

# Strategia Smart City Miasta Kołobrzeg



Opracowanie pt.

## Strategia Smart City Miasta Kołobrzeg

zostało przygotowane na zlecenie **Gminy Miasto Kołobrzeg**



przez konsorcjum firm:

**TOR**

ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

Lider konsorcjum:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Plac Bankowy 2  
00-095 Warszawa  
[www.zdgtor.pl](http://www.zdgtor.pl)

 ipc

Partner:

Instytut Badawczy IPC sp. z o.o.

ul. A. Ostrowskiego 9  
53-238 Wrocław  
[www.instytut-ipc.pl](http://www.instytut-ipc.pl)

## SPIS TREŚCI

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SPIS TREŚCI</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>DLACZEGO KOŁOBRZEG TWORZY STRATEGIĘ SMART CITY?</b> .....  | <b>5</b>  |
| <b>SŁOWNIK TERMINÓW I SKRÓTÓW</b> .....   | <b>6</b>  |
| <b>1 WSTĘP</b> .....  | <b>8</b>  |
| 1.1 CZYM JEST INTELIGENTNE MIASTO? .....  | 9         |
| 1.2 INTELIGENTNY KOŁOBRZEG W KONTEKŚCIE EUROPEJSKIM I KRAJOWYM .....  | 17        |
| 1.3 W JAKI SPOSÓB POWSTAŁA TA STRATEGIA? CO ZAWIERA? .....  | 18        |
| <b>2 WNIOSKI Z DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO</b> .....  | <b>21</b> |
| 2.1 PODSTAWOWE INFORMACJE O KOŁOBRZEGU .....  | 22        |
| 2.2 LUDZIE .....  | 23        |
| 2.3 WARUNKI I JAKOŚĆ ŻYCIA .....  | 26        |
| 2.4 ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE .....   | 31        |
| 2.5 GOSPODARKA .....  | 33        |
| 2.6 MOBILNOŚĆ .....   | 35        |
| 2.7 ZARZĄDZANIE .....   | 39        |
| 2.8 ANALIZA SWOT DLA STANU ISTNIEJĄCEGO .....   | 41        |
| <b>3 WYZWANIA ROZWOJOWE KOŁOBRZEGU</b> .....  | <b>49</b> |
| 3.1 WYZWANIE 1. JAK PRZEŁAMAĆ MONOKULTURĘ GOSPODARCZĄ I ROZWINĄĆ INNE BRANŻE W MIEŚCIE, JEDNOCZEŚNIE WYKORZYSTUJĄC POTENCJAŁ PORTU W KOŁOBRZEGU? .....                    | 56        |
| 3.2 WYZWANIE 2. JAK WZMACNIAĆ GŁÓWNA SPECJALIZACJĘ MIASTA, GODZĄC SPRZECZNE INTERESY I PAMIĘTAJĄC, ŻE TO WŁAŚNIE TURYSTYKA NAPĘDZA EKONOMIĘ MIASTA I BUDŻET MIASTA? ..... | 57        |
| 3.3 WYZWANIE 3. JAK ROZWIJAĆ SIĘ W SPOSÓB ZRÓWNOWAŻONY W ODNIESIENIU DO ŚRODOWISKA I KURCZĄCYCH SIĘ ZASOBÓW NATURALNYCH? .....  | 58        |
| 3.4 WYZWANIE 4. JAK ROZWIĄZAĆ PROBLEMY KOMUNIKACYJNE MIASTA? .....  | 59        |
| 3.5 WYZWANIE 5. JAK POPRAWIĆ ATRAKCYJNOŚĆ KOŁOBRZEGU JAKO MIEJSCA DOBREGO DO ŻYCIA DLA RÓŻNYCH GRUP WIEKOWYCH? .....  | 60        |
| 3.6 WYZWANIE 6. JAK USPRAWNIAĆ ZARZĄDZANIE MIASTEM ORAZ W JAKI SPOSÓB WSPIERAĆ ROZWÓJ SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO I AKTYWNOŚCI SPOŁECZNEJ MIESZKAŃCÓW? .....             | 61        |
| <b>4 WIZJA INTELIGENTNEGO KOŁOBRZEGU</b> .....  | <b>62</b> |
| <b>5 CELE STRATEGICZNE</b> .....  | <b>67</b> |
| 5.1 CEL STRATEGICZNY 1. ZDYWERSYFIKOWANA I INNOWACYJNA GOSPODARKA PRZYSZŁOŚCI .....   | 68        |
| 5.2 CEL STRATEGICZNY 2. NAJLEPSZE WARUNKI DO ŻYCIA I WYPOCZYNKU NA WYBRZEŻU .....   | 72        |
| 5.3 CEL STRATEGICZNY 3. KOŁOBRZEG ZARZĄDZANY PRZEZ MIESZKAŃCÓW .....  | 77        |
| <b>6 ZADANIA SMART CITY W OBSZARACH TEMATYCZNYCH</b> .....  | <b>80</b> |
| 6.1 INTELIGENTNI LUDZIE .....   | 83        |



|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 6.2      | INTELIĞENTNE WARUNKI ŻYCIA.....                               | 89         |
| 6.3      | INTELIĞENTNE ŚRODOWISKO .....                                 | 95         |
| 6.4      | INTELIĞENTNA GOSPODARKA.....                                  | 110        |
| 6.5      | INTELIĞENTNA MOBILNOŚĆ.....                                   | 122        |
| 6.6      | INTELIĞENTNE ZARĄDZANIE .....                                 | 134        |
| <b>7</b> | <b>WDRAŻANIE STRATEGII.....</b>                               | <b>149</b> |
| 7.1      | ZARĄDZANIE WDRAŻANIEM STRATEGII .....                         | 150        |
| 7.2      | PARTNERSTWO I WSPÓŁPRACA NA RZECZ INTELIĞENTNEGO MIASTA ..... | 152        |
| 7.3      | BUDOWY GOTOWOŚCI INFRASTRUKTURALNEJ I PROCESOWEJ .....        | 156        |
| 7.4      | PRIORYTYZACJA ZADAŃ .....                                     | 158        |
| 7.5      | HARMONOGRAM DZIAŁAŃ .....                                     | 164        |
| 7.6      | FINANSOWANIE REALIZACJI.....                                  | 165        |
| 7.7      | MONITORING WDRAŻANIA .....                                    | 166        |
| <b>8</b> | <b>LISTA ZADAŃ SMART CITY .....</b>                           | <b>181</b> |
| <b>9</b> | <b>SPIS RYSUNKÓW, TABEL I ZDJĘĆ .....</b>                     | <b>182</b> |



## DLACZEGO KOŁOBRZEG TWORZY STRATEGIĘ SMART CITY?



Smart city to dobrze funkcjonujące przyszłościowe miasto, oparte na aktywnym działaniu świadomych, niezależnych i decydujących o swoich losach mieszkańców. Zależy nam, by Kołobrzeg był najlepszym miejscem dla wszystkich, dlatego Wasze potrzeby, a także opinie i spostrzeżenia są dla nas szczególnie ważne. W tworzeniu przyjaznego, nowoczesnego, bezpiecznego i wygodnego miasta posłuży Strategia Smart City Kołobrzeg.

Kołobrzeg konsekwentnie dąży do bycia smart. Nowoczesne i przyjazne dla Mieszkańców, Kuracjuszy i Turystów miasto, otwarte na zmieniające się potrzeby i oczekiwania, wymaga utrzymywania wysokiego poziomu jakości świadczonych usług oraz dynamicznego reagowania na zmieniającą się rzeczywistość. Analizując krajowe i światowe trendy oraz śledząc kierunki, które dominują w miastach odnoszących sukces, widać, że zarządzanie oparte o model Smart City, model miasta inteligentnego, rozwiniętego na wielu płaszczyznach, to najlepsza odpowiedź na oczekiwania społeczne. Zarządzanie miastem w sposób inteligentny, prowadzenie licznych konsultacji społecznych, łatwy dostęp do usług publicznych również w formie on-line, współzarządzanie oparte na otwartych danych, to obowiązek samorządu odpowiedzialnie podchodzącego do swojego rozwoju, chcącego zagwarantować najlepszą jakość życia Mieszkańcom oraz odwiedzającym go Gościom.

Z poszanowaniem historii, przy dobrze wykorzystywanych zasobach przyrodniczych, trosce o lokalną wspólnotę oraz wykorzystaniu idei Smart City, Kołobrzeg staje się jeszcze atrakcyjniejszy dla nowych Mieszkańców i Inwestorów, co prowadzi do wzrostu gospodarczego, poprawy dobrobytu, wzrostu poziomu usług publicznych. Siłą napędową Kołobrzegu są jego aktywni Mieszkańcy, dlatego to właśnie My, Kołobrzeżanie, jesteśmy głównymi beneficjentami oraz partnerami w realizacji zadań określonych w Strategii Smart City.

Drodzy Mieszkańcy, potrzebujemy Waszej pomocy i aktywnego udziału przy wdrażaniu zapisów Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg. Zielone, czyste, spokojne i bezpieczne miasto, rozwijające się w oparciu o nowoczesne rozwiązania zarządzania ruchem, zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska, wykorzystujące kreatywność Mieszkańców, to miasto oferujące najlepsze warunki do życia i spędzania czasu wolnego na polskim wybrzeżu. Tak wyobrażam sobie Kołobrzeg w przyszłości. Zaplanujmy tę przyszłość wspólnie i razem mądrze działajmy.

**Anna Mieczkowska**

**Prezydent Miasta Kołobrzeg**

## SŁOWNIK TERMINÓW I SKRÓTÓW

**Chmura obliczeniowa (chmura)** – model przetwarzania (i przechowywania) danych, w którym pliki/procesy obsługiwane są przez zewnętrzne serwery. Chmura danych może być dostarczana zarówno przez podmioty zewnętrzne, jak i zorganizowana wewnętrznie w organizacji.

**CPTED (ang. Crime Prevention Through Environmental Design)** – zapobieganie przestępczości przez kształtowanie przestrzeni.

**Generacje Smart City, poziomy dojrzałości Smart City** – koncepcja poziomów rozwoju wdrażania inteligentnego miasta, patrz rozdział 1.1.

**ICT** – technologie informacyjno-komunikacyjne.

**Internet rzeczy (IoT)** – system, w którym przedmioty (urządzenia) komunikują się ze sobą oraz wymieniają dane, przede wszystkim za pomocą sieci bezprzewodowych.

**Inwestycja typu brownfield** – inwestycja realizowana poprzez ponowne wykorzystanie terenów, które wcześniej miały inną (najczęściej przemysłową) funkcję.

**IOB** – instytucje otoczenia biznesu.

**KPO (ang. Knowledge Process Outsourcing)** – outsourcing podstawowych dla działań biznesowych firmy procesów, które są związane z przetwarzaniem informacji i wykorzystaniem wiedzy wysoko wykwalifikowanych pracowników.

**Miasto** – miasto Kołobrzeg.

**Mobilność jako usługa (MaaS/Mobility as a service)** – koncepcja usługi, która pozwala na wykorzystywanie wspólnych cyfrowych kanałów planowania podróży i płatności za nie w ramach jednego rozwiązania. Do tego rodzaju usług należą: transport publiczny, wypożyczalnie rowerów, wypożyczanie urządzeń transportu osobistego, współdzielenie samochodów, usługi taksówkarskie itp. Podstawową ideą koncepcji jest założenie, że konsumencie zainteresowani są możliwością przemieszczania się na określonych przez siebie warunkach, a nie dostępem do konkretnego środka transportu.

**Model ruchu** – badanie zawierające szereg czynności analitycznych mających na celu skwantyfikowanie ludzkich zachowań komunikacyjnych na danym obszarze. Model stanowi narzędzie do prognoz i analiz scenariuszowych związanych z układem komunikacyjnym.

**MOOC (ang. Massive Open Online Course)** – w dosłownym tłumaczeniu – Masowy Otwarty Kurs Online.

**Obszary Smart City** – podział zadań miasta na sześć głównych kategorii według Politechniki Wiedeńskiej, w ramach którego identyfikowane są czynniki i wskaźniki opisujące inteligentne miasto.

**Otwarte dane (ang. open data)** – udostępnianie przez organizacje publiczne danych w sposób nieodpłatny, patrz Tabela 1, rozdział 1.1.



**Silver economy** – srebrna gospodarka, również gospodarka senioralna – gospodarka populacji powyżej 50 roku życia, zgodnie z definicją Komisji Europejskiej. system wytwarzania, dystrybucji i konsumpcji dóbr i usług ukierunkowany na wykorzystanie potencjału nabywczego osób starszych i starzejących się oraz zaspokajający ich potrzeby konsumpcyjne, bytowe oraz zdrowotne.

**Smart City, inteligentne miasto** – patrz rozdział 1.1.

**Włączniki Smart City** – zespół rozwiązań technologicznych, standardów i procedur, które pozwalają na realizację koncepcji Smart City.

**WPF** – Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Miasto Kołobrzeg.





1 - WSTĘP



## 1.1 CZYM JEST INTELIGENTNE MIASTO?

Wśród polskich tłumaczeń określenia Smart City stosuje się słowa „inteligentne”, „mądre”, „bystre”, „sprytne” czy „zwinne”. Warto zauważyć, że większość tych słów nie odnosi się bezpośrednio do wyłącznie technologicznego aspektu koncepcji. Wspólnym mianownikiem wszystkich definicji Smart City jest wykorzystanie technologii w celu poprawy jakości życia mieszkańców. Nowoczesne rozwiązania nie są jednak celem samym w sobie, a jedynie narzędziami do rozwiązywania wyzwań polityki miejskiej.

Nie istnieje jedna kompleksowa definicja określenia Smart City, która wyczerpuje to sformułowanie i jest zawsze adekwatna do każdego warunków. Z tego względu przed zdefiniowaniem listy inteligentnych rozwiązań dla Kołobrzegu konieczne jest określenie, jak w niniejszym dokumencie rozumiana jest koncepcja inteligentnego miasta i jakie wnioski płyną z dotychczasowych doświadczeń realizacji tej koncepcji w Polsce i na świecie.

W celu zrozumienia ewolucji roli technologii w pojęciu Smart City warto przytoczyć koncepcję generacji inteligentnych miast (znaną także jako poziomy dojrzałości)<sup>1</sup>:

- **Smart City 1.0: kierowane przez technologię.**

Na tym poziomie przedstawiciele firm technologicznych zwracają się do samorządów z propozycjami wdrożenia konkretnego rozwiązania, często stworzonego pierwotnie dla innego grona odbiorców. Odbywa się to bez odpowiedniej analizy rzeczywistej zasadności wdrożenia danej technologii. Ten poziom dojrzałości inteligentnego miasta zwrócony jest na rozwiązania techniczne, a nie potrzeby mieszkańców i wyzwania rozwojowe miast. Przykłady: Masdar w Zjednoczonych Emiratach Arabskich oraz Songdo w Korei Południowej, w Polsce: wdrożenia systemów zarządzania ruchem bez odpowiedniego zdefiniowania rzeczywistych celów i efektów tego wdrożenia, zakup awaryjnych inteligentnych ławek, tworzenie sieci Wi-Fi w oderwaniu od badań rzeczywistego popytu itp.

- **Smart City 2.0: kierowane przez władze.**

W tej generacji to lokalne władze świadome wyzwań i potrzeb są inicjatorami działań Smart City. To władze decydują o tym, jakie technologie są im potrzebne i kreują potrzeby.

W inteligentnych miastach tej generacji powstaje wiele projektów związanych z wdrożeniami nowoczesnych technologii, nie zawsze odpowiadają one jednak doskonale na wyzwania rozwojowe.

Pojawiają się jednak liczne wątpliwości co do tego, czy takie odgórne wdrożenie technik ICT w rzeczywistości przyczyniło się do poprawy jakości życia mieszkańców. Krytyka realizacji koncepcji w duchu Smart City 2.0 opiera się na założeniu, że władze nie zawsze dobierają

---

<sup>1</sup> Zgodnie z podziałem Boyda Cohena.

optymalne rozwiązania, a wybrana technologia wcale nie prowadzi do długofalowych korzyści. W odpowiedzi na tego rodzaju wątpliwości powstała kolejna generacja inteligentnego miasta:

- **Smart City 3.0: współtworzone przez mieszkańców.**

Smart City 3.0 to trzeci, najwyższy poziom dojrzałości, w którym kontrolę nad technologiami i ich wdrażaniem mają mieszkańcy. W duchu tej koncepcji realizowane są np. wizje polityki energetyczno-klimatycznej Wiednia czy Barcelony. W znacznej mierze opierają się one na decentralizacji, współtworzeniu sieci we współpracy z mieszkańcami (nie tylko wielkimi podmiotami gospodarczymi), uwzględniają one tematykę społeczną i równościową. Zgodnie z koncepcją tej generacji inteligentnych miast wiele projektów realizują także południowoamerykańskie miasta<sup>2</sup>, w tym nagradzane kolumbijskie Medellín<sup>3</sup>. W koncepcji Smart City 3.0 technologia pozostaje pod kontrolą mieszkańców i działa na ich korzyść: głośne stają się przypadki ograniczania działalności globalnych platform jako niezgodnych z celami i interesami mieszkańców.

Do koncepcji Smart City 3.0 będzie nawiązywała największa część zdefiniowanych inteligentnych rozwiązań dla Kołobrzegu. Do podstawowych założeń, jakie przyświecają realizacji koncepcji inteligentnego miasta w rozumieniu tej strategii są:



**Otwartość i partnerstwo** – rozumiane jako gotowość do dzielenia się posiadanymi danymi i tworzenia na ich podstawie rozwiązań wspólnie z partnerami na podstawie także ich diagnoz i potrzeb.



**Sięciowość** – powszechne uznanie faktu, że we współczesnym świecie wszystko jest ze sobą powiązane, liczba interakcji stale rośnie, a decyzja w jednym obszarze rodzi konsekwencje w pozostałych i za sprawą nowych technologii może mieć niemal natychmiastowe konsekwencje; oznacza to też, że tempo występowania pewnych zjawisk wyprzedza możliwości odpowiadania na nie przez samorządy.



**Inteligencja i automatyzacja** – rosnąca złożoność zbieranych danych i procesów, którymi należy zarządzać, sprawia, że znaczna część procesów powinna odbywać się automatycznie. Zmienia to rolę pracowników (także samorządowych): będą oni wykorzystywać odzyskany dzięki automatyzacji czas na działania wymagające zaangażowania ludzkiej kreatywności i myślenia analitycznego. To z kolei pozwoli im myśleć o mieście w perspektywie złożonych procesów i wzajemnych współzależności, a nie rozwiązywania wyłącznie wąskich specjalistycznych problemów.

<sup>2</sup> Cennym wprowadzeniem do południowoamerykańskiego podejścia do realizacji polityki miejskiej w partnerstwie z mieszkańcami może być książka *Radykalne miasta* Justina McGuirka.

<sup>3</sup> Newsweek; *How Medellín, Colombia, Became the World's Smartest City*;

<https://www.newsweek.com/2019/11/22/medellin-colombia-worlds-smartest-city-1471521.html>; [Dostęp: 28.01.2020 r.]



Mając na uwadze powyższe wprowadzenie do ewolucji pojęcia Smart City, realizacja koncepcji inteligentnego miasta w Kołobrzegu nie ma za zadanie stworzenia całkowicie nowej listy celów związanych z inwestycjami w nowe technologie, lecz wskazanie, na które ze zdiagnozowanych w toku wcześniejszych analiz i warsztatów wyzwań można odpowiedzieć na nowe lub wzbogacone o działania analityczne czy nowe technologie sposoby.

Powszechnie identyfikowanym problemem samorządów jest brak dysponowania odpowiednimi zasobami danych (tak, by móc podejmować decyzje na podstawie konkretnych przesłanek) oraz silosowe zarządzanie zasobami miejskimi. Wdrożenie nawet najnowocześniejszych systemów związanych z danymi nie doprowadzi do realizacji koncepcji inteligentnego miasta, jeśli po stronie osób podejmujących decyzje nie będzie woli korzystania z nich, a silosowe podejście do polityki miejskiej nie zostanie przełamane.

Pod hasłem inteligentnego miasta czy zrównoważonego rozwoju realizować można projekty, których efekty w rzeczywistości są sprzeczne z duchem tych pojęć. Wartość promocyjna czy polityczna pewnych projektów często przesłania mierzalne efekty działań. Z tego względu dla powodzenia realizacji tej strategii jako całości kluczowe jest rzetelne i otwarte monitorowanie postępów i efektów działań.

Idea Smart City wymaga otwartości i przekazywania mieszkańcom i innym partnerom w zarządzaniu pełnego obrazu miasta – także jego słabości. Transformacja w miasto inteligentne wymaga w wielu wypadkach zmiany logiki działania. Podsumowanie kluczowych wymiarów rozumienia inteligentnego miasta pokazuje poniższa tabela:

**Tabela 1. Inteligentne a klasyczne miasto**

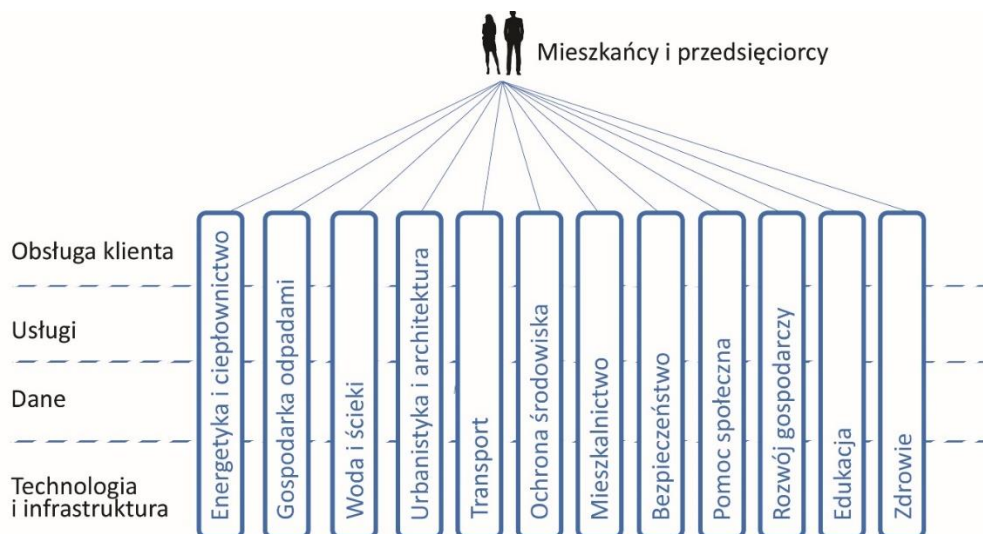
| Miasto klasyczne  | Inteligentne miasto  |
|---|--|
| Horyzont działań często kończy się na granicach miasta; bezpośrednich sferach odpowiedzialności | Uznanie, że otoczenie ma kluczowy wpływ na sytuację miasta; aktywne inicjowanie wspólnych inicjatyw z otoczeniem i partnerami zewnętrznymi |
| Myślenie w kategoriach punktowych   | Świadomość powiązań sieciowych i wzajemnych współzależności zjawisk  |
| Nakierowane na projekt, inwestycję  | Nakierowane na rezultat, mieszkańców   |
| Zarządzane odgórnie   | Współzarządzane przez mieszkańców  |
| Będące sumą niezależnych systemów   | Interoperacyjne i spójne   |
| Podejście silosowe  | Podejście problemowe   |
| Zarządzane w perspektywie kadencji  | Realizacja wieloletnich wizji  |
| Bezsilne wobec szerszych procesów gospodarczych   | Świadome swoich szans wobec istniejących trendów; zdolność do przeciwdziałania niekorzystnym zjawiskom (także technologicznym)             |

|  |  |
|--|--|
| Wykonujące prace ręcznie   | Zautomatyzowane                              |
| Posługujące się prostą rachunkowością w krótkotrwałej perspektywie | Uwzględniające długotrwałe efekty zewnętrzne |

Źródło: opracowanie własne

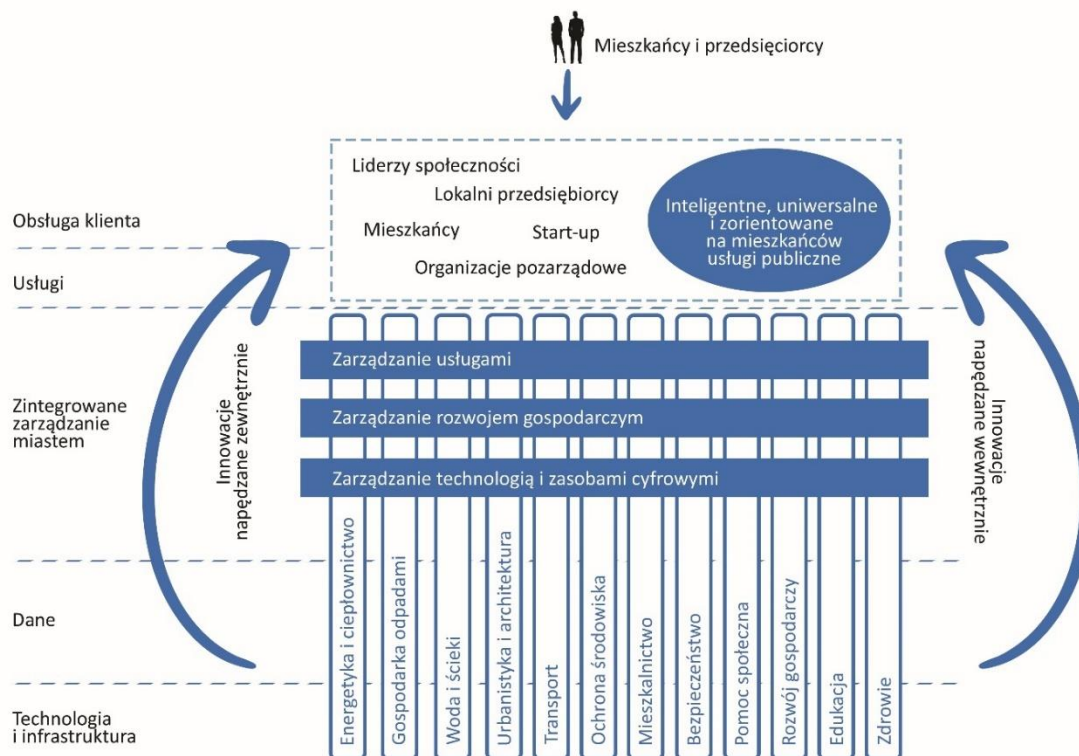
Różnice pomiędzy klasycznym sposobem zarządzania miastem a modelem Smart dobrze pokazują poniższe ilustracje:

Rysunek 1. Tradycyjny, silosowy model zarządzania miastem



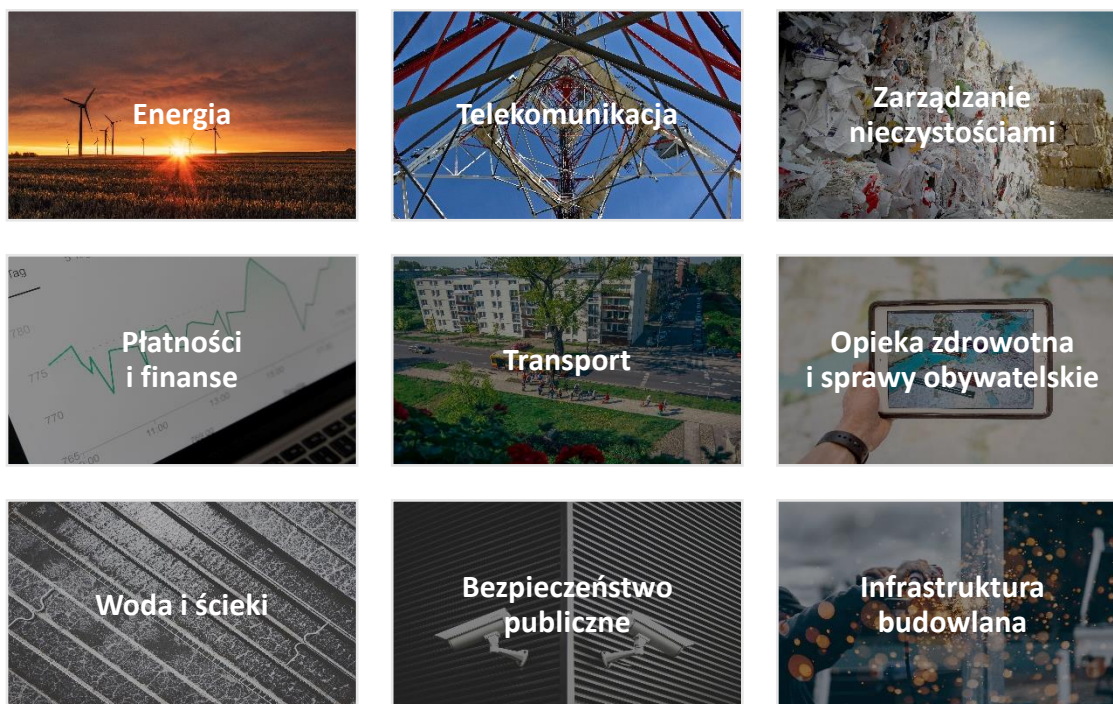
Źródło: opracowanie własne na podstawie PAS 181:2014, BSI

Rysunek 2. Model zarządzania miastem inteligentnym



Źródło: opracowanie własne na podstawie PAS 181:2014, BSI

Rysunek 3. W jakich obszarach można wdrażać rozwiązania Smart City?



Źródło: Model gotowości procesowej urzędu miejskiego dojścia do Smart City, Aleksander Orłowski, CeDeWu 2019

**Włączniki Smart City<sup>4</sup>** stanowią podstawowe kategorie czynników przyczyniających się do realizacji koncepcji Smart City. Należą do nich:



**Oprządkowanie i kontrola.** Tego rodzaju włączniki pozwalają na monitorowanie, pomiar i kontrolę urządzeń, procesów i zdarzeń na odległość poprzez centra operacyjne (sterowania). Mogą to być np. czujniki poziomu napełnienia pojemników na odpady, czujniki w drogach czy inteligentne czujniki gazu i prądu.



**Łączność.** Ten typ włączników pozwala na komunikację systemów między sobą oraz na odległość. Mogą to być proste sieci oparte o komunikację z centralą poprzez np. Wi-Fi aż po sieci komórkowe (np. 5G), które umożliwiają kontakt między systemami zgodnie z koncepcją Internetu rzeczy.



**Interoperacyjność** zapewnia, że produkty i usługi dostarczane przez różnych producentów mogą wymieniać się danymi i pracować razem. Długoterminową zaletą interoperacyjności jest możliwość uniezależnienia się od konkretnych dostawców usług i możliwość modyfikacji platform opartych o wspólne standardy w wypadku zmiany potrzeb.



**Bezpieczeństwo i prywatność.** Włączniki Smart City z tej kategorii pozwalają zabezpieczać dane, prywatność oraz budować fizyczne i budować zaufanie pomiędzy różnymi podmiotami.



**Zarządzanie danymi.** To standardy przechowywania, ochrony i przetwarzania danych w sposób możliwie najbardziej niezawodny i dostępny. Zarządzanie danymi jest fundamentem procesu wdrażania Smart City i obejmuje także integrację, transparentność oraz politykę udostępniania danych.



**Infrastruktura cyfrowa.** Jest rozumiana w aspekcie trzech warstw: warstwy komputerów (także urządzeń w mniejszej skali), warstwy oprogramowania i warstwy danych. Istotną właściwością danych w Smart City jest fakt, że ich wartość pojawia się dopiero w momencie ich analizy i przetworzenia. Dane, z których nie wyciąga się żadnych wniosków i na podstawie których nie jest generowana żadna wartość dodana nie stanowią wartości samej w sobie.

**001011**



**Analityka.** To właśnie proces, który pozwala na wytworzenie wartości z danych w posiadaniu Miasta. Istotnym aspektem analityki w Smart City jest zerwanie z silosowym podziałem analiz. Są one najbardziej wartościowe wtedy, kiedy dotyczą całej sfery odpowiedzialności urzędu (a często także wymagane jest pozyskiwania danych z zewnątrz).

<sup>4</sup> Orłowski, A., Model gotowości procesowej urzędu miejskiego dojścia do Smart City, CeDeWu 2019 na podstawie Smart City Council



## OTWARTE DANE

*Otwarte dane publiczne to dane instytucji, urzędów, z których każdy może korzystać. Na bazie otwartych danych publicznych w Europie i na świecie powstaje coraz więcej nowoczesnych produktów i usług. Otwarte dane są źródłem realnych oszczędności pieniędzy i czasu dla administracji i obywateli. Obywatele, w tym przedsiębiorcy, mogą korzystać z zasobów danych publicznych realizując własne cele, rozwijając swoją działalność gospodarczą lub badania.*

Wartość europejskiego rynku otwartych danych w 2019 r. stanowiła 184,45 mld euro, a w 2025 r. ma osiągnąć poziom nawet 199,51 - 334,20 mld euro.

Źródło: Portal Cyfryzacji KPRM, Raport Europejskiego Portalu Otwartych Danych.

Docelowy kierunek działań w tym zakresie dla Kołobrzegu określa zadanie: *Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych.*

### Praktyczny przykład zastosowania

Otwieranie danych generuje koszty, które łatwo przeliczyć na roboczogodziny. Korzyści związane ze stosowaniem uniwersalnych formatów danych i ich otwieraniem mogą je jednak istotnie przewyższyć. Z tego względu Kołobrzeg powinien rozważyć pójście drogą powszechności i otwartości oferty transportu publicznego i innych usług związanych z mobilnością.

Odpowiednie przygotowanie danych pozwala mieszkańcom i osobom przyjezdnym odszukać Kołobrzeg w aplikacji, którą już znają: wyobraźmy sobie, że osoba przyjeżdżająca do Kołobrzegu z Poznania lub Warszawy codziennie stosuje konkretną aplikację mobilną w celu sprawdzania połączeń i zakupu biletów. Nie ma pojęcia o istnieniu innych aplikacji, bo rzadko porusza się transportem publicznym poza miastem. Może to być osoba o ograniczonych kompetencjach cyfrowych, która nie potrafi założyć konta w nowym systemie. Powszechnie aplikacje mobilne służące planowaniu transportu pozwalają na szybkie przełączanie pomiędzy miastami, a w wypadku integracji w Mapach Google – oferta transportowa danego miasta staje się integralną częścią mapy. Jeśli na długiej liście miast w powszechnie stosowanej przez nich aplikacji nie znajdą Kołobrzegu, być może w ogóle nie będą poszukiwać informacji w kolejnych kanałach. Nie należy oczekiwać, że to mieszkańcy czy podróżni spoza Kołobrzegu dostosują się do nietypowych rozwiązań czy przepisów – to informacje powinny docierać do nich tam, gdzie już są.

Jeśli oferta transportu publicznego nie będzie dostępna w znanych im kanałach lub będzie zbyt skomplikowana, wzrasta prawdopodobieństwo, że wybiorą alternatywny środek

transportu – samochód osobowy. W wypadku miasta turystycznego takiego jak Kołobrzeg informacje o miejskich alternatywach dla samochodu powinny być dostępne w świadomości przyjezdnych jeszcze zanim do niego przyjadą.

Problemem dołączania do powszechnych platform jest jednak fakt, że wymagają one danych w konkretnym formacie i nie dopasowują się do standardów stosowanych przez miasta. Jeśli więc Kołobrzeg chciałby udostępniać pełnię informacji o swoim systemie transportu (wraz z lokalizacjami pojazdów) dla np. Map Google, prawdopodobnie musiałby poświęcić część zasobów na przygotowanie danych w konkretnym formacie (GTFS) lub od początku zbudować system tak, by był dopasowany do potrzeb platformy. Przy każdym tego typu wyzwaniu należy próbować negocjować maksymalnie niskokosztowe dla samorządu rozwiązanie i dokonać rachunku kosztów i korzyści.

### **Istota inteligentnego podejścia**

W Kołobrzegu funkcjonuje coraz więcej rozwiązań cyfrowych – w 2020 r. wdrożono np. aplikację Eco Harmonogram. Tworzy to kolejne rozwiązanie cyfrowe, które komunikuje elementy polityki miejskiej mieszkańcom. Zakres funkcjonalny aplikacji ograniczony jest jednak do bardzo wąskiego wycinka działalności miasta.

W kolejnych latach firmy oferujące rozwiązania technologiczne będą oferować miastom aplikacje mobilne związane z niemal każdym aspektem oferowanych przez siebie usług. Kołobrzeg nie może jednak po prostu przyjmować rozwiązań z zewnątrz. Jak opisano we wstępie, takie podejście jest przejawem realizacji koncepcji Smart City pierwszej generacji – inspirowanej przez dostępne technologie. W wypadku drugiej generacji Smart City to władze decydowałyby o funkcjonalnościach zamówionego rozwiązania. Realizacja koncepcji Smart City trzeciej generacji w Kołobrzegu wymaga jednak wdrażania funkcjonalności aplikacji na podstawie sygnałów zgłaszanych przez mieszkańców: partycypacyjne wytworzenie listy pożądanych funkcjonalności.

Wyzwaniem inteligentnego miasta jest świadome zarządzanie dostępnymi technologiami tak, by tworzyły spójny, możliwie jednolity i prosty w odbiorze ekosystem. W rzeczywistości integracja wszystkich obszarów polityki miejskiej w obrębie jednej aplikacji mobilnej jest utopijna. W wielu wypadkach stosowanie technologii prywatnych podmiotów i udostępnianie miejskich danych na potrzeby istniejących już platform może przynieść lepsze efekty niż tworzenie rozwiązań dla konkretnej jednostki. Jednocześnie całkowita liczba aplikacji obsługujących zagadnienia miejskie powinna być jak najmniejsza.

W relacjach z zewnętrznymi oferentami technologii trzeba jednak unikać prostych relacji biznes–samorząd, gdyż tego rodzaju relacje mają tendencje do pomijania głosu mieszkańców. Docelowym modelem wdrażania technologii powinno być świadome definiowanie potrzeb w partnerstwie z interesariuszami i mieszkańcami. To nie liczba zaimplementowanych rozwiązań technologicznych, ale ich dopasowanie do potrzeb mieszkańców i powszechność wykorzystania będą stanowiły o sukcesie realizacji koncepcji inteligentnego miasta.

## Inteligentnie, czyli razem

Rozwiązania ICT kosztują – często niewspółmiernie dużo do możliwości lokalnego budżetu. W wielu wypadkach nawet funkcjonowanie Centrum Usług Wspólnych czy unifikacja standardów na poziomie całej jednostki samorządu terytorialnego nie wystarczają do optymalizacji kosztów wdrażania kolejnych systemów. W tym wypadku odpowiedzią na wyzwanie może być stosowanie formuły wspólnych zakupów. Działanie w partnerstwie z innymi jednostkami samorządu terytorialnego, czy współpraca jednostek organizacyjnych może doprowadzić do znaczącej optymalizacji kosztów wdrażania systemów czy zakupu sprzętu.

## 1.2 INTELIGENTNY KOŁOBRZEG W KONTEKŚCIE EUROPEJSKIM I KRAJOWYM

Realizacja koncepcji Smart City w Kołobrzegu stanowi bezpośrednią odpowiedź na cele stawiane przez politykę miejską w wymiarze europejskim i krajowym. Dokumenty te zakładają, że w wielu obszarach polityka miejska w Polsce musi zmienić się fundamentalnie. Dotyczy to przede wszystkim sfery polityki energetyczno-klimatycznej ze wszystkimi jej konsekwencjami w innych obszarach.

Wdrożenie koncepcji inteligentnego miasta ma być spójne z założeniami najnowszych europejskich założeń tworzonych w ramach **Europejskiego Zielonego Ładu**. Przejawem nowej kultury myślenia o relacji człowiek-środowisko-technologia odnaleźć można w wizji **Nowego Europejskiego Bauhausu** czy **Strategii<sup>5</sup> na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności z 2020 r.** Z tego względu znaczna część zaproponowanych rozwiązań technologicznych musi wspierać zmianę bardziej niż usprawniać stan istniejący. W wielu wypadkach (np. gospodarka o obiegu zamkniętym, elektromobilność, inteligentne sieci elektroenergetyczne) technologie mają zbudować fundamenty całkowicie nowej logiki funkcjonowania miast.

Szerokim zbiorem kierunków działań miast Unii Europejskiej jest **Pakt Amsterdamski<sup>6</sup>** – agenda miejska UE z 2016 r. W pakcie zawarto 12 podstawowych priorytetów rozwoju europejskich miast:

<sup>5</sup> Innowacje i cyfryzacja w transporcie mają przyczynić się do realizacji celu dążenia do neutralności klimatycznej i zmniejszenia emisji z transportu o 90 proc. do 2050 r.

<sup>6</sup> Urban Agenda for the EU, <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>, dostęp: 11 października 2020 r.



Każdy z powyższych obszarów tematycznych może być wspierany przez rozwiązania ICT i podejście Smart.

W ujęciu krajowym najważniejszym z punktu widzenia Smart City dokumentem jest **Krajowa Polityka Miejska 2023**, do której głównych celów należą:

1. Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych.
2. Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji.
3. Odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich.
4. Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia.
5. Wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej (w tym na niektórych obszarach wiejskich) poprzez wzmocnienie ich funkcji oraz przeciwdziałanie ich upadkowi ekonomicznemu.

Krajowa Polityka Miejska w swojej strukturze odzwierciedla współzależności pomiędzy poszczególnymi sferami polityki miejskiej i konieczność integracji zarządzania.

### 1.3 W JAKI SPOSÓB POWSTAŁA TA STRATEGIA? CO ZAWIERA?

Tworzenie Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg składało się z dwóch etapów: diagnostycznego i planistycznego. Na etapie diagnostycznym zrealizowano szereg prac badawczych, zmierzających do opracowania diagnozy obecnego poziomu rozwoju miasta w kontekście Smart City, w odniesieniu do sześciu obszarów modelu inteligentnego miasta.



Oprócz klasycznej analizy desk-research zrealizowano szeroko zakrojone badania jakościowe. Polegały one na wywiadach bezpośrednich oraz fokusowych z aktorami i interesariuszami rozwoju lokalnego. Do każdego z sześciu obszarów modelu inteligentnego rozwoju miasta opracowane zostało podsumowanie diagnostyczne w postaci analizy SWOT. Zbiórczym podsumowaniem diagnostycznym była analiza SWOT/TOWS, która pozwoliła na określenie wyzwań rozwojowych stojących przed miastem Kołobrzeg. Ww. podejście badawcze wymagało identyfikacji aktorów i interesariuszy rozwoju miasta, co zrealizowano we współpracy z Urzędem Miasta Kołobrzeg.

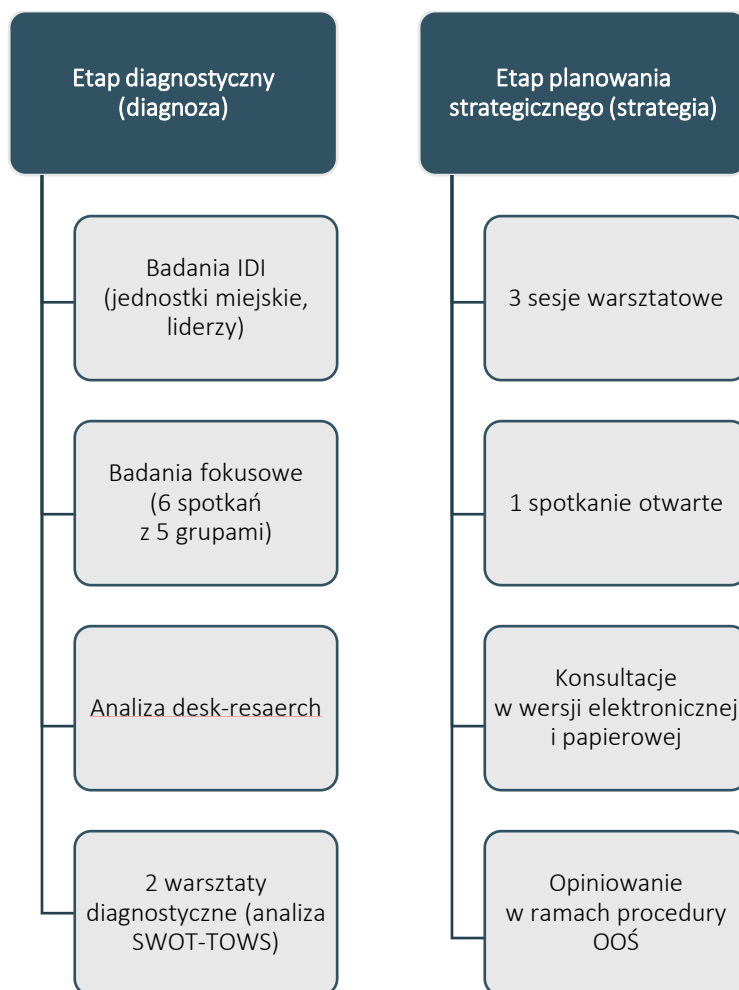
Etap planowania strategicznego realizowany był przy udziale interesariuszy w trakcie 3 sesji warsztatowych i wspierany będzie/był na etapie konsultacji społecznych poprzez opinię mieszkańców (1 otwarte spotkanie, konsultacje społeczne).

### Zdjęcie 1. Ratusz w Kołobrzegu



Źródło: UM Kołobrzeg

Rysunek 4. Etapy tworzenia Strategii Smart City w Kołobrzegu



Źródło: Opracowanie własne

### Co zawiera Strategia?

W Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg podstawą dla formułowania wniosków jest diagnoza stanu istniejącego (rozdział 2.). W kolejnym, trzecim rozdziale sformułowano i opisano sześć głównych wyzwań rozwojowych miasta. W czwartym rozdziale sformułowano wizję i misję Kołobrzeg w duchu realizacji koncepcji Smart City. Ta stała się podstawą do sformułowania trzech celów strategicznych (rozdział 5.). W rozdziale szóstym opisano inicjatywy, które mają przyczynić się do realizacji koncepcji Smart City w poszczególnych obszarach tematycznych. Ostatni, siódmy rozdział Strategii poświęcono kwestiom wdrażania zaproponowanych wcześniej działań.





KOŁOBRZEG  
RE:GENERACJA



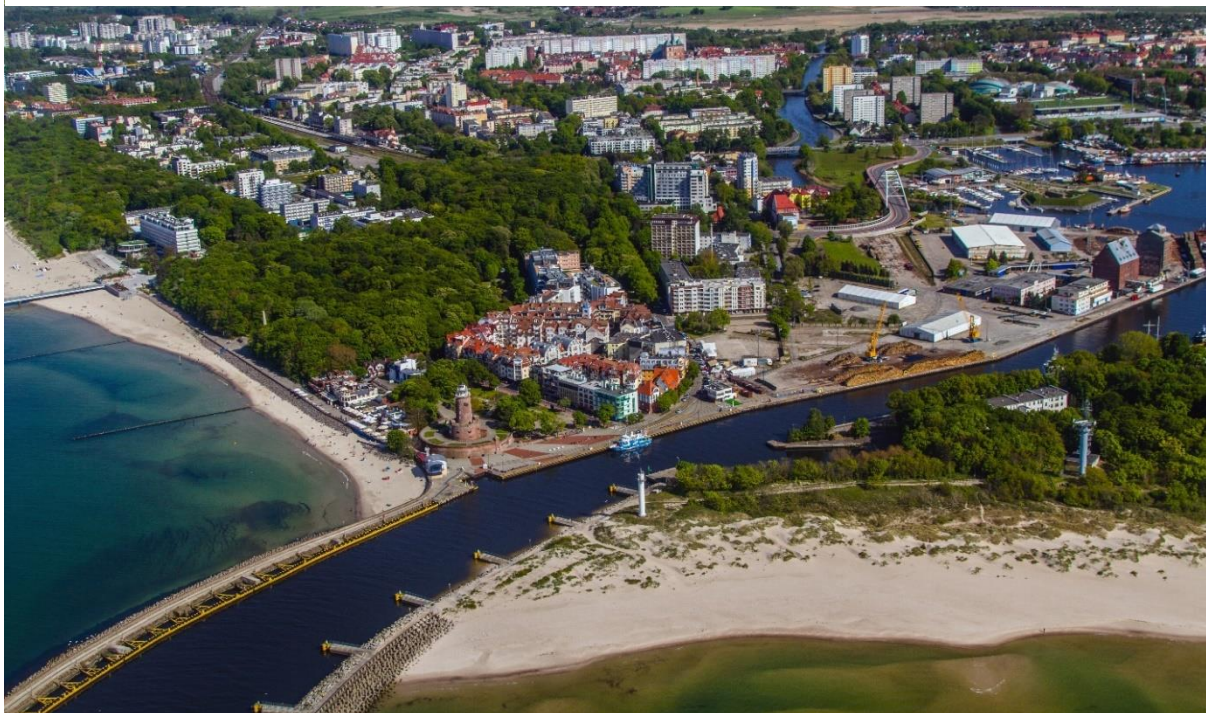
2 - WNIOSKI Z DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO



## 2.1 PODSTAWOWE INFORMACJE O KOŁOBRZEGU

Miasto Kołobrzeg położone jest w północno-zachodniej części Polski, na Pomorzu Zachodnim, w północnej części województwa zachodniopomorskiego, w powiecie kołobrzeskim, w strefie brzeżnej Morza Bałtyckiego, u ujścia Parsęty.

Zdjęcie 2. Kołobrzeg z lotu ptaka



Źródło: UM Kołobrzeg

Długość linii brzegowej miasta wynosi ok. 11 km, a walory krajoznawcze i zdrowotne okolic sprawiły, iż głównymi funkcjami miastotwórczymi Kołobrzegu są funkcje uzdrowiskowa i turystyczna. Na terenie miasta występują źródła wody mineralnej, solanki oraz pokłady borowiny. W Kołobrzegu leczy się głównie choroby dróg oddechowych, krążenia i choroby stawów. Miasto rozwija się w oparciu o funkcje administracyjno-usługową i portowo-produkcyjną. W ujściu rzeki Parsęty znajduje się port handlowy, pasażerski, rybacki i jachtowy, który jest czwartym co do wielkości polskim portem morskim.

W Uzdrawisku Kołobrzeg dla celów związanych z ochroną walorów uzdrowiskowych zostały wydzielone (zgodnie z art. 38 ustawy z dnia 25 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych) trzy strefy ochronne: „A”, „B” i „C”, które z uwagi na szczególną topografię miasta stanowią naturalny efekt równoległego do brzegu morskiego rozkładu funkcji uzdrowiskowych i ogólnomiejskich. Status gminy uzdrowiskowej rodzi surowsze niż w innych gminach wymagania oraz ograniczenia dotyczące wielu aspektów życia społeczno-gospodarczego miasta.



## 2.2 LUDZIE

Kołobrzeg charakteryzował się stabilną liczbą ludności. W 2018 roku liczył 46 367 mieszkańców, w 2019 roku w Kołobrzegu mieszkało 46 259 mieszkańców. W ostatnich dwóch dekadach populacja miasta zasadniczo utrzymywała się na stabilnym poziomie. W 1998 roku Kołobrzeg liczył nieco ponad 48 tys. mieszkańców. W trakcie kolejnej dekady liczba mieszkańców zmniejszyła się do niecałych 45 tys. osób, by w 2013 roku ponownie wzrosnąć do prawie 47 tys. W analizowanym okresie w mieście doszło jednak do istotnych zmian w strukturze wiekowej ludności. Przede wszystkim spadła liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz w wieku produkcyjnym, a także istotnie wzrosła liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Szczególny ubytek ludności widoczny był w kategoriach wieku szkolnego, tj. pomiędzy 7 a 18 rokiem życia. Jednocześnie w mieście obserwowano istotny wzrost liczby osób w wieku senioralnym 70+. W ostatniej dekadzie liczba osób tej kategorii wiekowej wzrosła z 2,4 tys. do 6,0 tys. osób.

### Zdjęcie 3. Okolice Latarni Morskiej w Kołobrzegu – miejsce tętniące życiem



Źródło: UM Kołobrzeg

Największa skala wymiany ludności wskutek migracji w ostatniej dekadzie dotyczyła osób młodych w wieku od 25 do 34 roku życia. Warto jednak dodać, iż odpływ tych osób z miasta rekompensowany był przez napływ nowych mieszkańców. Saldo migracji w ostatniej dekadzie dla tej grupy wiekowej było tylko nieznacznie ujemne i wynosiło -46 osób. Oznacza to, że miasto traciło młode osoby, które dorastały w mieście. Jednocześnie atrakcyjność miasta przyciągała nowych, młodych mieszkańców. Dodatkowo saldo migracji związane było z osobami w wieku powyżej 50 roku życia. Od 2009 do 2018 roku wyniosło ono nieco ponad 300 osób. Kolejną grupę wiekową, która w największej skali opuściła miasto w ostatniej dekadzie,

stanowiły osoby w wieku 35-49 lat. W tej kategorii wiekowej odnotowano już wyraźnie ujemne saldo migracji wynoszące prawie -400 osób. Można przypuszczać, iż w dużym zakresie odpływ z Kołobrzegu ludności w wieku 35-49 lat związany był z przeprowadzką na tereny podmiejskie.

W perspektywie kolejnej dekady należy oczekiwać dalszych zmian w strukturze wiekowej ludności miasta. W 2030 roku obecni 60-latkowie całkowicie przesuną się do kategorii wieku poprodukcyjnego, w szczególności do kategorii wieku powyżej 70 roku życia.

Oceniając sytuację demograficzną Kołobrzegu na tle kraju, należy zauważyć, iż jest ona względnie korzystna. Niemniej jednak w mieście obserwowane są zjawiska starzenia się społeczności. Tym samym rosną potrzeby osób w wieku senioralnym, związane z zapewnieniem im miejsc integracji czy spędzania wolnego czasu. Obecne możliwości miasta w tym zakresie, ze względu na ograniczoną dostępność miejsc w instytucjach odpowiadających za zabezpieczenie potrzeb osób w wieku senioralnym, są niewystarczające i w przyszłości będą wymagały dużo większych nakładów. Limit miejsca w Klubach Seniora uniemożliwia poszerzenie działalności tych instytucji, co jest problematyczne zwłaszcza w kontekście rosnącego zainteresowania seniorów aktywnymi formami spędzania czasu wolnego i chęci uczestnictwa w życiu takich organizacji. Warto dodać, iż miasto jest interesującym kierunkiem migracji osób starszych, które na emeryturze często chcą osiedlić się w atrakcyjnym do życia miejscu. Niejako potwierdza to, że atutem miasta, które przyciągają nowych mieszkańców, są walory środowiska przyrodniczego oraz klimat, które sprzyjają zdrowiu.

Projektowanie i urządzenie miasta, które uwzględnia potrzeby różnych grup, w tym defaworyzowanych, to proces długotrwały i kosztowny. Warto zauważyć, iż część budynków publicznych jest niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych np. budynki Urzędu Miasta. Podobnie jest w sferze budownictwa wielorodzinnego. Istotny wysiłek miasto czeka w zakresie rozwijania dostępności do terenów rekreacji i wypoczynku. Do tej pory wykonano m. in. zadania umożliwiające skorzystanie z plaży osobom niepełnosprawnym ruchowo - inwestycje związane z likwidacją barier będą kontynuowane.

W nieco innym zakresie należy ocenić miasto pod względem atrakcyjności do życia dla osób młodych. Atuty miasta, które są ważne dla starszych mieszkańców miasta, są również ważne dla młodych osób. Jednak miasto ze względu na swoje funkcje, wielkość i atrakcyjność rynku pracy nie jest w stanie skutecznie zatrzymać tej grupy osób. Pragną one m. in. kształcić się i pracować w branżach innowacyjnych, a tych funkcji Kołobrzeg nie posiada. Warto dodać, iż mocno rozwinięta funkcja turystyczno-uzdrowiskowa kształtuje wysokie ceny mieszkań, zarówno pod względem zakupu, jak też wynajmu. Na zjawiska odpływu młodych mieszkańców miasta nakłada się niekorzystna struktura demograficzna. Oznacza to, że w mieście kurczy się potencjał reprodukcyjny, a w przyszłości zjawisko to będzie pogłębiane przez notowane obecnie niskie wskaźniki dzietności.

Dane odnoszące się do migracji wskazują, że miasto przyciąga nowych młodych mieszkańców. Kołobrzeg, pomimo tego, że jest zdominowany przez funkcję turystyczno-

uzdrowiskową, jest bowiem dość atrakcyjnym rynkiem pracy, jednocześnie zapewniając możliwość mieszkania w atrakcyjnej nadmorskiej lokalizacji.

#### Zdjęcie 4. Konsultacje społeczne w Kołobrzegu



Źródło: UM Kołobrzeg

Oceniając wymiar odnoszący się do mieszkańców ważna jest ocena aktywności społecznej, której przejawem jest m. in. chęć angażowania się mieszkańców w sprawy lokalne. W mieście widoczny był wzrost aktywności działalności organizacji społecznych. Poza wzrostem liczby organizacji w okresie pomiędzy 2012 a 2019 rokiem widoczny był również wzrost liczby organizacji współpracujących z Miastem przy realizacji zadań publicznych.

W 2019 roku z Miastem aktywnie współpracowały 74 organizacje pozarządowe, z którymi zawarto łącznie 96 umów na realizację zadań publicznych, przeznaczając na ten cel z budżetu miasta Kołobrzeg środki w wysokości 3,9 mln zł, z których wydatkowano 3 857 707,28 zł. Według *Sprawozdania z realizacji Rocznego programu współpracy Gminy Miasto Kołobrzeg z organizacjami pozarządowymi...* w realizację zadań publicznych w ramach programu współpracy miasta z organizacjami pozarządowymi w 2019 roku zaangażowanych było 3 190 osób, zaś adresatami prowadzonych działań było łącznie 81 945 osób (beneficjenci poszczególnych działań w zakresie dotacji udzielonych w dziedzinach: sport, kultura, zdrowie i sprawy społeczne oraz ratownictwo – w uwagi na powyższe liczba poszczególnych



mieszkańców może być liczona kilkakrotnie z powodu odrębnego sumowania dla określonych dziedzin). Te dane wskazują na istotne społeczne oddziaływanie organizacji pozarządowych.

Sektor pozarządowy w mieście posiada oczywiście swoje problemy. Rosnąca aktywność oznacza coraz większą potrzebę integracji i wsparcia organizacji pozarządowych. Potrzeby organizacji związane są zarówno ze sferą infrastrukturalną, jak też dotyczą wiedzy, umiejętności i kompetencji. W Kołobrzegu nie funkcjonują rozwiązania oparte na idei sieciowania i inkubacji organizacji pozarządowych, np. w formie pełnomocnika lub centrum pomocy organizacjom pozarządowym. Kołobrzeszkie organizacje wskazując na potrzebę szerszego wsparcia infrastrukturalnego, mówią o udostępnieniu lub stworzeniu przez Miasto przestrzeni do działalności integracyjnej, szkoleniowej, wystawienniczej, np. w postaci pracowni twórczo-edukacyjnych.

Potencjał działalności organizacji pozarządowych nie jest w pełni wykorzystany. Z perspektywy funkcjonowania całego miasta i włączania mieszkańców w kreowanie procesów rozwojowych brakuje bowiem łącznika pomiędzy sferą publiczną a mieszkańcami. W Kołobrzegu brak jest jednocześnie organizacji pozarządowych i liderów społecznych, których działalność skupiałaby się na szeroko rozumianym rozwijaniu kapitału społecznego.

## 2.3 WARUNKI I JAKOŚĆ ŻYCIA

Rozwinięta funkcja turystyczno-uzdrowiskowa oraz uwarunkowania lokalizacyjne i przyrodnicze w istotnym zakresie kształtują warunki jakości życia w mieście. Widoczne jest to m. in. w sferze mieszkalnictwa. W ostatnich latach Kołobrzeg charakteryzował się bardzo dużą dynamiką wzrostu liczby mieszkań. W latach 2012-2018 do użytkowania oddano w sumie 3 210 mieszkań z 7 828 izbami o łącznej powierzchni ponad 171 tys. m<sup>2</sup>. W porównaniu do 2012 roku liczba nowych mieszkań w 2018 roku zwiększyła się ponad dwukrotnie (o 604 mieszkania, tj. o 144%). Jednocześnie wśród mieszkań oddanych do użytkowania w ostatnich latach dominowały mieszkania przeznaczone na sprzedaż lub wynajem. Dla przykładu w 2018 roku w Kołobrzegu oddano 971 mieszkań tego typu, co stanowiło 95% wszystkich mieszkań, które pojawiły się na rynku. Pozostałe mieszkania oddane do użytkowania w 2018 roku to mieszkania komunalne (44) i indywidualne (8).

Duża podaż nowych mieszkań wynikała z dużego popytu, kreowanego przez funkcję turystyczną. Ten stan, jak również atrakcyjna lokalizacja, przekładały się na cenę mieszkań oraz ich dostępność dla mieszkańców. Ceny zakupu mieszkania w Kołobrzegu są bardzo wysokie, nawet na tle miejscowości turystycznych w Polsce. W 2018 roku za przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto notowane w przestrzeni powiatu kołobrzeskiego można było nabyć 0,66 m<sup>2</sup> mieszkania. Średnia dla miejscowości turystycznych w Polsce wynosiła 1,26 m<sup>2</sup>.

## Zdjęcie 5. Wschodnia część Kołobrzegu – widoczna ekspansja zabudowy w kierunku Ekoparku Wschodniego



Źródło: UM Kołobrzeg

Deficyt mieszkań pogłębiany był przez niedostosowaną do potrzeb liczbę zasobów mieszkaniowych stanowiących współwłasność gminy. Liczba lokali mieszkalnych stanowiących własność lub współwłasność gminy zwiększyła się umiarkowanie z poziomu 1 576 w 2012 roku do 1 650 w 2019 roku. O niewystarczających zasobach mieszkaniowych Miasta i deficycie mieszkań komunalnych świadczą jednak dane dotyczące gospodarstw domowych oczekujących na wynajem mieszkania. Według stanu na dzień 31.12.2018 roku na wynajem lokali komunalnych oczekiwały 433 rodziny.

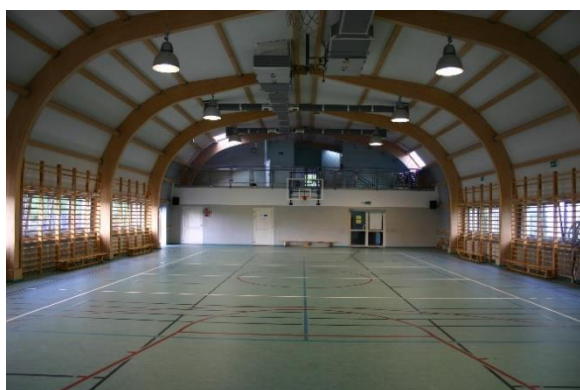
O jakości życia w mieście decyduje poziom i dostępność usług publicznych. Kołobrzeg charakteryzował się w przeważającym zakresie bardzo dobrą dostępnością do wybranych usług, co również po części wynikało z rozwiniętej funkcji turystyczno-uzdrowiskowej. Do takich usług należy zaliczyć m. in. wymiar opieki zdrowotnej oraz ofertę rekreacyjno-wypoczynkową.

W mieście, dzięki lokalizacji dużej liczby placówek medycznych związanych z funkcją uzdrowiskową jako mocną stroną należy uznać dostępność do lekarzy specjalistów, m. in. w zakresie rehabilitacji medycznej, kardiologii, psychiatrii. Jednocześnie w Kołobrzegu występują deficyty w dostępie do opieki zdrowotnej, które są powszechne dla całego kraju. Są to m. in. długie okresy oczekiwania na leczenie w ramach NFZ oraz brak dostępu do wybranych specjalizacji na miejscu. Przykładem jest dostęp do geriatryi (najbliższy oddział znajduje się w Szczecinie) czy onkologii (Koszalin). Kwestie dostępu do opieki zdrowotnej w mieście nabierają będą znaczenia w kontekście potrzeb starzejącego się społeczeństwa.

Zagadnienie dotyczące polityki senioralnej zostały szczegółowo przeanalizowane w trakcie opracowywania Strategii Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Miasto Kołobrzeg na lata 2021-2026, gdzie wskazano kierunki działań w tej sferze. Jednocześnie miasto stara się intensyfikować realizację rozwiązań dedykowanych seniorom, np. w sferze aktywności społecznej, kulturalnej, komunikacji publicznej. Środowiska seniorskie zwracają uwagę na potrzebę rozwijania miejsc aktywności i integracji. Wyzwaniem służb pomocy społecznej będzie rozwijanie polityki opiekuńczej dla seniorów. Usługi prywatne w tym zakresie są drogie, a rozwiązania realizowane przez MOPS napotykają problemy związane z ograniczeniami kadrowymi i finansowymi. Potwierdzeniem wyżej opisanych potrzeb w zakresie świadczeń opiekuńczych jest wzrost liczby osób korzystających z pomocy społecznej z powodu bezradności w sprawach opiekuńczo-wychowawczych. W 2012 roku w systemie pomocy społecznej odnotowano 177 takich przypadków, w 2019 roku już 483.

Mieszkańcy miasta dobrze oceniają dostęp do infrastruktury sportowo-rekreacyjnej, jak też walory przyrodnicze miasta, które sprzyjają aktywności fizycznej. W Kołobrzegu dostrzegalna jest mnogość dyscyplin, które mogą uprawiać zarówno mieszkańcy oraz turyści, jak też odpowiednie zabezpieczenie infrastrukturalne w tym zakresie. Dotyczy to zarówno sezonu letniego, jak też okresów jesiennych i zimowych.

#### Zdjęcie 6. Rozbudowana oferta sportowo-rekreacyjna Kołobrzegu



Źródło: UM Kołobrzeg



Opinie mieszkańców korespondują z danymi liczbowymi, odnoszącymi się do aktywności sportowej miasta. W 2018 roku w Kołobrzegu funkcjonowało 18 klubów sportowych, w których prowadzono 22 sekcje – w obu przypadkach były to najwyższe wartości od 2014 roku. Kadre w kołobrzeskich klubach sportowych w 2018 roku tworzyło 36 trenerów (dwukrotnie więcej niż w 2012 roku), 32 instruktorów sportowych (o 23% więcej niż w 2012 roku) oraz 10 innych osób prowadzących zajęcia sportowe (o 23% mniej niż w 2012 roku). Kołobrzeskie kluby sportowe liczyły w 2018 roku 1 548 członków. Liczba ta znacząco wzrosła na przestrzeni lat (o 47%), bowiem w 2012 roku członkami klubów sportowych było 1 050 osób. Silna tendencja rosnąca dotyczyła także liczby ćwiczących w klubach sportowych, która wzrosła z 957 w 2012 roku do 1 461 w 2018 roku – oznacza to wzrost na poziomie 53%.

Status nadmorskiego kurortu oznacza, że miasto, w szczególności w okresie letnim, posiada szeroką i rozwiniętą ofertę dostępu do kultury i rozrywki. Mieszkańcy jednak w różny sposób oceniają ten aspekt. Starsi mieszkańcy poszukują ciszy i spokoju, a rozrywkowy charakter miasta może im przeszkadzać. Z kolei młode osoby w różny sposób oceniają dostęp do oferty kulturalnej i rozrywkowej, podkreślając m. in. niewystarczającą ofertę dla tej grupy mieszkańców. W opinii liderów społecznych rozwijanie oferty kulturalnej miasta powinno odbywać się z udziałem mieszkańców. Należy jednocześnie podkreślić, iż status gminy uzdrowskiej rodzi surowsze niż w innych miejscowościach nadmorskich, wymagania dotyczące organizacji wydarzeń kulturalnych czy sportowych (np. ograniczenia dotyczące czasu trwania imprez, czy dopuszczalnego poziomu hałasu).

Ważną kwestią dla oceny jakości życia w mieście jest edukacja. Kołobrzeg teoretycznie oferuje możliwość kształcenia na każdym poziomie, w praktyce możliwości studiowania w mieście są bardzo ograniczone. Stan ten zapewne będzie trudno zmienić, co wynika zarówno z potencjału demograficznego miasta, jak też kwestii odnoszących się do organizacji wybranych kierunków kształcenia (zaplecze dydaktyczne, kadry). Bardzo mocne ukierunkowanie Kołobrzegu w stronę turystyki również mocno ogranicza możliwości kształcenia w innych kierunkach, na które popyt jest zauważalny.

Kołobrzeg zasługuje natomiast na dobrą ocenę pozostałych poziomów edukacji. Posiada dobrze rozwiniętą bazę i sieć szkół podstawowych i średnich. Wyróżnia się pozytywnie pod względem odsetka dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym. Słabsze na tle kraju wskaźniki dotyczą dostępności do opieki żłobkowej. W 2018 roku odsetek dzieci objętych opieką żłobkową wynosił 12,6% i był niższy niż w kraju (15,9%) i w województwie (17,3%).

W 2018 roku wychowaniem przedszkolnym w Kołobrzegu objętych było 108,2% dzieci w wieku 3-5 lat, co oznacza wzrost o 23,2% w porównaniu do 2012 roku. Sieć szkół podstawowych w Kołobrzegu tworzyło 12 placówek (w tym 9 dla dzieci- 8 prowadzonych przez gminę, 2 szkoły specjalne oraz 1 dla dorosłych). Wśród szkół ogólnokształcących w mieście w 2018 roku znajdowało się sześć placówek. Szkolnictwo zawodowe w Kołobrzegu realizowane było w sześciu technikach dla młodzieży oraz jednej szkole branżowej I stopnia dla młodzieży.



Od lat w mieście funkcjonuje jedna placówka realizująca pierwszy etap kształcenia artystycznego, którego ukończenie nie daje zawodu, tj. Państwowa Szkoła Muzyczna I stopnia. Kształcenie policealne w Kołobrzegu realizowane było w dziewięciu jednostkach, w tym jednej dla młodzieży i ośmiu dla dorosłych. Edukacja na poziomie wyższym w Kołobrzegu prowadzona była w jednej jednostce zamiejscowej.

Problemy systemu edukacji w Kołobrzegu to wspomniana niska dostępność do kształcenia poziomu wyższego. Warto dodać, iż od 2012 roku nastąpił spadek liczby jednostek zamiejscowych uczelni wyższych z czterech do jednej w 2018 roku. Problemem w przyszłości może być również deficyt kadr dydaktycznych, w szczególności w kształceniu zawodowym. Pandemia przewartościowała sferę edukacji, nie tylko w kwestii kompetencji kadr, ale również zasobów technologicznych. Dla przykładu, stare szkolne laptopy czy komputery nie sprawdziły się przy lekcjach zdalnych czy konferencjach, gdzie online uczestniczyło kilkanaście osób (system się zawieszał i nie działał). Istotnym problemem było nauczanie zdalne w rodzinach wielodzietnych. Współczesna szkoła zbyt wolno przechodzi ewolucję w zakresie nauczania miękkich kompetencji, zbyt dużo uwagi poświęca się wynikom. Wyniki i sukcesy edukacyjne dzieci opierają się w dużym stopniu na korepetycjach, odbywających się poza system kształcenia.

Problemem jest również młodzieńcza depresja. Choroba pojawiająca się w młodym wieku jest często dostrzegana w przestrzeni szkoły przez nauczycieli i pedagogów. Dostęp do pomocy psychiatrycznej i psychologicznej jest niewystarczający, przez co problem ten zostaje często nierozwiązany i narasta.

Liderzy społeczni podkreślali, iż kołobrzesci system edukacji powinien mocniej włączyć się w działania ukierunkowane na budowanie tożsamości. Jednym z ważnych elementów tożsamości jest związek miasta z morzem. Przykładem rozwiązania, które warto powielić w przyszłości jest realizacja programu edukacyjnego „Żeglarstwo naszą pasją”.

Status nadmorskiego kurortu wpływa na to, że miasto notuje zauważalnie wyższe na tle regionu wskaźniki przestępstw w przeliczeniu na liczbę mieszkańców. W 2019 roku średnia liczba przestępstw na 10 tys. mieszkańców miasta wynosiła 267,85; podczas gdy wskaźnik dla powiatu wynosił 215,72 przestępstw, zaś średnia wojewódzka 189 przestępstw. W tym miejscu warto jednak dodać, iż statystyka ta nie uwzględnia faktycznej liczby osób przybywających w mieście w związku z ruchem turystycznym. Oznacza to, że popełniane przez turystów przestępstwa i wykroczenia przeliczane są w statystyce na stałych mieszkańców Kołobrzegu. Jeśli uwzględni się większą faktyczną liczbę osób przebywających w mieście, to statystyki przestępczości nie będą odbiegać od średnich. Charakter „rozrywkowy” i wypoczynkowy miasta to wyzwanie dla służb publicznych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Wyzwaniem będzie pogodzenie funkcji uzdrowiskowej oraz funkcji tętniącego życiem i rozrywką kurortu.

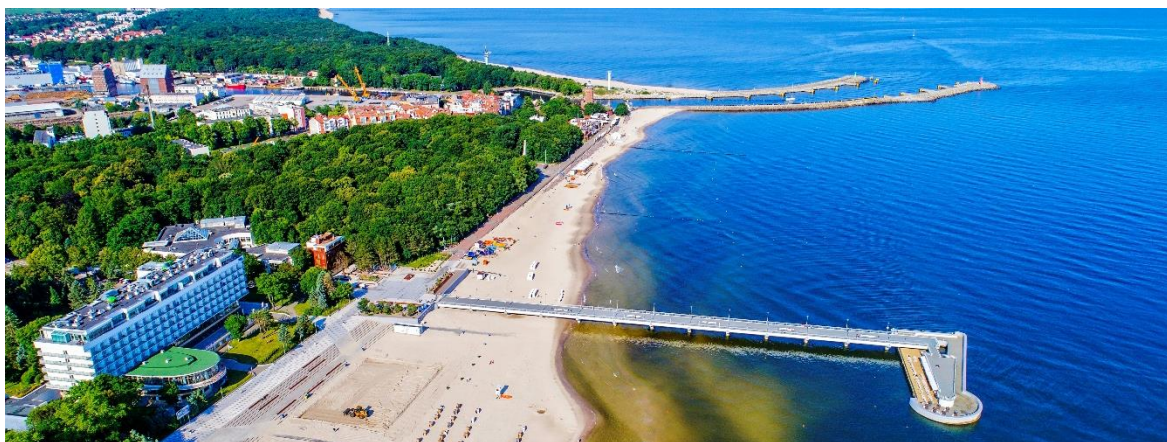
## 2.4 ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Miasto Kołobrzeg stara się prowadzić zrównoważoną politykę rozwoju, uwzględniającą aspekt środowiskowy i społeczny. Posiada szereg dokumentów planistycznych i strategicznych związanych z wymiarem środowiskowym i przestrzennym. Jednocześnie ostatnie lata charakteryzowały się dynamicznym rozwojem funkcji gospodarczych. Równoważenie aspektów środowiskowych, społecznych i gospodarczych to jedno z najważniejszych wyzwań przyszłego rozwoju miasta i jakości życia jego mieszkańców. Zachowanie zasobów przyrodniczych i jakości środowiska wpłynąć będzie na pozycję miasta w odniesieniu do jego głównej specjalizacji gospodarczej, czyli turystyki i działalności uzdrowiskowej, jak też decydować będzie o jakości życia mieszkańców.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że w mieście realizowane są przedsięwzięcia związane z ochroną środowiska. Zauważyć można rosnący odsetek odpadów zbieranych selektywnie (w 2018 roku było to 33,9% ogółu odpadów, choć są to wciąż niskie wskaźniki), rosnący udział parków i terenów zieleni osiedlowej (wzrost z poziomu 5,3% w 2012 roku do 9% w 2018 roku), wzrost uchwał uruchamiających procedurę opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (z 11 w 2012 roku do 30 w 2018 roku).

Jednocześnie gospodarczy i turystyczny rozwój Kołobrzegu wywiera istotną presję na system przyrodniczy miasta i jakość środowiska. Należy zwrócić szczególną uwagę na ciągły dynamiczny rozwój obiektów noclegowych, a także duży wzrost liczby osób przybywających do miasta. Oznacza to, że kurczą się zasoby przestrzeni miasta, a lokalny system przyrodniczy poddawany jest coraz większej presji ze strony przybywających turystów. Dotyczy to szeregu aspektów funkcjonowania miasta, postrzeganego jako lokalny system przyrodniczy, m. in. zasobów naturalnych, które wykorzystywane są w działalności uzdrowiskowej. Warto również zauważyć, iż dynamiczny rozwój funkcji turystycznej oraz logistycznej niejako stoi w kontrze do funkcji uzdrowiskowej.

### Zdjęcie 7. Strefa uzdrowiskowa Kołobrzegu i ujście rzeki Parsęty



Źródło: UM Kołobrzeg

## Zdjęcie 8. Ekopark wschodni – cenne zasoby przyrodnicze Kołobrzegu



**Źródło:** UM Kołobrzeg

Wzmoczone inwestycje deweloperów w zakresie mieszkań (w znacznej mierze przeznaczonych pod najem krótkoterminowy), hoteli, pensjonatów, powodują zajmowanie przez nich zielonych przestrzeni miasta, co wpływa na coraz mniejszy udział terenów zielonych w zabudowanie Kołobrzegu i zmniejsza potencjał „zielonych płuc miasta”. Zabudowywanie kolejnych terenów przyciąga do Kołobrzegu jeszcze większą liczbę ludzi, a infrastruktura nie jest dobrze do tego dostosowana. Z jednej strony zauważyć można malejącą liczbą mieszkańców korzystających z sieci wodociągowej (2012 rok – 46,95 tys., 2019 rok - 42,02 tys.) i jednocześnie rosnące zużycie wody na jednego mieszkańca (2012 rok – 68,5m<sup>3</sup>, 2019 rok – 81,1m<sup>3</sup>) oraz rosnącą ilość odprowadzanych ścieków (2012 rok - 66,9m<sup>3</sup>, 2019 rok – 80,2m<sup>3</sup>). Mieszkańcy Kołobrzegu przeznaczają swoje mieszkania na wynajem dla turystów. Widoczne są duże wahania w obciążeniu infrastruktury technicznej, większe w sezonie letnim, mniejsze w sezonie zimowym.

Duże nagromadzenie turystów, szczególnie w strefie uzdrowiskowej (np. tłok na bulwarach, deptakach, brak miejsc parkingowych), negatywnie wpływa na otoczenie np. wydeptywanie terenów zieleni, niszczenie roślinności w gazonach przez siadanie na ich krawędziach, parkowanie na trawnikach.

Szczególny problem miasta dotyczy również wymiaru komunikacji, który szerzej zostanie opisany w kolejnym podrozdziale. W tym miejscu warto zasygnalizować, iż w sezonie wypoczynkowym duża liczba dodatkowych pojazdów w Kołobrzegu powoduje hałas, tłok na ulicach oraz przyrost emisji spalin.

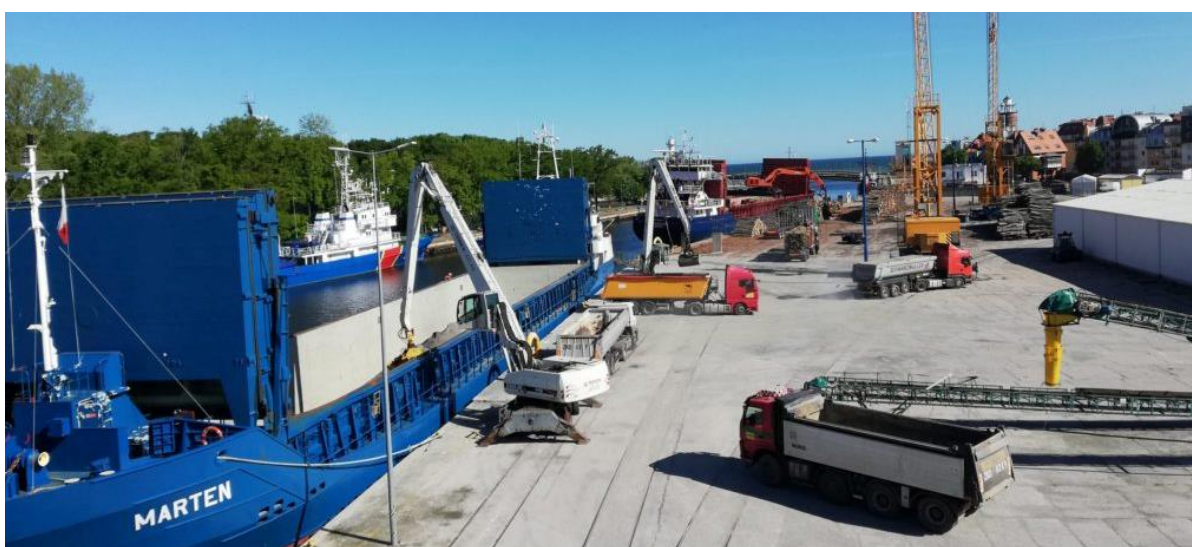


Liderzy społeczni zwracają uwagę na to, że problem przekraczanych norm zanieczyszczenia powietrza bywa pomijany, głównie ze względu na pogląd, że nadmorskie położenie miasta, naturalna „wentylacja”, rozwiązuje ten problem. Na niezbyt korzystną jakość powietrza wpływają oszczędności mieszkańców na ogrzewaniu dobrej jakości paliwem. Powyższe oznacza, że konieczne jest prowadzenie efektywniejszego monitoringu jakości powietrza w Kołobrzegu. Miasto w celu eliminacji problemu od 2018 roku udziela dotacji na przedsięwzięcia inwestycyjne w zakresie wymiany źródeł ogrzewania służących ochronie powietrza (w sumie w przeciągu trzech lat zrealizowano 31 umów, w ramach których rozliczono kwotę na ponad 153 tys. złotych).

## 2.5 GOSPODARKA

Gospodarka Kołobrzegu opiera się na funkcjach: turystycznej, uzdrowiskowej i zdrowotnej oraz portowej (funkcja rybacka, handlowa, jachtowa i pasażerska). Są to kluczowe branże, decydujące o kierunkach rozwoju miasta. Wynikają one w dużej mierze z walorów przyrodniczych i klimatycznych, obejmujących m.in. nadmorskie położenie miasta czy dostępne zasoby naturalne (złóża borowiny, wody mineralne, solanki). Czynniki te sprzyjają zarówno rozwojowi turystyki, w tym turystyki zdrowotnej, jak i budowaniu znaczenia miasta jako portu rybackiego czy handlowego. W korelacji z głównymi branżami rozwija się sektor handlowy, budownictwo i usługi z zakresu obsługi rynku nieruchomości. Warto podkreślić, że przedsiębiorstwa i firmy działające na terenie Kołobrzegu zapewniają miejsca pracy nie tylko dla mieszkańców samego miasta, ale także mają znaczący udział w tworzeniu regionalnego rynku pracy, szczególnie dla powiatu kołobrzесьkiego i powiatów ościennych (m.in. białogardzkiego, świdwińskiego czy gryfickiego).

### Zdjęcie 9. Rozładunek w porcie w Kołobrzegu



Źródło: UM Kołobrzeg

Rozwój gospodarczy oraz bogacenie się mieszkańców Polski w istotnym zakresie wpływał na rozwój aktywności gospodarczej w przestrzeni miasta Kołobrzeg. Z tym wzrostem związane były przede wszystkim inwestycje realizowane przez przedsiębiorców. Dobry okres koniunktury gospodarczej wyrażało szereg wskaźników. W latach 2012-2019 w Kołobrzegu wzrosła liczba turystów (z 350 856 do 591 985), liczba miejsc noclegowych (z 13 852 do 19 101) oraz turystycznych obiektów noclegowych (z 92 do 153), w tym obiektów hotelowych (z 20 do 25). Rozwój widoczny był także w rosnącym poziomie przedsiębiorczości. Dla przykładu, tylko w okresie pomiędzy 2016 a 2019 rokiem odnotowano wzrost mikroprzedsiębiorstw z poziomu 7 860 do 8 143. Na tle kraju, województwa i powiatu Kołobrzeg wyróżniał się wysokim udziałem nowo zarejestrowanych podmiotów sektora medycznego w liczbie nowo zarejestrowanych podmiotów ogółem, co oczywiście związane jest z jego funkcją uzdrowiskową. Rósł także odsetek osób zatrudnionych w usługach ogółem, z poziomu 66,3% w 2014 roku do 67,9% w 2018 roku. Pod tym względem Kołobrzeg wyróżniał się na tle miast o profilu turystycznym, w których średnio w 2018 roku w usługach pracowało 47,3% zatrudnionych. Korzystna sytuacja gospodarcza widoczna była także w danych dotyczących bezrobocia. Od 2013 roku liczba bezrobotnych w mieście systematycznie spadała, z poziomu 1 963 osób do zaledwie 199 osób w 2019 roku.

Ten zasadniczo pozytywny obraz sytuacji gospodarczej Kołobrzegu zderzył się w 2020 roku z sytuacją wywołaną pandemią COVID-19, która w szczególny sposób unaoczniała słabości struktury gospodarczej miasta. Oparcie aktywności gospodarczej miasta na jednej wyraźnie dominującej branży ukazało małą odporność Kołobrzegu na wybrane zjawiska kryzysowe.

Sukces gospodarczy Kołobrzegu w sferze turystycznej i uzdrowiskowej niejako zaciemnia obiektywne spojrzenie na potencjał gospodarczy miasta. Skupienie się na rozwoju tej funkcji sprawiło, że w zbyt małym zakresie dostrzegało inne potencjały rozwoju, bazujące m. in. na doskonałej lokalizacji nadmorskiej, funkcji logistycznej, czy też atutach umożliwiających kreowanie w przestrzeni miasta rozwoju innowacyjnych branż gospodarki. Wskaźnikiem potwierdzającym ten fakt, jest m. in. niższy na tle kraju, województwa, jak też powiatu udział nowo rejestrowanych podmiotów sektora kreatywnego.

Rozwinięta funkcja turystyczna wpływa na to, że miasto cechują wysokie koszty życia. Wyższe ceny podyktowane obecnością turystów przekładają się na wysokie ceny produktów codziennego użytku dla mieszkańców, nie wspominając już o cenach i dostępności mieszkań. Kołobrzeg jest widziany jako miasto, z którego młodzi ludzie uciekają, ze względu na zbyt wąski profil gospodarczy miejscowości. Brak jest również uczelni wyższej, która pozwoliłaby wykształcić specjalistów, którzy następnie mogliby otrzymać zatrudnienie w przedsiębiorstwach funkcjonujących w przestrzeni miasta.

Z drugiej strony warto podkreślić, iż do Kołobrzegu napływają nowi mieszkańcy, w tym również migranci z zagranicy, których przyciąga oferta pracy w branży turystycznej. Spoglądając na potencjał miasta oraz bilans zysków i strat – należy podkreślić, że Kołobrzeg stać na to, aby jednak w większym zakresie konkurować o młodych mieszkańców. Wymaga to jednak

poszerzenia profilu gospodarczego, co oznacza faktycznie przełamanie szeregu barier, zarówno organizacyjnych, przestrzennych, jak też wizerunkowych.

Dla przykładu nowo powstające inwestycje związane są z branżą turystyczną lub mieszkalnictwem, a w Kołobrzegu brak jest możliwości zaistnienia w tejże przestrzeni „czegoś nowego” i niezwiązanego z dotychczasową działalnością gospodarczą miasta. Branża turystyczna zajmuje w szybkim tempie „wolne przestrzenie miasta” ograniczając możliwości kreowania innych rozwiązań.

Barierą dywersyfikacji gospodarczej Kołobrzegu jest również czynnik ludzki. Zatrudnienie wykwalifikowanego specjalisty jest trudne i czasochłonne. Występujące bardzo duże deficyty w zasobach ludzkich, zwłaszcza tych ze specjalistycznym wykształceniem, są sporym problemem dla kołobrzeskiego rynku pracy.

Obranie przez miasto kursu na wzmocnienie lub rozwinięcie nowych branż gospodarki oznacza konieczność przeorganizowania lokalnego systemu kształcenia lub stworzenia warunków do pozyskiwania kadr z otoczenia. Problem ten dotyczy nie tylko tych gałęzi gospodarki, które miasto chce rozwijać od podstaw, ale także najważniejszej specjalizacji związanej z działalnością turystyczno-uzdrowiskową. W Kołobrzegu występuję m. in. deficyty pielęgniarek, terapeutów, brakuje pracowników dla gastronomii, jak też zajmujących się zarządzaniem. Aby szkolnictwo zawodowe mogło się bardziej rozwijać należy młodym ludziom zaoferować lepsze praktyki, staże – bardziej atrakcyjne, prestiżowe, rozszerzyć profile kształcenia. Młodzi ludzie traktują często szkołę zawodową jako swoją porażkę – co źle świadczy o wizerunku kształcenia, a w późniejszym okresie decyduje o jakości lokalnych kadr.

W dobie wzrostu znaczenia pracy zdalnej, którą zintensyfikowała pandemia COVID-19, Kołobrzeg będzie budować wizerunek atrakcyjnego miejsca zamieszkania dla specjalistów świadczących usługi w sposób zdalny z różnych branż, także spoza lokalnej gospodarki.

## 2.6 MOBILNOŚĆ

Kołobrzeg cechuje się korzystnym usytuowaniem pod względem komunikacyjnym, posiadając połączenia drogowe i kolejowe z pozostałymi częściami kraju. Znaczenie ma również transport morski, wykorzystujący wybrzeże morskie oraz położenie nad rzeką Parsętą. System dróg w Kołobrzegu tworzą drogi krajowe i ekspresowe (S6, S11, DK11), wojewódzkie (102, 163), powiatowe oraz gminne. Transport kolejowy w Kołobrzegu zapewniają dwie linie kolejowe: nr 402 relacji Goleniów – Kołobrzeg – Koszalin oraz linia kolejowa nr 404 relacji Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg.

Na terenie miasta zlokalizowany jest dworzec kolejowy Kołobrzeg (w centrum miasta) oraz przystanek kolejowy Kołobrzeg Stadion (przy skrzyżowaniu ulicy Solnej i Bałtyckiej). Funkcjonuje także bocznica kolejowa w Porcie Morskim. Miasto jest ostatnią stacją licznych pociągów zmierzających na wybrzeże. Kołobrzeg posiada połączenia kolejowe z układem regionalnym (Szczecin, Koszalin, Słupsk) oraz z najważniejszymi miastami w kraju - dostępną



oferta kursów kolejowych zapewnia miastu bezpośrednie połączenie kolejowe m.in. z Poznaniem, Przemyślem, Warszawą, Krakowem, Wrocławiem. Transport kolejowy do i z Kołobrzegu rozwija się, względem ostatnich lat. Jednak regresja całego rynku w latach 90 i 00, powodująca ogromną zapaść tej gałęzi transportu do dziś jest odczuwalna. Znaczenie kołobrzесьkiego węzła kolejowego jako regionalnego punktu wyjazdowego i przyjazdowego dla podróżnych wzrosło ostatnimi laty i posiada dalsze perspektywy rozwoju.

Najbliższy port lotniczy obsługujący regularne połączenia lotnicze, położony ok. 90 km od Kołobrzegu, znajduje się w Szczecinie-Goleniowie. Miasto posiada zarówno drogowe, jak i kolejowe połączenie z Portem Lotniczym Szczecin Goleniów, co pozwala na szybkie i łatwe przemieszczanie się. Jednak zaznaczyć należy marginalną rolę połączenia kolejowego, które charakteryzuje się nieatrakcyjną ofertą handlową (rozkłady połączeń kolejowych z Kołobrzegu nie są skorelowane z godzinami połączeń lotniczych). Dodatkowo częściowo na terenie miasta zlokalizowane jest lotnisko Kołobrzeg-Bagicz, które otwarto w 2012 roku. Lotnisko pełni charakter lotniska sezonowego dla ruchu general aviation.

Transport morski w Kołobrzegu rozwija się w oparciu o Port Kołobrzeg. Na jego obszarze funkcjonuje port handlowy, port rybacki, port jachtowy i port pasażerski. W porcie handlowym odbywa się załadunek i przeładunek towarów przywożonych na jednostkach pływających o długości do 100 m i zanurzeniu do 4,7 m, pełni on również rolę logistyczną i spedycyjną oraz jest miejscem świadczenia usług z zakresu składowania towarów. Port rybacki skupia przedsiębiorstwa prowadzące działalność związaną z rybołówstwem, ale także świadczące usługi stoczniowe czy oferujące usługi z zakresu wędkarstwa morskiego. Port jachtowy (Marina Solna) jest wykorzystywany przez pasjonatów jachtów, zaś port pasażerski w Kołobrzegu stanowi jedną z większych atrakcji turystycznych w mieście. W porcie na stałe cumują statki pasażerskie, oferujące rejsy turystyczne, w tym na międzynarodowej trasie Kołobrzeg-Bornholm.

Usługi drogowego transportu zbiorowego w skali regionalnej i krajowej realizowane są przez przewoźników regionalnych i krajowych, posługujących się bardzo zróżnicowanym taborem. Popularnym miejscem obsługi podróżnych jest Dworzec Autobusowy w Kołobrzegu. Transport regionalny obsługuje również liczne przystanki zlokalizowane w różnych punktach miasta. Nie występuje jednolity system informacji o rozkładach jazdy, ani ich koordynacja czasowa.

## Zdjęcie 10. Tabor komunikacji miejskiej w Kołobrzegu



**Źródło:** Komunikacja Miejska w Kołobrzegu Sp. z o.o.

Zadania gminy z zakresu transportu zbiorowego na terenie miasta Kołobrzeg realizowane są za pośrednictwem Komunikacji Miejskiej w Kołobrzegu Sp. z o.o. (ul. Solna 2), spółki, której właścicielem wszystkich udziałów jest Gmina Miejska Kołobrzeg. Bilety komunikacji miejskiej można zakupić w formie papierowej, ale popularne są także aplikacje mobilne i zakup biletów on-line (np. aplikacja SkyCash, system GoPay). Najbardziej popularną formą płatności za bilety wśród mieszkańców jest Kołobrzaska Karta Miejska – tzw. bilet elektroniczny. W 2019 roku z przewozów w ramach Komunikacji Miejskiej w Kołobrzegu skorzystało ponad 2,8 mln pasażerów (przejazdy zewidencjonowane), a ich liczba od 2015 roku stale rośnie. Ogółem liczba pasażerów korzystających z przewozów Komunikacji Miejskiej w Kołobrzegu wzrosła w latach 2012-2019 o niemal 6,7%. Spółka świadczy usługi na 11 liniach autobusowych, które łącznie w ciągu roku pokonują ponad 1 mln km. W ramach porozumień międzygminnych zawartych przez Gminę Miasto Kołobrzeg z Gminami: Kołobrzeg oraz Dygowo, spółka od 2017 r. świadczy również usługi do miejscowości ościennych: Grzybowo, Korzystno, Zieleniewo, Bezpraw, Rościęcino, Budzistowo, Niekanin, Obroty, oraz Pustary.

System komunikacji w mieście uzupełnia system komunikacji rowerowej. Dane statystyki publicznej (GUS) wskazują, że w 2018 roku na terenie Miasta Kołobrzeg znajdowało się 40 km ścieżek rowerowych, w zdecydowanej większości pozostających pod zarządem gminy – 31,7 km (79%). Sieć ścieżek rowerowych uzupełniały ścieżki pod zarządem urzędu marszałkowskiego (5,2 km) i pod zarządem powiatu (3,1 km). W mieście funkcjonuje również system roweru miejskiego, z którego w latach 2017-2019 skorzystało ponad 252 tys. użytkowników.

Powyższe dane wskazują na stosunkowo dobrze rozwinięty system komunikacji i umiarkowanie dobrą dostępność miasta z perspektywy przestrzeni kraju, oraz dobrą w układzie wewnętrznym. Do miasta można dotrzeć m. in. drogą ekspresową S6 z kierunku Szczecina, a w przyszłości także z Gdańska. W perspektywie kilku lat zbudowana zostanie droga

ekspresowa S11, poprawiająca dostępność komunikacyjną miasta z kierunku południowego. Sieć komunikacji miejskiej jest rozwinięta w sposób dobry, lecz wymagający pewnych korekt. Komunikacja Miejska planuje całkowite przebudowanie sieci komunikacyjnej w mieście w celu zarówno lepszego skorelowania najważniejszych dzielnic miasta z dworcem kolejowym (rozpoczęcie realizacji ogólnorozumianego centrum przesiadkowego), współpracy wzajemnej między liniami, a także skomunikowania nowych inwestycji, które powstaną w najbliższym czasie w mieście (parkingi buforowe, centrum handlowe). Pozytywnym aspektem jest wspieranie systemu komunikacji zbiorowej za pomocą rowerów miejskich. Pomimo tych uwarunkowań kwestie komunikacji stanowią jedno z najważniejszych wyzwań rozwojowych miasta. Jest to związane przede wszystkim z sukcesem turystycznym miasta i bardzo dużym obciążeniem lokalnego układu komunikacyjnego przez indywidualny transport kołowy. Oznacza to nadmierną eksploatację systemu dróg, w tym niewydolność całego układu. Natężenie ruchu nasilające się szczególnie w okresie letnim uwypukla problemy przepustowości infrastruktury drogowej i organizacji ruchu. W efekcie tego pogarsza się jakość nawierzchni drogowych, stan infrastruktury towarzyszącej oraz nasilają negatywne skutki nadmiernego ruchu komunikacyjnego dla środowiska i mieszkańców. Kolejny problem dotyczy deficytu miejsc parkingowych oraz zarządzania obecnymi zasobami, w szczególności w okresie sezonu letniego, gdy do miasta docierają również osoby wypoczywające w sąsiednich miejscowościach, korzystając z indywidualnych środków transportu.

Rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta jest przedsięwzięciem, które wymaga integrowania wielu działań i współpracy. Szczególny wymiar współpracy dotyczy m. in. sąsiednich gmin. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych będzie zależę od atrakcyjności szeroko rozumianego systemu komunikacji publicznej oraz rozwiązań alternatywnych dla transportu samochodowego, jak też świadomości osób korzystających z przestrzeni miasta (mieszkańców i turystów). Koniecznością, zwłaszcza w okresie sezonu letniego, będzie dążenie do wdrożenia systemu Park&Ride i stworzenie infrastruktury pozwalającej na dotarcie do centrum z obrzeży miasta - parkingów buforowych. Głównym środkiem transportu powinna być oferta Komunikacji Miejskiej.

W mieście można było zauważyć rosnącą od 2015 roku liczbę pasażerów korzystających z przewozów organizowanych przez Komunikację Miejską (2015 rok – 2,47 mln osób; 2019 rok – 2,82 mln osób). Jednocześnie te dane korelują z rosnącą liczbą turystów nocujących w mieście lub w przestrzeni powiatu kołobrzесьkiego. Oznacza to, że problem zatłoczenia miasta, pomimo wzrostu liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej, nie jest rozwiązywany, a wręcz jest pogłębiany. Liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w okresie pomiędzy 2015 a 2019 rokiem wzrosła o 14,2%, natomiast liczba turystów korzystających z noclegów w tym czasie wzrosła o 21,4%. Czynniki ekonomiczne może mieć znaczenie w kontekście wyboru środka komunikacji, choć opinie w tej kwestii nie są jednoznaczne. Również brak zintegrowanego systemu informacji oraz promocji wpływa na podejmowane decyzje użytkowników systemu komunikacji. Brak jest w Kołobrzegu aplikacji pozwalającej na dopasowywanie połączeń (typu „jakdojade.pl, planer podróży Google”), które są oferowane



w większości dużych i turystycznych ośrodków miejskich. Paradoksalnie, bardzo dobrze rozwinięta sieć ścieżek rowerowych oraz duża dostępność do rowerów miejskich nie przekłada się na wystarczającą informację w tym zakresie, która również mogłaby wpłynąć na jeszcze większe zainteresowanie, zwłaszcza turystów.

Wydaje się, że istotniejszym czynnikiem kształtującym decyzje komunikacyjne, w szczególności osób przyjezdnych, będzie szeroko rozumiana atrakcyjność i łatwość korzystania z systemu komunikacji publicznej. Przykładem narzędzia, które mogłoby stanowić bazę pod dalsze prace związane z promocją zachowań komunikacyjnych jest aplikacja „KOŁOBRZEG RE:GENERACJA” (wcześniej Klimatyczny Kołobrzeg). Jest to jednak narzędzie wciąż mało znane – jego popularyzacja wymaga promocji wśród osób przyjezdnych.

## 2.7 ZARZĄDZANIE

Obszar zarządzania zasadniczo integruje opisane wcześniej sfery tematyczne i dotyczy w dużym stopniu wymiaru instytucjonalnego, w którym coraz większą rolę i znaczenie posiadać będzie partycypacja społeczna. Sukces realizacji polityki rozwoju miasta zależy oczywiście w dużym stopniu od procedur, które ustalane są na poziomie centralnym (ustawy i rozporządzenia odnoszące się do samorządu terytorialnego, jakości i sposobu świadczenia usług publicznych, kryteriów zamówień publicznych, współpracy, np. z organizacjami pozarządowymi), jak też lokalnym (prawo miejscowe, lokalne wytyczne, polityki jakości, systemy zarządzania, w tym wynagradzania, awansów, etc.). Funkcjonowanie samorządu lokalnego oparte jest więc na szeregu regulacji. Jednocześnie wymiar zarządzania faktycznie tworzą ludzie, a więc skuteczność i jakość polityki rozwoju zależna jest od ich wiedzy, kompetencji merytorycznych i miękkich, doświadczenia, umiejętności, etc. Coraz większą rolę w systemach zarządzania pełni technologia, co związane jest m. in. z postępującą cyfryzacją.

Miasto jest organizmem wzajemnych relacji i powiązań, a władze miasta realizując swój program rozwoju, faktycznie realizują go na zasadzie społecznej akceptacji. Społeczny mandat do kreowania polityki rozwoju oznacza oczywiście bardzo duży kredyt zaufania i odpowiedzialność, a jednocześnie prowadzenie polityki rozwoju wymaga podejmowania szeregu bardzo konkretnych decyzji i kreowania rozwiązań, które wymagają pozyskania również na tym etapie akceptacji mieszkańców. Dlatego też we współczesnym zarządzaniu jednostkami administracji samorządowej coraz częściej uwzględnia się partycypację obywatelską, czyli aktywny udział mieszkańców w podejmowaniu decyzji i działań na rzecz rozwoju swojego miasta czy gminy. Partycypacja obywatelska skupia się na wzajemnym wspieraniu się władzy lokalnej i obywateli oraz współdecydowaniu, a jednocześnie współodpowiedzialności mieszkańców za podejmowane decyzje i działania – mieszkańcy mają realny i faktyczny wpływ na planowane działania czy projekty. Partycypacja obywatelska w Polsce jest realizowana w różnym stopniu i z wykorzystaniem różnych metod i technik, przy czym najpopularniejszymi i jednocześnie najczęściej stosowanymi rozwiązaniami (częściowo z uwagi na obowiązujące regulacje prawne) są konsultacje społeczne oraz budżety obywatelskie.

Na wstępie diagnozy, w opisie odnoszącym się do obszaru: mieszkańcy, oceniono, że poziom rozwoju kapitału społecznego w mieście wciąż jest niski. Szeroko rozumiany ogół mieszkańców w małym stopniu angażuje się w sprawy publiczne, pomimo tego, że miasto stara się rozwijać narzędzia wspierające aktywność społeczną, takie jak budżet obywatelski (który przywrócono w 2019 roku), czy też rosnąca liczba prowadzonych konsultacji społecznych (w 2019 roku w Kołobrzegu ogłoszono 29 konsultacji społecznych). Wskazano również, że rozwijający się potencjał organizacji pozarządowych nie jest w pełni wykorzystany. Brakuje łącznika pomiędzy sferą publiczną a mieszkańcami. W Kołobrzegu brak jest organizacji pozarządowych i liderów społecznych, których działalność skupiałaby się na szeroko rozumianym rozwijaniu kapitału społecznego. Procesy związane z kształtowaniem się społeczeństwa obywatelskiego są w mieście w początkowej fazie rozwoju.

Jak już wielokrotnie podkreślano, funkcjonowanie miasta w przeważającym zakresie napędza działalność turystyczna i uzdrowiskowa. Powoduje to pewien dysonans w postrzeganiu potrzeb mieszkańców. Dylemat ten dotyczy np. takich kwestii jak rozwój oferty rekreacyjnej, komunikacyjnej, kształcenia zawodowego, etc., tj. dominuje myślenie, jakie działania realizować z myślą o turystach i potrzebach gospodarki turystycznej, często zapominając o potrzebach mieszkańców. Wyzwaniem miasta będzie więc silniejsze skupienie się na potrzebach mieszkańców, zrównoważenie postrzegania ich potrzeb, w stosunku do potrzeb turystów.

Dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii informatycznych sprawia, że pojawiają się nowe możliwości w zakresie form komunikacji i współpracy obywateli z przedstawicielami władz samorządowych. Mimo występujących obaw związanych z bezpieczeństwem danych, ochroną prywatności czy ryzykiem wykluczenia cyfrowego, wykorzystanie nowoczesnych technologii w procesach komunikacji na linii władza-mieszkańcy pozwala szybciej pozyskiwać informacje, zapewnia szeroką dostępność danych i przyczynia się do zwiększenia przejrzystości prowadzonych działań. Realizacja założeń partycypacji obywatelskiej z wykorzystaniem narzędzi ICT oznacza korzystanie z możliwości stwarzanych przez Internet, aplikacje mobilne czy nowoczesne narzędzia komunikacyjne.

W przypadku Kołobrzegu zauważalne jest intensywne korzystanie przez władze z możliwości komunikowania się z obywatelami za pośrednictwem strony internetowej miasta ([www.kolobrzeg.pl](http://www.kolobrzeg.pl)), strony BIP ([www.umkolobrzeg.esp.parseta.pl](http://www.umkolobrzeg.esp.parseta.pl)), poprzez social media oraz strony tematyczne (usterka, budżet jst, budżet obywatelski, system informacji przestrzennej). Istotnym działaniem władz samorządowych miasta w zakresie korzystania z narzędzi ICT wspierających procesy partycypacji obywatelskiej jest budowany w ramach projektu „KOŁOBRZEG. HUMAN, PART and SPACE” System Informacji Przestrzennej.

## 2.8 ANALIZA SWOT DLA STANU ISTNIEJĄCEGO

W przyjętej metodologii SWOT założono, że mocne i słabe strony są to elementy obecnej rzeczywistości, natomiast szanse i zagrożenia to zjawiska, które mogą wystąpić w przyszłości. Analizę SWOT ograniczono do zjawisk, które mają istotny wpływ na rozwój miasta, a w przypadku szans i zagrożeń uwzględniono dodatkowo duże prawdopodobieństwo wystąpienia.







**Zdjęcie 11. Regionalne Centrum Kultury w Kołobrzegu**








Źródło: UM Kołobrzeg, publikacja „Kołobrzeg: perła Unii Europejskiej”



**Tabela 2. Analiza SWOT – Mocne strony**

| <b>MOCNE STRONY</b>   |   |
|---|---|
|    | <b>Ludzie/ Populacja – Mieszkańcy</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zaradność ekonomiczna mieszkańców</li> <li>→ Znaczna liczba zakładanych stowarzyszeń</li> </ul>  |
|    | <b>Warunki/Jakość życia Mieszkańcy</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Lokalizacja nadmorska, duże walory przyrodnicze oraz rekreacyjne miasta i jego otoczenia, zwartość miasta</li> <li>→ Duże powierzchnie obszarów zieleni w mieście</li> <li>→ Rozwinięta oferta sportowo-rekreacyjna</li> </ul>  |
|    | <b>Środowisko Naturalne</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Renta położenia – morze, zieleń nadmorska</li> <li>→ Wzrost powierzchni zieleni osiedlowej</li> </ul>  |
|    | <b>Gospodarka</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rozbudowana baza noclegowa</li> <li>→ Status uzdrowiska</li> <li>→ Działalność portowa</li> <li>→ Droga dojazdowa do miasta – S6</li> <li>→ Lokalizacja nadmorska, warunki środowiskowe, plaża</li> </ul>  |
|  | <b>Mobilność</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Dobrze rozwinięta sieć ścieżek rowerowych w Kołobrzegu i okolicach</li> <li>→ Bardzo dobre skomunikowanie miasta ze Szczecinem i Koszalinem - droga ekspresowa S6</li> <li>→ Działający system rowerów miejskich</li> <li>→ Darmowa komunikacja miejska dla seniorów i młodzieży</li> </ul> |
|  | <b>Zarządzanie</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Powrót do budżetu obywatelskiego</li> <li>→ Wprowadzenie Kołobrzeszkiej Karty Mieszkańca</li> </ul>   |

**Tabela 3. Analiza SWOT – Słabe strony**

| SŁABE STRONY  |   |
|---|---|
|    | <p><b>Ludzie/ Populacja – Mieszkańcy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Niekorzystna struktura wiekowa mieszkańców – starzenie się społeczeństwa.</li> <li>→ Niska aktywność społeczna w mieście, przejawiająca się m.in. niskim poziomem aktywności w organizacjach społecznych.</li> <li>→ Brak zaangażowania mieszkańców w sprawy miasta – liczy się tylko moje podwórko. Poczucie wspólnotowości ograniczone tylko do spraw, które dotyczą mieszkańców bezpośrednio.</li> <li>→ Brak liderów lokalnych, którzy animowaliby aktywność społeczną mieszkańców.</li> </ul>  |
|    | <p><b>Warunki/Jakość życia Mieszkańcy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Wysokie koszty zakupu, a także wynajmu, mieszkania w stosunku do zarobków.</li> <li>→ Wysokie koszty życia mieszkańców (ceny produktów i usług są dostosowywane do turystów, co rodzi negatywne. konsekwencje dla mieszkańców).</li> <li>→ Ograniczony dostęp do specjalistycznej opieki zdrowotnej.</li> <li>→ Brak Centrum Wsparcia Organizacji Pozarządowych.</li> <li>→ Ograniczona oferta spędzania czasu wolnego, w tym dla osób w wieku senioralnym oraz dla młodzieży.</li> </ul>  |
|  | <p><b>Środowisko Naturalne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Niska jakość paliw wykorzystywanych w systemach grzewczych w budownictwie mieszkaniowym.</li> <li>→ Spadek ilości terenów zielonych w mieście na skutek intensywnej urbanizacji.</li> <li>→ Działalność ludzka (gospodarcza, mieszkaniowa) generująca zanieczyszczenia.</li> <li>→ Zjawisko miejskiej wyspy ciepła – „betonoza”.</li> <li>→ Brak silnych NGO w sferze ekologii.</li> <li>→ Niepodążający za wzrostem liczby turystów rozwój zielonej infrastruktury użytkowej.</li> </ul>   |
|  | <p><b>Gospodarka</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Lokalny rynek pracy zdominowany przez oferty związane z działalnością turystyczną i uzdrowiskową – brak alternatywy. Słaba dywersyfikacja ofert pracy.</li> <li>→ Niskie wynagrodzenia – nieadekwatne do kosztów życia.</li> <li>→ Bariery rozwoju ekonomicznego miasta, w tym niska przedsiębiorczość indywidualna w sferach innych niż turystyczna, brak Instytucji Otoczenia Biznesu, brak terenów inwestycyjnych.</li> <li>→ Występują deficyty wybranych zawodów – brak kadry specjalistycznej (pielęgniarek, terapeutów, pracowników gastronomii, kadry zarządzającej).</li> <li>→ Brak terenów inwestycyjnych pod rozwój portu.</li> </ul> |
|  | <p><b>Mobilność</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Problemy komunikacyjne wewnątrz miasta – zła organizacja ruchu w centrum miasta i w dzielnicy uzdrowiskowej oraz niedostosowanie sieci drogowej do wzmożonego ruchu w sezonie turystycznym.</li> </ul>   |

## SŁABE STRONY

- Źle zarządzana przestrzeń parkingowa z niedostatecznie wykorzystanymi miejscami parkingowymi poprzez długie postoje, szczególnie w centrum miasta oraz niewygórowane opłaty.
- Brak polityki komunikacyjnej miasta, w tym dotyczącej miejsc parkingowych i centrów przesiadkowych.
- Droga komunikacja publiczna dla osób nieposiadających ulg.
- Słabe skomunikowanie z krajem poza S6 – droga krajowa 11, połączenia kolejowe. Brak połączeń morskich.



### Zarządzanie

- Słaba partycypacja mieszkańców w zarządzaniu miastem.
- Zbyt niskie nakłady finansowe na budżet obywatelski i dotacje dla NGO.
- Miasto nie jest miastem na prawach powiatu – np. pozwolenia na budowę wydaje inny organ, co rodzi problemy interpretacyjne.
- Polityka senioralna wymagająca większego dostosowania do rosnących i zindywidualizowanych potrzeb osób w wieku senioralnym.
- Brak zintegrowanego systemu informacji miejskiej.



**Tabela 4. Analiza SWOT – Szanse**

| <b>SZANSE</b>   |  |
|---|--|
|    | <p><b>Ludzie/ Populacja – Mieszkańcy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Stworzenie dobrych warunków do pozostania w mieście i osiedlania się w mieście ludzi młodych – w wieku reprodukcyjnym – 20-49 lat (tanie mieszkania, dobra komunikacja, atrakcyjna praca) - kreowanie funkcji rezydencjalnej miasta.</li> <li>→ Wykreowanie i wspieranie lokalnych liderów aktywizujących lokalną społeczność.</li> <li>→ Zwiększenie u mieszkańców poczucia więzi z miastem i budowanie patriotyzmu lokalnego.</li> <li>→ Wykorzystanie potencjału seniorów, ich doświadczenia zawodowego, na rzecz np. ratowania wymierających zawodów, nauki rzemiosła.</li> <li>→ Zwiększenie środków finansowych na działania społeczne, rozwój budżetu obywatelskiego.</li> <li>→ Duża chęć wzajemnej integracji osób starszych.</li> <li>→ Polityka miasta ukierunkowana na zdolną młodzież.</li> </ul> |
|    | <p><b>Warunki/Jakość życia Mieszkańcy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Status uzdrowiskowy miasta, który warunkuje utrzymywanie wysokiej jakości środowiska.</li> <li>→ Lepsze wykorzystanie Kołobrzeszkiej Karty Mieszkańca.</li> <li>→ Powstanie Centrum Kulturalno-Edukacyjnego.</li> <li>→ Wykorzystanie walorów środowiskowych do rozwoju komunikacji rowerowej, spacerów, aktywności na świeżym powietrzu.</li> <li>→ Rozwój taniego budownictwa społecznego.</li> <li>→ Zwiększenie oferty edukacyjnej oraz rozwój infrastruktury żłobkowej.</li> <li>→ Zwiększenie dostępności kształcenia na poziomie szkolnictwa wyższego.</li> </ul>  |
|  | <p><b>Środowisko Naturalne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zmiana podejścia do planowania zieleni.</li> <li>→ Rozwój małej retencji.</li> <li>→ Zmiana prawa lokalnego zachęcająca do wymiany pieców oraz utrudniająca wykorzystywanie kiepskiej jakości paliw w systemach grzewczych.</li> <li>→ Fotowoltaika nowej generacji.</li> <li>→ Prowadzenie monitoringu jakości środowiska, w tym głównie jakości powietrza oraz poziomu hałasu.</li> </ul>  |
|  | <p><b>Gospodarka</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Dywersyfikacja gospodarki, rozwój branż pozaturystycznych.</li> <li>→ Zintensyfikowanie działalności portu, zwiększenie funkcji handlowej portu, przetwórstwo rybne.</li> <li>→ Powiększenie granic administracyjnych miasta celem dywersyfikacji działalności gospodarczej.</li> <li>→ Wyodrębnienie strefy ekonomicznej.</li> </ul>  |

## SZANSE

- Wsparcie dla osób chcących prowadzić własne firmy, tak aby mogły korzystnie rozwijać działalności w mieście (np. uruchomienie inkubatora przedsiębiorczości dla lokowania przedsiębiorstw m.in. lekkiego przemysłu przetwórczego (poza strefami uzdrowskowymi Uzdrowiska Kołobrzeg), spożywczych, informatycznych).
- Rozwój turystyki morskiej, w tym żeglarstwa.
- Wykorzystanie potencjału lokalnych produktów z Kołobrzegu i jego otoczenia.



### Mobilność





- Poprawiająca się komunikacja zewnętrzna miasta (droga ekspresowa S6, plany modernizacji kolei, transport morski).
- Utrzymanie darmowego transportu komunikacją miejską dla dotychczasowych grup ( m.in. uczniowie).
- Dalszy rozwój sieci ścieżek rowerowych.
- Dalsza rozbudowa i modernizacja dróg.
- Rozwój elektromobilności, w tym możliwość wynajmu pojazdów elektrycznych.
- Rower miejski ponadlokalny (Miejski Obszar Funkcjonalny).
- Stworzenie dodatkowego centrum przesiadkowego w dzielnicy wschodniej.
- Budowa sieci parkingów buforowych.
- Zamknięcie lub ograniczenie ruchu w strefie „A” ochrony uzdrowskowej i w centrum miasta.
- Otwarcie na Parsętę (np. uruchomienie tramwaju wodnego)..



### Zarządzanie

- Intensyfikacja działań ukierunkowanych na mieszkańców miasta a nie tylko na turystów.
- Rozwój systemów informatycznych w kontakcie z mieszkańcami.
- Profesjonalizacja podejścia Urzędu Miasta do realizacji konsultacji społecznych nieobligatoryjnych.
- Rozwijanie polityki senioralnej podążającej za potrzebami osób starszych.
- Lepsze wykorzystanie danych w zarządzaniu miastem.

**Tabela 5. Analiza SWOT – Zagrożenia**

| ZAGROŻENIA  |  |
|---|--|
|    | <p><b>Ludzie/ Populacja – Mieszkańcy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Drenaż zasobów ludzkich (w tym ubytek młodych – głównie ze względu na edukację i pracę).</li> <li>→ Postępujący proces przyrostu liczby osób w wieku senioralnym.</li> <li>→ Wypieranie przez technologię kontaktów bezpośrednich skutkujące zanikaniem relacji między mieszkańcami.</li> <li>→ Pogarszanie się sytuacji finansowej miasta (wpływy z PIT i CIT).</li> </ul>  |
|    | <p><b>Warunki/Jakość życia Mieszkańcy</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zakłócanie porządku publicznego oraz łamanie norm społecznych przez turystów i kuracjuszy, co obniża poczucie bezpieczeństwa mieszkańców.</li> <li>→ Niedostosowana do potrzeb mieszkańców polityka parkingowa.</li> <li>→ Pogarszająca się, zwłaszcza w sezonie turystycznym, komunikacja wewnętrzna.</li> <li>→ Sezonowość życia w niektórych dzielnicach miasta – po sezonie życie zamiera.</li> <li>→ Tworzenie kolejnych atrakcji miasta bez zapewnienia odpowiedniego zaplecza do obsługi nowych turystów.</li> <li>→ Uzyskanie statusu miasta „luksusowego”, co spowoduje wzrost kosztów życia mieszkańców.</li> <li>→ Rosnący popyt na usługi opieki zdrowotnej i usługi opiekuńcze wynikający ze zmiany struktury wiekowej mieszkańców, a także niedostosowanie oferty usług publicznych do oczekiwań osób w wieku senioralnym.</li> </ul> |
|  | <p><b>Środowisko Naturalne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Pogarszająca się jakość wody w Bałtyku oraz chemia powojenna zagrażająca ekosystemom w morzu Bałtyckim.</li> <li>→ Niski potencjał adaptacyjny do zmian klimatu.</li> <li>→ Wzmożony ruch samochodowy generujący zanieczyszczenie powietrza i hałas.</li> <li>→ Przekraczanie norm zanieczyszczenia powietrza w sezonie turystycznym.</li> <li>→ Nieprawidłowy system gospodarowania odpadami przez mieszkańców i turystów.</li> <li>→ Rosnące zużycie wody przy jej malejących zasobach.</li> <li>→ Wzmożone inwestycje deweloperów w zakresie mieszkań, hoteli, pensjonatów, powodujące zajmowanie przez nich zielonych przestrzeni miasta.</li> </ul>   |
|  | <p><b>Gospodarka</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Utrzymujący się trend odpływu kapitału ludzkiego do większych aglomeracji w celu prowadzenia działalności gospodarczej oraz pozyskania pracy.</li> <li>→ Duża liczba osób prowadzących działalność gospodarczą jest w starszym wieku – ryzyko braku sukcesji i kontynuacji działalności.</li> <li>→ Trudność w nawiązaniu współpracy z ościennymi gminami w celu dywersyfikacji działalności gospodarczej.</li> </ul>  |



## ZAGROŻENIA



### Mobilność

- Duża podatność na zmienność ilości osób korzystających z komunikacji publicznej (sezonowość, zdarzenia losowe, cena biletów i częstotliwość przejazdów, imprezy masowe).
- Zbyt intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej w stosunku do tempa realizacji inwestycji drogowych.
- Zbyt długi czas przemian dotyczących transportu kolejowego – inwestycje kapitałochłonne, z długim czasem realizacji, wymagające dotacji.
- Zbyt duże promowanie ruchu samochodowego indywidualnego i chęć polepszania warunków podróży samochodowych wewnątrz miejskich.



### Zarządzanie

- Utrzymujący się brak zainteresowania mieszkańców sprawami miasta i brak partycypacji mieszkańców w zarządzaniu miastem.





KOŁOBRZEG

RE:GENERACJA

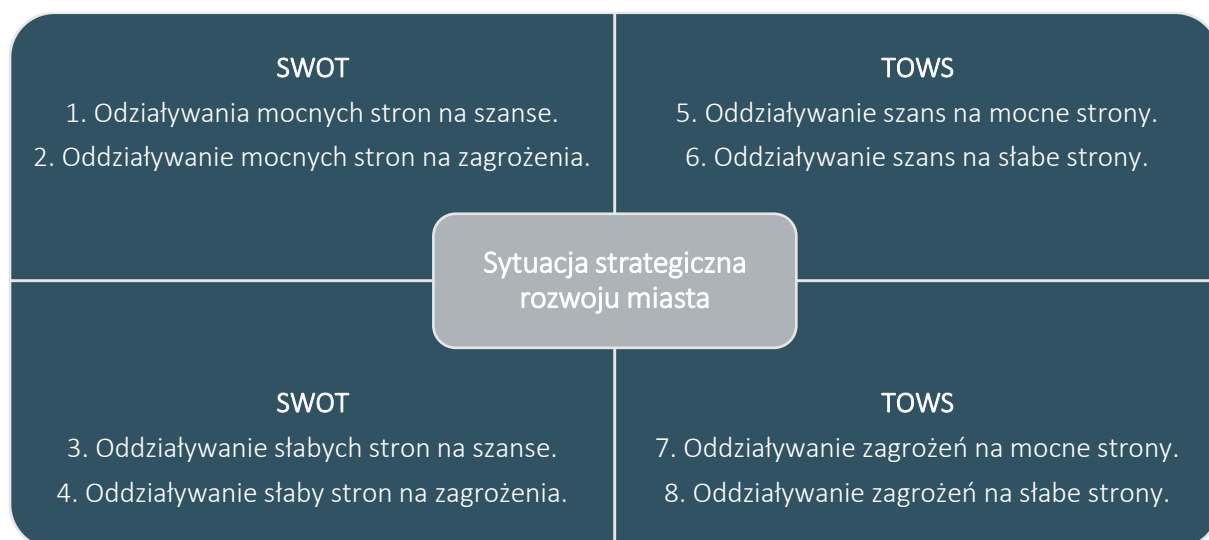
## 3 - WYZWANIA ROZWOJOWE KOŁOBRZEGU



Syntezę powyżej opisanych zjawisk i czynników rozwojowych, w tym problemów, barier oraz potencjałów miasta i szans rozwojowych ujęto w postaci klasycznej analizy SWOT oraz rozwinęto w postaci analizy SWOT/TOWS. Ostatnim etapem podsumowania diagnostycznego było sformułowanie wyzwań rozwojowych Kołobrzegu w perspektywie strategicznej.



Rysunek 5. Ćwiartki SWOT/TOWS



Źródło: opracowanie własne

Analiza SWOT TOWS pozwoliła określić jaki rodzaj strategii działania będzie odpowiedni dla miasta Kołobrzeg w odniesieniu do wymiarów Smart City.

Możliwe typy strategii:

- Sytuacja SO – strategia agresywna maxi-maxi - przeważają mocne strony, zaś w odniesieniu do przyszłości szanse. Strategia silnej ekspansji i zdywersyfikowanego rozwoju.
- Sytuacja WO – strategia mini-maxi – przewaga słabych stron oraz sprzyjający układ szans. zewnętrznych. Strategia polega na wykorzystaniu szans przy jednoczesnym zmniejszaniu lub poprawianiu słabych stron.
- Sytuacja ST – strategia maxi-mini – przewaga zagrożeń, przy posiadaniu dużego potencjału mocnych stron. Należy przełamywać zagrożenia wykorzystując do maksimum swoje mocne strony.



- Sytuacja WT – strategia mini-mini – słabe strony korespondują z zagrożeniami, brak jest większych możliwości kreowania rozwoju. Strategia nastawiona na przetrwanie.

Analiza SWOT/TOWS rekomenduje obranie **przez miasto strategii agresywnej maxi-maxi** w wymiarach dot. jakości życia, gospodarki i mobilności. W tych wymiarach Kołobrzeg posiada już istotne atuty rozwojowe, które stanowiąc będą jego istotny potencjał konkurencyjny w odniesieniu do przyszłości.

W odniesieniu do wymiarów ludzie oraz zarządzanie analiza wskazuje, że **optymalną strategią będzie mini-maxi**. W tych wymiarach słabe strony przeważają nad mocnymi, ale jednocześnie na horyzoncie pojawia się przewaga szans nad zagrożeniami.

W odniesieniu do wymiaru środowisko miasto powinno obrać **strategię mini-mini**. W tym przypadku widoczna jest wyraźna przewaga słabych stron oraz zagrożeń.



**Tabela 6. Analiza SWOT/TOWS w odniesieniu do wymiarów Smart City miasta Kołobrzeg**



| Wymiar Smart City | 1 ćwiartka | 2 ćwiartka | 3 ćwiartka | 4 ćwiartka | Wybór strategii |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|
| 1. Ludzie         | 20         | 31         | 49         | 16         | Strategia WO    |
| 2. Jakość życia   | 25         | 21         | 38         | 22         | Strategia SO    |
| 3. Środowisko     | 10         | 48         | 34         | 51         | Strategia WT    |
| 4. Gospodarka     | 53         | 55         | 64         | 18         | Strategia SO    |
| 5. Mobilność      | 48         | 39         | 110        | 25         | Strategia SO    |
| 6. Zarządzanie    | 17         | 33         | 16         | 9          | Strategia WO    |

Źródło: opracowanie własne

Poniżej przedstawiono podsumowanie analizy SWOT/TOWS odnoszące się do kluczowych czynników. W podsumowaniu uwzględniono tylko i wyłącznie najważniejsze powiązania czynników SWOT.

**Tabela 7. Wnioski płynące z analizy SWOT/TOWS**

| Obszar  | Kluczowe ustalenia analizy SWOT/TOWS  |
|---|---|
| <p data-bbox="236 698 513 775">1. Ludzie/Populacja –<br/>Mieszkańcy</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="619 362 1391 483">➤ Najważniejszą mocną stroną Kołobrzegu w konfrontacji z szansami i zagrożeniami jest znaczna liczba zakładanych stowarzyszeń.</li> <li data-bbox="619 510 1391 586">➤ Z kolei kluczową słabą stroną jest niska aktywność społeczna, brak liderów lokalnych.</li> <li data-bbox="619 613 1391 734">➤ Kluczowa szansa związana jest ze stworzeniem dobrych warunków do pozostania i osiedlania się w mieście młodych osób.</li> <li data-bbox="619 761 1391 1111">➤ W sferze odnoszącej się do mieszkańców miasto posiada narzędzia do kreowania zmian w swoich zasobach/kompetencjach, co związane jest z silną korelacją mocnych i słabych stron z szansami (wykorzystanie szans lub blokowanie ich wykorzystania). Oznacza to konieczność szybkiego podjęcia działań mających na celu wykorzystanie mocnych stron i eliminowanie zagrożeń, co pozwoli uruchomić pojawiające się szanse.</li> <li data-bbox="619 1137 1391 1303">➤ Należy również zwrócić uwagę na znaczenie takich czynników jak drenaż zasobów ludzkich, który wzmacniać będzie negatywne zjawiska występujące na terenie miasta.</li> </ul> |
| <p data-bbox="213 1532 536 1563">2. Warunki i jakości życia</p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="619 1361 1391 1617">➤ W sferze warunków jakości życia kluczowym potencjałem miasta jest rozwinięta oferta sportowo-rekreacyjna, co oczywiście jest związane ze statusem uzdrowskim i turystycznym miasta. Nie bez znaczenia dla jakości życia jest lokalizacja nadmorska i walory przyrodnicze miasta.</li> <li data-bbox="619 1644 1391 1854">➤ Status uzdrowski postrzegany jest jako ważna szansa, warunkująca utrzymanie jakości środowiska. Walory przyrodnicze i przestrzenne wpływać będą na rozwój popytu na komunikację rowerową i inne aktywności na świeżym powietrzu.</li> <li data-bbox="619 1881 1391 1957">➤ W wymiarze jakości życia widoczna jest korelacje mocnych stron z szansami. Oznacza to, że miasto</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>w wymiarze jakości życia ma istotne atuty, na które ma bezpośredni wpływ.</p>  |
| <p>3. Środowisko naturalne</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ W sferze środowiska kluczowe czynniki rozwojowe związane są przede wszystkim ze słabymi stronami, wśród których najważniejszy wydaje się być spadek ilości terenów zielonych wskutek urbanizacji. Należy zwrócić uwagę, że słabe strony w sferze środowiskowej w szczególny sposób korelują z zagrożeniami i odwrotnie zagrożenia w dużym stopniu wzmacniają deficyty występujące w mieście. Do tych zagrożeń należy zaliczyć wzmożony ruch komunikacyjny oraz przekraczanie norm zanieczyszczeń powietrza w sezonie turystycznym.</li> <li>➤ Do kluczowych szans należy zaliczyć zmianę w podejściu do planowania zieleni w mieście oraz prowadzenie monitoringu jakości powietrza.</li> </ul>  |
| <p>4. Gospodarka</p>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ W sferze gospodarczej bardzo wyraźnie uwypuklają się powiązania pomiędzy posiadanymi potencjałami i barierami rozwoju miasta a pojawiającymi się w przyszłości szansami. Oznacza to, że miasto posiada w swoich rękach istotne atuty do kreowania rozwoju i zmian w sferze gospodarczej. Należą do nich lokalizacja nadmorska, droga S6 oraz działalność portowa.</li> <li>➤ Do najważniejszych barier rozwoju miasta należy zaliczyć niską przedsiębiorczość w sferach innych niż turystyczna, brak IOB (instytucji otoczenia biznesu) oraz terenów inwestycyjnych. Kluczowe bariery to także deficyty specjalistycznych kadr.</li> <li>➤ Najważniejsze szanse, które korelują przede wszystkim z posiadanymi przez miasto potencjałami to dywersyfikacja branż gospodarki, zintensyfikowanie działalności portu, powiększenie granic administracyjnych miasta oraz rozwój turystyki morskiej.</li> </ul> |



## 5. Mobilność



- W sferze mobilności widoczna jest szeroka paleta powiązań czynników rozwojowych, co oznacza faktycznie różne ścieżki rozwoju oraz konsekwencje dla przyszłości. W tej sferze widoczne są czynniki wyraźnie negatywne. Wśród słabych stron należy wskazać na drogą komunikację publiczną oraz problemy komunikacyjne wewnątrz miasta. Do zagrożeń należy zaliczyć przede wszystkim zbyt wolne tempo rozwoju komunikacji kolejowej.
- Szans na poprawę sytuacji w zakresie komunikacyjnym w mieście należy postrzegać w efektywniejszym wykorzystaniu potencjału komunikacji miejskiej, dalszym kształtowaniu już dobrze rozwiniętej infrastruktury rowerowej, a także próbie ograniczenia liczby wjeżdżających do centrum pojazdów, m. in. poprzez budowę parkingów buforowych, lepsze wykorzystanie rzeki Parsęty.

## 6. Zarządzanie



- W odniesieniu do zarządzania miasto posiada narzędzie do zmian w tej sferze w swoich rękach. Rozwiązania takie jak budżet obywatelski, karta mieszkańca, czy też zmierzające do poprawy partycypacji społecznej, wzmocnienie organizacji pozarządowych korelują w istotnym zakresie z szansami.
- Najistotniejszym zagrożeniem dla efektywności zarządzania jest utrzymujący się brak zainteresowania mieszkańców sprawami miasta i brak partycypacji w zarządzaniu miastem.

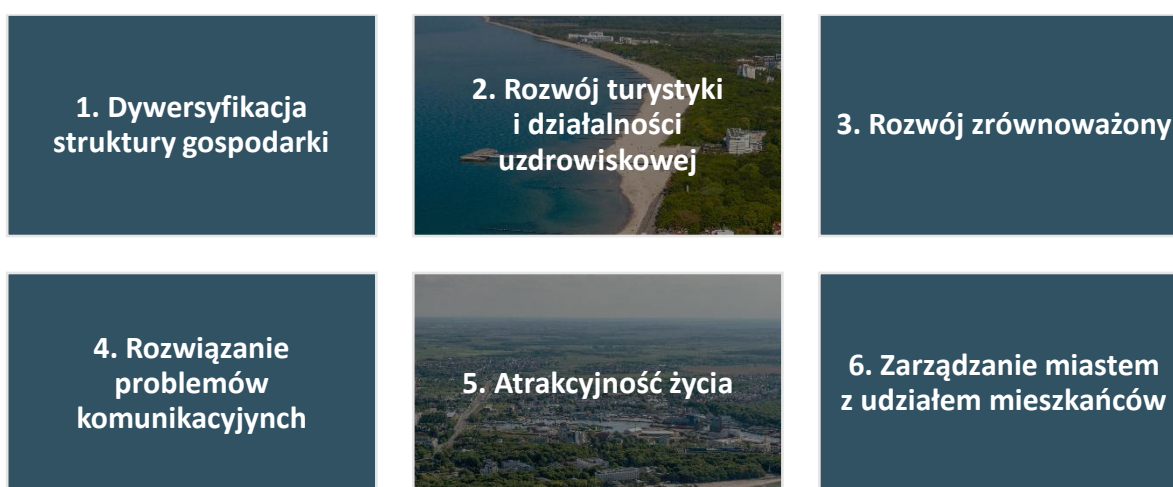
Źródło: opracowanie własne

Bazując na powyższej analizie SWOT/TOWS **zdefiniowano sześć kluczowych wyzwań rozwojowych miasta Kołobrzeg, ujętych w formie pytań:**

1. Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście (jakie), jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?
2. Jak wzmocnić główną specjalizację miasta (przy widocznym już dziś deficycie kadr, małej innowacyjności branży turystyczno-uzdrowiskowej) godząc sprzeczne interesy (coraz więcej obiektów hotelarskich, coraz mniej przestrzeni zielonej, coraz więcej turystów, coraz większa presja na środowisko i pogorszenie jakości życia) i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?

3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?
4. Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?
5. Jak poprawić atrakcyjność Kołobrzegu jako miejsca dobrego do życia dla różnych grup wiekowych (zatrzymanie i przyciąganie młodych, odpowiednia polityka senioralna)?
6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?

Rysunek 6. Wyzwania rozwojowe Kołobrzegu



Źródło: opracowanie własne

Kluczowe wyzwania rozwojowe zostały poddane analizie w trakcie warsztatów strategicznych zrealizowanych w Kołobrzegu w dniu 27.08.2020. W trakcie prac warsztatowych zastanawiano się nad tym, jak wykorzystać potencjały miasta oraz jak eliminować jego słabe strony, aby sprostać zdefiniowanym wyzwaniom.

### 3.1 WYZWANIE 1. JAK PRZEŁAMAĆ MONOKULTURĘ GOSPODARCZĄ I ROZWINĄĆ INNE BRANŻE W MIEŚCIE, JEDNOCZEŚNIE WYKORZYSTUJĄC POTENCJAŁ PORTU W KOŁOBRZEGU?

#### Oczekiwane efekty:

- Zwiększenie zdolności miasta do zatrzymania młodych.
- Zwiększenie dochodów mieszkańców i przedsiębiorców.
- Zwiększenie dochodów budżetu miasta.
- Zwiększenie odporności miasta na zjawiska kryzysowe, których skutki dotyczą sferę gospodarczą.

#### Na jakich założeniach opiera się wyzwanie:

- Należy dążyć do lepszego wykorzystania posiadanych zasobów, w tym atutów lokalizacyjnych, uwarunkowań przyrodniczych miasta, jak też dobrze rozwiniętej gospodarki turystyczno-uzdrowiskowej, do dywersyfikacji działalności gospodarczej,
- Należy pozyskać niezbędne zasoby do kreowania nowych rozwiązań i branż gospodarczych.

Kołobrzeg posiada istotne atuty dla dalszego rozwoju gospodarczego. Są to m. in. rozwinięta funkcja turystyczno-uzdrowiskowa i marka, dzięki której miasto jest atrakcyjnym miejscem do sprzedaży produktów i usług. Jednocześnie atuty lokalizacyjne, wzmacniane przez rozwijającą się sieć powiązań komunikacyjnych kraju, sprawiają, że rośnie potencjalna atrakcyjność inwestycyjna miasta dla innych działalności gospodarczych. Miasto posiada także atuty, dzięki którym może przyciągać nowych mieszkańców, w tym zasoby kadrowe i specjalistów dla przyszłych innowacyjnych działalności gospodarczych. Te aspekty pozwalają myśleć realnie o możliwości rozwoju gospodarczego także w odniesieniu do innych branż niż turystyczno-uzdrowiskowa. Konieczne jest jednak przełamanie barier, takich jak m. in. brak terenów inwestycyjnych, czy też zasobów mieszkaniowych. Miasto może również efektywniej wykorzystać posiadane już zasoby, które tworzyć będą wartości dodane dla systemu lokalnej gospodarki.



## 3.2 WYZWANIE 2. JAK WZMACNIAĆ GŁÓWNĄ SPECJALIZACJĘ MIASTA, GODZĄC SPRZECZNE INTERESY I PAMIĘTAJĄC, ŻE TO WŁAŚNIE TURYSTYKA NAPĘDZA EKONOMIĘ MIASTA I BUDŻET MIASTA?

### Oczekiwane efekty:

- Utrzymanie i podniesienie konkurencyjności miasta jako marki turystyczno-uzdrowiskowej w rejonie Morza Bałtyckiego.
- Utrzymanie i zwiększenie dochodów mieszkańców i przedsiębiorców.
- Utrzymanie i zwiększenie dochodów budżetu miasta.

### Na jakich założeniach opiera się wyzwanie:

- Należy wzmacniać potencjał jakościowy oraz wzmacniać sieć powiązań działalności gospodarczych związanych z branżą turystyczną i uzdrowiskową w celu podnoszenia ich konkurencyjności.
- Należy zabezpieczyć zasoby niezbędne dla zachowania konkurencyjności miasta w długiej perspektywie czasu.

Kołobrzeg jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych destynacji turystycznych w kraju. Pomijając okres związany z pandemią COVID-19, sektor turystyczny zlokalizowany na Wybrzeżu Morza Bałtyckiego rozwijał się dynamicznie i zapewne po okresie pandemii wróci do poziomów szybkiego wzrostu. Kołobrzeg wyróżnia na polskim wybrzeżu status miasta uzdrowiskowego oraz jego wielkość. Jednocześnie szybki rozwój miasta jako nadmorskiego kurortu odbywał się kosztem przestrzeni oraz coraz większego obciążenia lokalnego systemu przyrodniczego. Miasto powoli zmierza w kierunku osiągnięcia granic wzrostu w sferze turystycznej (m. in. brak wolnych terenów inwestycyjnych, problemy komunikacyjne, wyczerpujące się zasoby, pogodzenie statutu uzdrowiskowego i presji na środowisko wywieranej przez coraz liczniejszych turystów). Wpływa to na komfort jakości życia mieszkańców, jak też przebywających w mieście turystów. Grozi to w przyszłości utratą wizerunku miasta oferującego wysoką jakość wypoczynku i życia w mieście.

### 3.3 WYZWANIE 3. JAK ROZWIJAĆ SIĘ W SPOSÓB ZRÓWNOWAŻONY W ODNIESIENIU DO ŚRODOWISKA I KURCZĄCYCH SIĘ ZASOBÓW NATURALNYCH?

#### Oczekiwane efekty:

- Utrzymanie i podniesienie konkurencyjności miasta jako marki turystyczno-uzdrowiskowej w rejonie Morza Bałtyckiego, w tym w odniesieniu do mieszkańców i jakości życia.
- Ochrona środowiska i przyrody.
- Zachowanie zasobów i atutów miasta dla jego zrównoważonego rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym i środowiskowym.

#### Na jakich założeniach opiera się wyzwanie:

- Należy zmienić podejście do planowania zieleni w mieście, dążąc do zachowania i zwiększania przestrzeni terenów zielonych.
- Należy dążyć do równoważenia ruchu turystycznego w mieście, wykorzystując jego uwarunkowania przestrzenne.
- Należy dążyć do efektywniejszego wykorzystania i oszczędności posiadanych zasobów naturalnych.
- Należy dążyć do poprawy jakości powietrza, jako zasobu decydującego o wizerunku miasta uzdrowiskowego.
- Należy poprawić sposób funkcjonowania miasta w odniesieniu do układu komunikacyjnego, w szczególności w kwestii zarządzania ruchem i przestrzenią wykorzystywaną do celów transportowych (np. parkingi).

Intensywny rozwój Kołobrzegu w wymiarze turystycznym realizowany był kosztem przede wszystkim przestrzeni miasta oraz wpływał na jego funkcjonowanie. W Kołobrzegu widoczny był spadek ilości terenów zielonych wskutek urbanizacji, a coraz większa liczba turystów w mieście w istotnym zakresie obciążała układ przestrzenny i przyrodniczy miasta. Kołobrzeg nadal posiada możliwości kształtowania rozwoju przestrzennego, choć są one zdecydowanie mniejsze, niż np. dekadę temu. Deficyt wolnych przestrzeni widoczny jest w wymiarze gospodarczym (brak terenów inwestycyjnych dla nieszkodliwych dla uzdrowiska działalności produkcyjnych). Zdolność do kształtowania rozwoju przestrzennego oznacza konieczność zachowania kluczowych dla lokalnego systemu przyrodniczego oraz jakości życia mieszkańców terenów zieleni, swoistych zielonych płuc i oraz bioróżnorodności, jak też miejsc, w którym można odtwarzać lub rozwijać zielone przestrzenie (np. parki kieszonkowe). Układ terenów zielonych ważny jest również dla funkcji komunikacyjnej. Kołobrzeg może dążyć do bardziej zrównoważonego wykorzystania przestrzeni miasta, w szczególności dążyć

do odciążenia „strefy uzdrowiskowej”. Możliwe jest to poprzez kierowanie ruchu turystycznego w inne miejsca w przestrzeni miasta.

### 3.4 WYZWANIE 4. JAK ROZWIĄZAĆ PROBLEMY KOMUNIKACYJNE MIASTA?

#### Oczekiwane efekty:

- Poprawa komfortu zamieszkania i przebywania w mieście, związana z odciążeniem lokalnego układu komunikacyjnego.
- Poprawa jakości środowiska.
- Wzmocnienie wizerunku miasta przyjaznego turystom i mieszkańcom.

#### Na jakich założeniach opiera się wyzwanie:

- Należy poprawić sposób funkcjonowania miasta w odniesieniu do układu komunikacyjnego.
- Należy podnieść atrakcyjność alternatywnych wobec samochodu środków transportu oraz komunikacji rowerowej.

Układ komunikacyjny miasta jest przeciążony. Sukces rozwoju Kołobrzegu w sferze turystycznej, jak też intensywny rozwój funkcji turystycznej sąsiednich gmin, powoduje, że w sezonie letnim układ komunikacyjny miasta nie jest w stanie płynnie funkcjonować. Wpływa to zarówno na komfort życia mieszkańców, jak też osób przybywających do Kołobrzegu w celach turystycznych. Konieczne jest zatem podjęcie komplementarnych działań, których efektem będzie zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum miasta. Należy dążyć do modernizacji i rozwoju systemu komunikacyjnego np. poprzez tworzenie parkingów buforowych, stref wolnych od ruchu w ścisłym centrum. Jednocześnie miasto, którego gospodarka oparta jest na turystyce, powinno tworzyć warunki do przyjazdu i przemieszczania na bazie rozwiązań komunikacji publicznej i innych alternatywnych środków transportu, np. komunikacji rowerowej.

### 3.5 WYZWANIE 5. JAK POPRAWIĆ ATRAKCYJNOŚĆ KOŁOBRZEGU JAKO MIEJSCA DOBREGO DO ŻYCIA DLA RÓŻNYCH GRUP WIEKOWYCH?

#### Oczekiwane efekty:

- Poprawa komfortu zamieszkania i przebywania w mieście, związana z dostępnością do oferty mieszkaniowej oraz usług publicznych.
- Utrzymanie i podniesienie konkurencyjności miasta jako marki turystyczno-uzdrowiskowej w rejonie Morza Bałtyckiego, w tym w odniesieniu do mieszkańców i jakości życia.
- Zwiększenie zdolności miasta do zatrzymania młodych.

#### Na jakich założeniach opiera się wyzwanie:

- Należy rozwijać i wzmacniać funkcję mieszkaniową miasta, którą wspiera dobry dostęp do usług publicznych.
- Należy rozwijać dostępność i jakość oferty spędzania czasu wolnego w odniesieniu do potrzeb mieszkańców.

Rozwój funkcji usługowej Kołobrzegu, który ukierunkowany był na potrzeby turystów i kuracjuszy, w dużym zakresie kształtuje również dostępność usług dla mieszkańców miasta. Dynamiczny rozwój funkcji turystyczno-uzdrowiskowej wpływa na dobrą dostępność wybranych usług publicznych. Jednocześnie Kołobrzeg musi zmienić perspektywę postrzegania przestrzeni miasta i jego usług, kierując się mocniej na potrzeby mieszkańców oraz potrzeby zapewnienia zrównoważonego rozwoju. Te kwestie poruszone zostały już częściowo przy opisie wyzwań odnoszących się do wymiaru gospodarczego, środowiskowego, przestrzennego oraz związanego z komunikacją.



### 3.6 WYZWANIE 6. JAK USPRAWNIAĆ ZARZĄDZANIE MIASTEM ORAZ W JAKI SPOSÓB WSPIERAĆ ROZWÓJ SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO I AKTYWNOŚCI SPOŁECZNEJ MIESZKAŃCÓW?

#### Oczekiwane efekty:

- Zwiększenie zdolności miasta do realizacji zamierzeń rozwojowych mających akceptację mieszkańców oraz wykorzystujących pomysły mieszkańców.
- Budowanie wizerunku miasta otwartego, nowoczesnego, ukierunkowanego na mieszkańca.

#### Na jakich założeniach opiera się wyzwanie:

- Należy wzmacniać liderów i organizacje pozarządowe, traktowanych jako istotny zasób i partnerów miasta w realizacji polityki rozwoju, w tym w zakresie rozwijania partycypacyjnego modelu zarządzania.
- Należy rozwijać i wzmacniać narzędzia wspierające wzrost aktywności społecznej miasta.
- Należy wzmocnić potencjał instytucjonalny służb publicznych w mieście, który ukierunkowany będzie na poprawę jakości świadczonych usług oraz włączenie w procesy decyzyjne mieszkańców miasta.

Mieszkańców Kołobrzegu należy traktować jako partnerów, którzy uczestniczą w planowaniu i tworzeniu miasta. Konieczne jest zatem stworzenie skutecznego systemu dotarcia do mieszkańców. Istotnym partnerem w tym zakresie mogą być liderzy lokalni oraz organizacje pozarządowe. To właśnie oni mają możliwość docierania bezpośrednio do mieszkańców. Brakuje im jednak wsparcia, w tym wiedzy, infrastruktury, zasobów kadrowych. Miasto powinno kontynuować przedsięwzięcia, które wspierają aktywność społeczną. W szczególności należy dążyć do oceny lub ewaluacji i kontynuacji budżetu obywatelskiego, jak też przyjęcia zasady powszechności konsultacji społecznych. Komunikacja miasta z mieszkańcami, ale też z wybranymi grupami społecznymi, czy też przedsiębiorcami, powinna opierać się na bardziej powszechnych i dostępnych dla wszystkich narzędziach. Mogą to być m. in. rozwiązania informatyczne. Ważne jest także przemodelowanie sposobu funkcjonowania służb publicznych, dla których proces konsultacji społecznych jest naturalną częścią ich codziennej pracy. Oznacza to również, że ważne jest zarówno wsparcie wiedzy i kompetencji pracowników, jak też wsparcie organizacyjno-technologiczne służb publicznych.





JANOWSKI  
URZĄD  
MIASTA  
KOŁOBRZEG

# 4 - WIZJA INTELIGENTNEGO KOŁOBRZEGU



**Wizja miasta** formułowana w ramach strategii, powinna być swego rodzaju projekcją przyszłości, do jakiej dążą samorząd i społeczność lokalna. Wizja powinna odpowiadać zamierzeniom i aspiracjom oraz oczekiwaniom wynikającym z możliwości rozwoju i wykorzystania potencjału regionu. Wizja **opisuje stan pożądany w perspektywie strategicznej**, którą dla niniejszego dokumentu jest 2030 rok. Jednocześnie warto zauważyć, iż na etapie diagnozy wskazano czynniki rozwoju, które determinować będą rozwój miasta także po 2030 roku. Należy do nich zaliczyć przede wszystkim kwestie demograficzne oraz środowiskowe. **Wykreowany obraz miasta w przyszłości powinien być realny do osiągnięcia w zakładanej perspektywie czasowej, jednocześnie powinien stanowić wyzwanie dla miasta.** Powinien być także, w przypadku wyzwań wykraczających poza 2030 roku – kierunkowskazem dla dalszej perspektywy czasowej – w tym przypadku ze względu na określone wyzwania na poziomie europejskim – dla 2050 roku. **Prace nad obrazem miasta w przyszłości przeprowadzono w sposób uspołeczniony, angażując liderów społecznych.** Warto dodać, iż cały proces budowy strategii bazował na bardzo szerokiej wiedzy, zgromadzonej w licznych dokumentach planistycznych i strategicznych miasta, prowadzonych badaniach i warsztatach.

Warto jednocześnie zauważyć, iż projekcja przyszłości miasta odnosi się do jego wymiaru SMART.

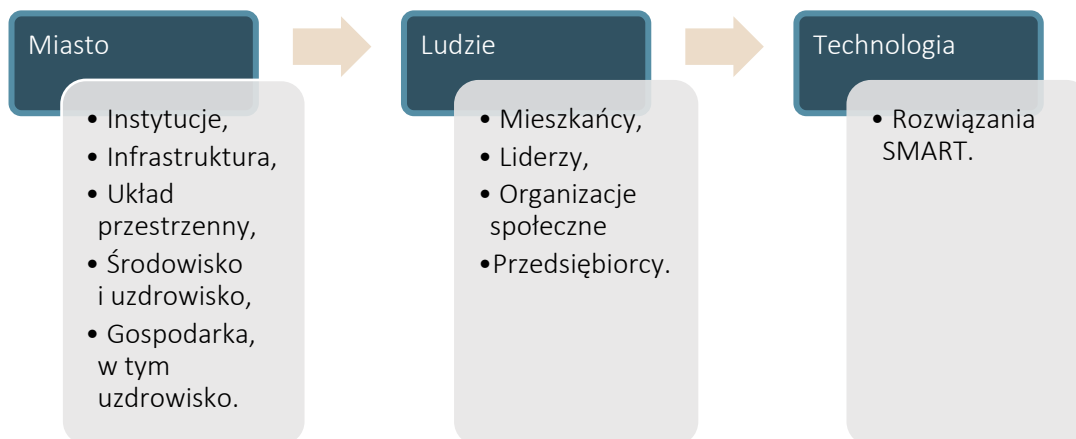
Przy konstruowaniu wizji rozwoju istotne było zachowanie spójności z wyzwaniami ogólnorozwojowymi. Przyjęto bowiem nadrzędną zasadę przy budowie Strategii SMART, że rozwiązania SMART muszą wpisywać się w potrzeby ogólnorozwojowe miasta. Ta zasada była nadrzędna zarówno na etapie diagnostycznym i jest nadrzędna na etapie postulatywnym. Strategia SMART nie jest nadrzędną strategią rozwoju miasta, niemniej jednak odnosi się do nadrzędnych wyzwań rozwojowych miasta, a w przypadku kierunków działań, stanowi ich rozwinięcie.

Przeprowadzone prace pozwoliły wykreować obraz Kołobrzegu w przyszłości jako inteligentnego miasta.

*Kołobrzeg to miasto, ludzie i technologia stanowiące jeden organizm, tętniący życiem układ powiązań i zależności. Kołobrzeg to miasto współzarządzane przez mieszkańców, otwarte na potrzeby mieszkańców i turystów, sięgające po inteligentne rozwiązania wspierające jego rozwój. To również miasto przewidujące, pragnące wyprzedzać potrzeby jego obecnych i przyszłych mieszkańców.*

Dla powodzenia osiągnięcia wizji konieczne jest zbudowanie interakcji pomiędzy miastem, ludźmi a technologią. Miasto to jego cała struktura, w tym instytucje, wraz ze sposobem ich funkcjonowania, infrastruktura, zarówno społeczna, jak też techniczna, układ przestrzenny miasta, uzdrowisko, środowisko oraz system gospodarczy. W tej strukturze

funkcjonują ludzie, czyli przede wszystkim mieszkańcy, ale też liderzy społeczni, organizacje pozarządowe i przedsiębiorcy.



Osiągnięcie zakładanej wizji rozwoju Kołobrzegu jako miasta SMART uzależnione będzie od umiejętności sprostania wyzwaniom ogólnorozwojowym, przypisanym do każdego z wyżej wymienionych elementów składowych miasta, z uwzględnieniem potencjału obecnych oraz przyszłych mieszkańców Kołobrzegu, a także wykorzystania obecnie dostępnych i pojawiających się w przyszłości innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

Powiązania pomiędzy składowymi miasta, jego funkcją uzdrowiskową, wyzwaniami, mieszkańcami Kołobrzegu (obecnymi i przyszłymi) oraz technologią przedstawiono w poniższej tabeli.

**Tabela 8. Powiązania między składowymi miasta, wyzwaniami, mieszkańcami oraz technologią w kontekście wizji Kołobrzegu jako miasta SMART**

| Składowe miasta                                      | Mieszkańcy (obecni i przyszli)                  | Technologia  | Wyzwania   |
|--|---|--|--|
| <b>Instytucje</b>                                    | Uczestnictwo w zarządzaniu                      | Efektywne i transparentne zarządzanie, pomysły od mieszkańców. | Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz i wspierać aktywność społeczną? |
| <b>Infrastruktura (techniczna i społeczna)</b>       | Usługi publiczne                                | Dostęp i jakość usług publicznych                              | Jak poprawić atrakcyjność Kołobrzegu jako miejsca dobrego do życia?    |
| <b>Układ przestrzenny (komunikacja)</b>              | Lepszy dostęp do miasta, jakość życia.          | Technologie związane z komunikacją publiczną                   | Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta?                           |
| <b>Środowisko i Uzdrowisko (zrównoważony rozwój)</b> | Przestrzeń życia, zasoby dla przyszłego rozwoju | Zarządzanie środowiskiem                                       | Jak rozwijać się w sposób zrównoważony?                                |



| Składowe miasta                                 | Mieszkańcy<br>(obecni i przyszli)               | Technologia                         | Wyzwania   |
|---|---|-------------------------------------|--|
| <b>Gospodarka w tym<br/>Uzdrowisko (biznes)</b> | Praca, zatrzymanie<br>młodych, bogacenie<br>się | Branże i rozwiązania<br>innowacyjne | Jak przełamać monokulturę<br>gospodarczą?<br><br>Jak wzmacniać główną<br>specjalizację miasta? |

Źródło: opracowanie własne

### Miasto współzarządzane przez mieszkańców

Kołobrzeg jest miastem współzarządzanym przez mieszkańców, które w dialogu z nimi wykorzystuje w szerokim zakresie dane o mieście. Partycypacja społeczna oraz jakość i dostępność usług publicznych są stale podnoszone poprzez wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań on-line. Miasto charakteryzuje wysoki poziom przejrzystości procesów decyzyjnych związanych z zarządzaniem, powszechne konsultacje społeczne oraz silny budżet obywatelski.

Relacje miasta z jego mieszkańcami bazują na wykorzystaniu Systemu Informacji Przestrzennej, który pełni rolę platformy dialogu między człowiekiem a tkanką miejską, między urzędem a klientem, dialogu realizowanego bez barier przestrzennych i czasowych. To platforma, która umożliwi miastu zebranie i wykorzystanie potencjału obywatelskiego oraz kreuje wirtualną przestrzeń do tworzenia innowacyjnych rozwiązań społecznych z zakresu zarządzania miastem.

Kołobrzeg zapewnia mieszkańcom takie formy partycypacji społecznej oraz przedstawiania danych o mieście (np. planowanej inwestycji w formie modelu 3D), które zachęcają ludność lokalną do większej inicjatywy, rozbudzają w niej ciekawość i poczucie odpowiedzialności za współzarządzanie miastem. Mieszkańcy mogą samodzielnie pozyskiwać dane o mieście i dokumentach urzędowych, korzystając z systemu pozwalającego na udostępnianie mieszkańcom danych przestrzennych miasta w formie Open Data. Przekłada się to na rosnącą świadomość społeczną dotyczącą możliwości wykorzystania nowoczesnych i atrakcyjnych technologii w tworzeniu społeczeństwa obywatelskiego.

### Zdjęcie 12. Konsultacje społeczne w przestrzeni miasta



Źródło: UM Kołobrzeg

### Otwarte na potrzeby mieszkańców i turystów, sięgające po inteligentne rozwiązania wspierające jego rozwój

Kołobrzeg to miasto kładące nacisk na rozwój inteligentnych warunków życia, na które składa się: rozwinięta infrastruktura spędzania czasu wolnego, szeroki dostęp do usług publicznych w wielu sferach świadczonych on-line, dostęp do nowoczesnej opieki zdrowotnej, oferty kulturalnej, edukacyjnej i mieszkaniowej odpowiadającej potrzebom mieszkańców, dbałość o bezpieczeństwo publiczne, a także wrażliwość względem kwestii wykluczenia społecznego czy obszarów biedy.

Mieszkańcy miasta dbają o swój rozwój hołdując zasadzie uczenia się przez całe życie. Korzystają z bogatej oferty edukacyjnej dostosowanej do potrzeb różnych grup wiekowych. Działające w mieście organizacje pozarządowe i liderzy społeczni wykazują się wysokim poziomem aktywności, a partycypacja obywatelska rozwija się dzięki szerokiemu wykorzystaniu technologii ICT.

W sferze mobilności Kołobrzeg stawia na dobrze zorganizowany transport zbiorowy w mieście i w skali lokalnej, wykorzystujący najnowsze osiągnięcia technologiczne związane z komunikacją publiczną. Rozwija ruch pieszy i rowerowy, wysokiej jakości drogi i nowoczesne systemy informacyjno-komunikacyjne (w tym działania na rzecz integracji transportu) dbając o wysoką dostępność transportową, jednocześnie chroni walory uzdrowskie miasta.

### Miasto przewidujące, pragnące wyprzedzać potrzeby jego obecnych i przyszłych mieszkańców

W sferze środowiskowej Kołobrzeg optymalnie zarządza dostępnymi zasobami (borowiną, solanką, wodami mineralnymi, wodą, energią, terenami zielonymi, powietrzem, odpadami) opierając się na wykorzystaniu nowoczesnych technologii. Miasto, chcąc troszczyć się o posiadane tereny uzdrowskie, kładzie szczególny nacisk na dbałość o czystość środowiska i planowanie przestrzenne uwzględniające rolę terenów zielonych w mieście.

Swój rozwój gospodarczy Kołobrzeg realizuje w poszanowaniu środowiska naturalnego i bogactwa uzdrowskiego. Miasto posiada dobrze zaplanowaną strukturę gospodarczą (w tym branże kluczowe, gdzie nadal dominuje funkcja uzdrowsko-turystyczna), płynnie przystosowującą się do zmian, wspiera (m.in. poprzez powstałe instytucje otoczenia biznesu) przedsiębiorczość i innowacyjne branże, wykorzystujące najnowsze rozwiązania technologiczne oraz kreuje elastyczny rynek pracy dostosowujący się do potrzeb lokalnej gospodarki.





# KOŁOBRZEG

RE:GENERACJA

5 - CELE STRATEGICZNE



Struktura hierarchiczna strategii ma swoje rozwinięcie w postaci priorytetów przypisanych do poszczególnych celów strategicznych.

## 5.1 CEL STRATEGICZNY 1. ZDYWERSYFIKOWANA I INNOWACYJNA GOSPODARKA PRZYSZŁOŚCI

Cel łączy w sobie odpowiedzi na poniższe wyzwania rozwojowe:

- Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście (jakie), jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?
- Jak wzmacniać główną specjalizację miasta (przy widocznym już dziś deficycie kadr, małej innowacyjności branży turystyczno-uzdrowiskowej) godząc sprzeczne interesy (coraz więcej obiektów hotelarskich, coraz mniej przestrzeni zielonej, coraz więcej turystów, coraz większa presja na środowisko i pogorszenie jakości życia) i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?

Realizacja celu ma doprowadzić do sytuacji, w której monokultura gospodarcza Kołobrzegu zostanie przełamana dzięki wsparciu budowy nowych specjalizacji miasta. Nie oznacza to, że Kołobrzeg zrzuci dotychczasową ścieżkę rozwoju gospodarczego, bazującą na działalności turystycznej, uzdrowiskowej i zdrowotnej. Należy z dużym prawdopodobieństwem założyć, że pozostaną one kołem zamachowym lokalnej gospodarki. Miasto mając jednak świadomość swoich atutów, zmierzać będzie do rozwoju nowych funkcji gospodarczych z wykorzystaniem nowych technologii i wiedzy. Pozwolą one zbudować większą konkurencyjność miasta, w szczególności dla osób młodych i kreatywnych oraz zwiększyć poziom odporności Miasta na kryzysy. Ważny będzie także rozwój wykorzystujący potencjał funkcji logistycznej oraz z obszaru „silver economy”<sup>7</sup>.

### 5.1.1 PRIORYTET 1.1. KOŁOBRZEG OTWARTY NA NOWE BRANŻE

Kołobrzeg będzie dążyć do dywersyfikacji działalności gospodarczej zgodnie z ideą inteligentnych specjalizacji, opierając swoje działania na lepszym wykorzystaniu posiadanych zasobów, w tym atutów lokalizacyjnych, uwarunkowań przyrodniczych miasta, jak też dobrze rozwiniętej gospodarki turystyczno-uzdrowiskowej. Zakłada się przebranżowienie lub dywersyfikację wykorzystania części bazy turystycznej na działalności gospodarcze, które łączyć będą potencjał lokalizacyjny miasta i wpisywać się będą w trendy rozwojowe, np. związane z rozwojem tzw. srebrnej gospodarki. Fundamentalnym kierunkiem działań w tym obszarze jest wykorzystanie nowych technologii oraz budowa kompetencji, które pozwolą na zmniejszenie udziału prostych prac i usług na rzecz bardziej przetworzonych i wartościowych, wysokomarżowych produktów. Szczególnych szans rozwojowych należy upatrywać

<sup>7</sup> Gospodarka populacji powyżej 50 roku życia, zgodnie z definicją Komisji Europejskiej, patrz: Słownik terminów i skrótów



w planowanej w perspektywie do 2030 roku budowie farm wiatrowych typu offshore na Bałtyku. Z uwagi na dogodne położenie, kołobrzeski port jest predestynowany do przejęcia części obsługi logistycznej tych projektów (przeładunki materiałów i podzespołów, dokowanie mniejszych jednostek). Ponadto, przedsięwzięcie to z pewnością zwiększy zapotrzebowanie na pracowników o zróżnicowanych kwalifikacjach, zarówno na etapie samej budowy jak i późniejszego utrzymania instalacji.

Kołobrzeg zmierzać będzie do wykorzystania potencjału turystycznego jako przestrzeni dużego popytu dla produktów i usług wytwarzanych i sprzedawanych w mieście, w tym takich, które wnoszą wartości dodane dla lokalnego systemu gospodarczego (produkty lub usługi lokalne, lokalna marka, sieć sprzedaży, w tym nawiązujące do marki uzdrowskiej, np. kosmetyki, nowe metody lecznicze, promocja marki miasta opartej na walorach uzdrowskich). Nastąpi zintensyfikowanie działalności portu, który docelowo stanie się miejscem integracji różnych form działalności gospodarczych, budujących markę miasta, w tym wizerunek miasta „żyjącego” z morza.

Aby Kołobrzeg przełamał skutecznie monokulturę gospodarczą konieczne jest pozyskanie zasobów przestrzennych pod tereny inwestycyjne, które pozwolą docelowo lokować się w przestrzeni miasta lub w jego sąsiedztwie nowych, innowacyjnych działalności gospodarczych. Kołobrzeg w tym celu prowadzić będzie aktywną promocję gospodarczą, ukierunkowaną na pozyskiwanie inwestorów oraz oferować będzie kompleksową obsługę i wsparcie rozwoju przedsiębiorczości. Oferta inwestycyjna miasta, dzięki wykorzystaniu cyfrowych narzędzi komunikacji przedsiębiorca-urząd i portali mapowych będzie przystępna i coraz bardziej atrakcyjna. Analiza danych i prowadzona na ich podstawie spójna polityka przestrzenna pozwoli Miastu minimalizować konflikty funkcji, jakie może rodzić dywersyfikacja gospodarcza.

---

### 5.1.2 PRIORYTET 1.2. TURYSTYKA I DZIAŁALNOŚĆ UZDROWSKOWA NAPĘDZAJĄCE ROZWÓJ MIASTA

Kołobrzeg zawdzięcza swój sukces gospodarczy konsekwentnie rozwijanej sferze turystycznej, uzdrowskiej i zdrowotnej. Należy przyjąć, że w nadchodzącej przyszłości to właśnie te sfery będą kołem zamachowym rozwoju lokalnej gospodarki. Aby tak się stało należy prowadzić działania zmierzające do utrzymania i podniesienia konkurencyjności miasta jako marki turystyczno-uzdrowskiej w rejonie Morza Bałtyckiego, pamiętając jednocześnie, że Kołobrzeg powoli zmierza w kierunku osiągnięcia granic wzrostu (m. in. brak wolnych terenów inwestycyjnych, problemy komunikacyjne, wyczerpujące się zasoby, pogodzenie statutu uzdrowskiego i presji na środowisko wywieranej przez coraz liczniejszych turystów). Grozi to w przyszłości utratą wizerunku miasta oferującego wysoką jakość wypoczynku.

Aby zachować wysokim poziom konkurencyjności turystyki i działalności uzdrowskiej nadal Kołobrzeg dążyć będzie do wzmacniania potencjału jakościowego infrastruktury i oferty turystyczno-uzdrowskiej. Wzmacniać będzie również sieć powiązań gospodarczych

działalności związanych z branżą turystyczną i uzdrowiskową. Stanie się to możliwe poprzez efektywniejsze wykorzystanie potencjału portu, w tym rozwój turystyki morskiej i żeglugowej, tworzenie przestrzeni umożliwiających sprzedaż produktów i usług na bazie np. centrum spędzania wolnego czasu (dywersyfikacja możliwości spędzania wolnego czasu, także w przypadku niepogody), tworzenie możliwości sprzedaży produktów lokalnych, w tym uruchomienie targu rybnego, rozwój turystyki opartej na doznaniach - zmysłach. Rozszerzenie i poprawa jakości oferty turystycznej ma przyczynić się do zwiększenia marży usług turystycznych<sup>8</sup> i tym samym zwiększenia jednostkowych korzyści z tytułu odwiedzin Miasta przez osoby z zewnątrz. Rolą samorządu będzie wspieranie podmiotów, które tworzą w gospodarce turystycznej największą wartość dodaną tj. takich, które lokalnie płaca podatki, inwestują w rozwój i zatrudniają pracowników na pełnowartościowych umowach o pracę. Z tego względu rolą Miasta powinno być tworzenie takich ram regulacji lokalnych i polityki przestrzennej oraz inwestycyjnej, które będą premiowały inwestycje, których zyski w istotnym stopniu wpływają na poprawę sytuacji budżetowej Kołobrzegu. Wymaga to np. dokonania odpowiednich analiz realnych korzyści (ale i możliwych strat) wynikających z funkcjonowania w Kołobrzegu oferty globalnych cyfrowych platform oferujących usługi turystyczne. W wyniku tego rodzaju analiz może okazać się, że pewne typy turystyki w Kołobrzegu w szerszym ujęciu nie tylko nie przynoszą korzyści dla miasta, ale stanowią barierę rozwoju innych branż poprzez np. wzrost kosztów życia i uciążliwy charakter działalności turystycznej na osiedlach typowo mieszkaniowych.

Istotne dla procesu przyciągania turystów będzie dalsze wzmocnienie potencjału marki uzdrowiskowej miasta. Możliwe to będzie np. poprzez rozwój aplikacji promujących ofertę miasta, np. „KOŁOBRZEG RE:GENERACJA”.

Kołobrzeg, mając na względzie zasadę zrównoważonego rozwoju, dążyć będzie do równoważenia ruchu turystycznego w mieście, wykorzystując swoje uwarunkowania przestrzenne. Miasto dążyć będzie do udostępniania nowych miejsc dla ruchu turystycznego w innych rejonach miasta, np. poprzez poprawę dostępności i jakości tych rejonów dla ruchu turystycznego. Należy założyć, że będzie to związane m.in. z rewitalizacją plaży wschodniej i zachodniej oraz rozwijaniem infrastruktury i działalności sportowo-rekreacyjnej w tych miejscach. W ten sposób rozwinięte zostaną nowe przestrzenie miasta, które tylko w umiarkowanym zakresie wykorzystane były pod kątem turystycznym. Tym samym możliwe będzie przenoszenie ciężaru wykorzystania przestrzeni miasta, w szczególności strefy uzdrowiskowej.

---

<sup>8</sup> Marża - różnica między ceną sprzedaży dobra a ceną jego zakupu, określająca nadwyżkę (zysk) uzyskiwaną ze sprzedaży dobra ponad bezpośrednie koszty jego uzyskania. Może być wyrażona kwotowo lub procentowo.

### 5.1.3 PRIORYTET 1.3. KADRY KOŁOBRZESKIEJ GOSPODARKI

Jedną z ważniejszych barier, zarówno w umacnianiu pozycji Kołobrzegu jako miasta turystyczno-uzdrowiskowego jak i w działaniach zmierzających do dywersyfikacji gospodarczej miasta, jest czynnik ludzki. Zatrudnienie wykwalifikowanych specjalistów jest niezmiernie trudne i czasochłonne, zwłaszcza gdy weźmie się pod uwagę fakt, iż na lokalnym rynku pracy mamy do czynienia z drenażem zasobów ludzkich (w tym przede wszystkim ubytek młodych osób wywołany głównie brakiem możliwości edukacji na poziomie szkolnictwa wyższego i podjęcia ciekawej pracy na lokalnym rynku). Występujące w mieście bardzo duże deficyty w zasobach ludzkich, zwłaszcza tych ze specjalistycznym wykształceniem, są sporym problemem dla kołobrzeskiego rynku pracy. Obranie przez miasto kursu na wzmocnienie lub rozwinięcie nowych branż gospodarki oznacza konieczność przeorganizowania lokalnego systemu kształcenia lub stworzenia warunków do pozyskiwania kadr z otoczenia. W tym zakresie rola miasta jest ograniczona (brak nadzoru nad kształceniem ponadpodstawowym) – w tym celu należy więc podjąć współpracę ze Starostwem Powiatowym. Problem ten dotyczy nie tylko tych gałęzi gospodarki, które miasto chce rozwijać, ale także najważniejszej specjalizacji związanej z działalnością turystyczno-uzdrowiskową. W Kołobrzegu występuję m. in. deficyty pielęgniarek, terapeutów, brakuje pracowników dla gastronomii, jak też zajmujących się zarządzaniem. Należy zatem prowadzić działania zmierzające do zabezpieczenia zasobów ludzkich niezbędnych dla zachowania konkurencyjności miasta w długiej perspektywie czasu. Służyć temu powinny przede wszystkim działania mające na celu wzmocnienie i rozwinięcie systemu kształcenia zawodowego dla branży turystycznej i uzdrowiskowej oraz branż powiązanych, zachęcanie absolwentów szkół wyższych wybranych kierunków, zawodów do rozpoczynania kariery zawodowej w Kołobrzegu, poprzez np. oferowanie preferencyjnych warunków najmu mieszkań czy ulg podatkowych oraz przyciąganie nowych mieszkańców, poprzez podnoszenie atrakcyjności osiedleńczej Kołobrzegu. W dobie wzrostu znaczenia pracy zdalnej Kołobrzeg będzie także stawać się coraz bardziej atrakcyjnym miejscem zamieszkania dla specjalistów z różnych branż, także spoza lokalnej gospodarki.

#### Cel strategiczny 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości

| Priorytety                            | Wyzwania SMART   | Zadania SMART dla Kołobrzegu  |
|---------------------------------------|--|---|
| 1.1. Kołobrzeg otwarty na nowe branże | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Budowanie inteligentnej specjalizacji gospodarczej związane z aktywnym wsparciem wybranych sektorów gospodarki o największym potencjale innowacji.</li> <li>➤ Inwestowanie w rozwój usług przyszłości (branża ICT, IT, KPO, przemysł kreatywny).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kołobrzaska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzski start-up.</li> <li>➤ Kołobrzaska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów).</li> <li>➤ Kołobrzskie centra coworkingowe.</li> </ul> |



| Priorytety  | Wyzwania SMART   | Zadania SMART dla Kołobrzegu  |
|---|--|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tworzenie inkubatorów kultury lokalnej i rękodzieła oraz zwiększanie roli kultury i sztuki w gospodarce Kołobrzegu.</li> </ul>  |   |
| 1.2. Turystyka i działalność uzdrowiskowa napędzające rozwój miasta | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promocja Kołobrzegu jako miejsca o wyjątkowej jakości usług.</li> <li>➤ Tworzenie przestrzeni dla rozwoju inicjatyw, wydarzeń i targów związanych z wellness, zdrowiem, rozwojem osobistym.</li> <li>➤ Wzmacnianie sieci powiązań gospodarczych, ukierunkowane na kształtowanie wartości dodanej, innowacyjnych usług i produktów.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kołobrzescki Produkt Roku</li> <li>➤ Port w Kołobrzegu – kołobrzesckie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań</li> </ul>                     |
| 1.3. Kadry dla kołobrzesckiej gospodarki                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tworzenie atrakcyjnych warunków życia dla absolwentów kierunków technicznych i artystycznych dzięki doskonałym warunkom życia i przyciąganiu inwestorów.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Spójna i inteligentna polityka mieszkaniowa</li> <li>➤ Kołobrzesckie centra coworkingowe</li> <li>➤ Kołobrzescka szkoła przedsiębiorczości i kreatywności</li> </ul> |

## 5.2 CEL STRATEGICZNY 2. NAJLEPSZE WARUNKI DO ŻYCIA I WYPOCZYNKU NA WYBRZEŻU

Cel łączy w sobie odpowiedzi na poniższe wyzwania rozwojowe:

- Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?
- Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?
- Jak poprawić atrakcyjność Kołobrzegu jako miejsca dobrego do życia dla różnych grup wiekowych (zatrzymanie i przyciąganie młodych, odpowiednia polityka senioralna)?

Realizacja celu ukierunkowana jest na wzmacnianiu warunków do życia, którego istotnym elementem jest także wypoczynek. Sfera czasu wolnego rozwijała się w Kołobrzegu głównie z myślą o turystach, jednak ta oferta służy również mieszkańcom. Należy także pamiętać, iż miasto posiada aspiracje przyciągania nowych mieszkańców i zatrzymania młodych, czego wyrazem jest m. in. dążenie do dywersyfikacji działalności gospodarczych. Oznacza to konieczność przeformułowania perspektywy rozwoju Kołobrzegu na potrzeby mieszkańców. Ważne jest zachowanie równowagi rozwoju miasta, m. in. w sferze przestrzennej.

Dynamiczny rozwój funkcji turystycznej oznaczał, że pod nowe obiekty i rozwiązania przeznaczano wolne przestrzenie miasta, kosztem m. in. terenów zielonych.

Wyzwaniem Kołobrzegu jest także wymiar komunikacyjny. Komfort życia w mieście, które przez dużą część sezonu turystycznego jest przeciążone liczbą wjeżdżających do niego pojazdów, jest niski.

---

### 5.2.1 PRIORYTET 2.1. MIASTO EKOLOGICZNE

Sukces rozwoju miasta w wymiarze turystycznym oparty był na walorach lokalizacyjnych oraz przyrodniczych. Funkcja uzdrowiskowa niejako wzmacniała ten sukces. Zrównoważony rozwój Kołobrzegu zależy więc od zachowania walorów przyrodniczych. Do istotnych kwestii należy zaliczyć również jakość środowiska, w szczególności powietrza.

Kołobrzeg dążyć będzie do zachowania i wzmocnienia wizerunku miasta ekologicznego, czystego, co spójne jest z postrzeganiem miasta jako uzdrowiska. Sprzyjać to będzie utrzymaniu konkurencyjności miasta w odniesieniu do funkcji turystycznej, ale także kształtować będzie jakość życia w mieście dla jego mieszkańców. Mając na uwadze duże obciążenie Kołobrzegu przez turystów, miasto dążyć będzie do bardziej zrównoważonego wykorzystania przestrzeni, w szczególności do odciążenia „strefy uzdrowiskowej”. Możliwe to będzie poprzez kierowanie ruchu turystycznego w inne miejsca w przestrzeni miasta.

Ważna dla Kołobrzegu będzie zmiana podejścia do planowania zieleni w mieście, które dążyć będzie do zachowania i zwiększania przestrzeni terenów zielonych w mieście. Konieczne jest stworzenie koncepcji odnoszącej się do systemu terenów zieleni, obejmującej swym zakresem długą perspektywę czasu, pozwalającą na zachowanie i rozwijanie kluczowego dla miasta układu przestrzennego terenów zielonych. Kołobrzeg dążyć będzie do poprawy dostępu do terenów zieleni z uwzględnianiem potrzeb mieszkańców, np. poprzez tworzenie małych parków integrujących lokalną społeczność. Ważna będzie poprawa i utrzymanie jakości istniejących terenów zielonych, w tym poprzez lepsze gospodarowanie zielenią miejską, np. wykonywanie nasadzeń wieloletnich kosztem jednorocznych. Dla zachowania walorów przestrzennych miasta istotne będzie wprowadzanie odpowiednich zapisów w planach zagospodarowania przestrzennego, które ograniczać będą zabudowę, na rzecz zwiększania powierzchni biologicznie czynnych i otwartych terenów zielonych.

Kołobrzeg dążyć będzie do zachowania i oszczędzania posiadanych zasobów naturalnych, budując wizerunek miasta ekologicznego, realizującego politykę zrównoważonego rozwoju. Ważne dla miasta będzie utworzenie i rozwijanie miejskiego programu na rzecz rozwoju małej retencji, który wspierać będzie wykorzystanie zasobów wodnych miasta, poprawiać nawodnienie terenów zielonych oraz wpływać będzie na mikroklimat miasta. W programie przewiduje się przyjąć rozwiązania, które promować będą rozwój małej retencji w odniesieniu do właścicieli budynków i gruntów.

Wizerunek miasta ekologicznego oparty będzie na wysokiej jakości wybranych komponentów środowiska, w szczególności powietrza. Rozwiązanie problemu jakości powietrza wymaga podjęcia kompleksowych działań, w szczególności we współpracy z sąsiednimi gminami. Narzędziami oddziaływania na decyzje indywidualnych właścicieli „systemów grzewczych” mogą być stosowane zakazy, jak też system dotacji, ukierunkowany na zmianę sposobu ogrzewania. Ważne dla wizerunku Kołobrzegu będzie stosowanie rozwiązań bazujących na źródłach odnawialnych, np. rozwój fotowoltaiki przy oświetleniu ulic, parkingów, obiektów publicznych.

Ostatecznie ważne jest również prowadzenie stałego monitoringu jakości powietrza atmosferycznego jako narzędzia transparentnej polityki informacyjnej. W przypadku utrzymywania się dobrych wyników pomiaru, będzie to element budujący wizerunek i konkurencyjność miasta uzdrowiskowego.

Problemów środowiskowych Kołobrzegu, które jednocześnie związane są komfortem życia i przebywania w mieście, nie uda się rozwiązać bez przemodelowania zasad funkcjonowania miasta w wymiarze komunikacyjnych. Zagadnienia odnoszące się do komunikacji publicznej ujęto w Priorytecie 2.2. Miasto przyjaznej mobilności.

---

## 5.2.2 PRIORYTET 2.2. MIASTO PRZYJAZNEJ MOBILNOŚCI

Odciążenie Kołobrzegu z liczby samochodów wjeżdżających do centrum realizowane będzie z myślą o poprawie komfortu zamieszkania i przebywania w mieście. Jednocześnie ograniczanie liczby wjeżdżających do miasta samochodów nie powinno wpływać na pogorszenie poziomu konkurencyjności Kołobrzegu w odniesieniu do funkcji turystycznej. Konieczne jest zatem stworzenie rozwiązań, które pozwolą przyjezdnym i mieszkańcom korzystać z oferty miasta. Pozostawienie samochodu poza przestrzenią miasta lub w garażu, wiąże się z jednoczesnym stworzeniem atrakcyjnej oferty transportu publicznego, jak też zmianą zachowań konsumenckich mieszkańców i turystów.

Kołobrzeg dążyć będzie do modernizacji i rozwoju systemu komunikacyjnego, który ukierunkowany będzie na płynność poruszania się po mieście, promować będzie komunikację publiczną i dążyć będzie do odciążenia centrum miasta z samochodów. Możliwe to będzie np. poprzez tworzenie parkingów buforowych, stref wolnych od ruchu w ścisłym centrum i strefie ochrony uzdrowiskowej oraz kompleksowej polityki parkingowej. Warto podkreślić konieczność kreowania rozwiązań we współpracy z gminami sąsiednimi. Kołobrzeg rozważy stosowanie rozwiązań związanych z zamykaniem lub ograniczaniem ruchu w strefie ochrony uzdrowiskowej „A” oraz w centrum miasta.

Jednocześnie Kołobrzeg dążyć będzie do podnoszenia atrakcyjności komunikacji publicznej oraz opartej na alternatywnych środkach transportu, m. in. komunikacji rowerowej. Możliwe to będzie m. in. poprzez dostępność połączeń komunikacyjnych i tworzenie centrów przesiadkowych. Ważne będzie integrowanie oferty korzystania z różnych środków komunikacji publicznej, np. w ramach oferty/ produktów turystycznych.



Duży potencjał tkwi w komunikacji rowerowej. Aby ten potencjał wykorzystać miasto rozwijać będzie infrastrukturę i ofertę komunikacji rowerowej, w tym dążyć będzie do dalszego rozwoju sieci ścieżek rowerowych oraz usługi roweru miejskiego, w tym w wymiarze funkcjonalnym (na terenie miasta i gmin sąsiednich).

Kołobrzeg budując wizerunek miasta ekologicznego wspierać i promować będzie rozwiązania związane z niską lub zerową emisją w komunikacji, co oznacza m. in. dążenie do użytkowania w komunikacji publicznej taboru zeroemisyjnego czy budowę punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

---

### 5.2.3 PRIORYTET 2.3. DOSTĘPNE I DOBREJ JAKOŚCI USŁUGI PUBLICZNE ORAZ OFERTA MIESZKANIOWA

Dostępne i dobrej jakości usługi publiczne oraz oferta mieszkaniowa tworzyć będą potencjał konkurencyjności miasta w odniesieniu do obecnych i przyszłych mieszkańców. Kołobrzeg ma bowiem aspiracje przyciągania i zatrzymania mieszkańców, w szczególności młodych osób.

Kołobrzeg dążyć będzie do zwiększania dostępności mieszkaniowej dla obecnych i przyszłych mieszkańców. Równoważenie funkcji mieszkaniowej miasta kosztem funkcji gospodarczej (turystyka) to jeden z priorytetów, który w dłuższej perspektywie czasu wpływać będzie na kondycję demograficzną miasta. Aby promować Kołobrzeg jako miasto, w którym dobrze się żyje, konieczne jest rozwijanie oferty mieszkaniowej, np. poprzez budowę mieszkań komunalnych na wynajem. Oferta mieszkaniowa powinna być wspierana przez dobrej jakości usługi publiczne. Obecnie Kołobrzeg zapewnia dobry dostęp do edukacji poziomu podstawowego i średniego. Miasto inwestować będzie w poprawę dostępności do opieki żłobkowej. Dostęp do usług publicznych wspierany będzie przez sprawnie funkcjonujący system komunikacji publicznej.

Miasto rozwijając jednocześnie nowe branże gospodarcze, jak też tworząc korzystne warunki mieszkaniowe, zdolne będzie do przyciągania nowych mieszkańców. Kołobrzeg inwestować będzie ponadto w poprawę bezpieczeństwa publicznego, w szczególności mając na względzie status kurortu wycieczkowego.

Status miasta turystycznego wpływa na dobrą dostępność do oferty czasu wolnego, w szczególności w zakresie sportu i rekreacji.

Kołobrzeg tworzyć będzie wizerunek miasta ukierunkowanego na mieszkańców. Z jednej strony wzmacniać będzie partycypacyjny model zarządzania, a z drugiej strony inwestować będzie w rozwiązania zwiększające dostęp do usług i oferty miasta (np. karty lojalnościowe takie jak Kołobrzaska Karta Mieszkańca).

Miasto rozwijać się będzie z myślą o potrzebach wszystkich grup wiekowych i społecznych. Rozwiązania z zakresu usług publicznych i czasu wolnego kreowane będą przy

udziale m. in. seniorów, jak też młodych mieszkańców. Miasto tworzyć będzie przestrzenie dla aktywności tych grup.

Szczególną grupą osób są osoby z niepełnosprawnościami. Kołobrzeg systematycznie poprawiać będzie dostępność przestrzeni i usług publicznych, zgodnie z zasadami dostępności.

## Cel strategiczny 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu

| Priorytety   | Wyzwania SMART  | Projekty SMART dla Kołobrzegu   |
|--|---|---|
| 2.1. Miasto ekologiczne.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zrównoważone wykorzystanie przestrzeni i zasobów miasta, wspierane przez transparentną politykę informacyjną.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu.</li> <li>➤ Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe.</li> <li>➤ Kołobrzeg efektywny energetycznie.</li> <li>➤ Inteligentne i energooszczędne oświetlenie.</li> <li>➤ Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów.</li> <li>➤ Kołobrzeski system monitoringu jakości powietrza.</li> <li>➤ Miejski program małej retencji.</li> <li>➤ Plan Adaptacji do zmian Klimatu</li> </ul> |
| Priorytet 2.2. Miasto przyjaznej mobilności.                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rozwijanie zrównoważonego i niskoemisyjnego systemu mobilności, opartego na komunikacji publicznej miasta, regionu i kraju, rozwiniętym systemie komunikacji rowerowej oraz na systemach zarządzania.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane.</li> <li>➤ Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego z niezbędną infrastrukturą.</li> <li>➤ Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu.</li> <li>➤ Kołobrzeska Polityka Parkingowa.</li> <li>➤ Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności.</li> </ul>  |
| Priorytet 2.3. Dostępne i dobrej jakości usługi publiczne oraz oferta mieszkaniowa | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kształtowanie polityki kulturalnej miasta we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami.</li> <li>➤ Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i turystów.</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa.</li> <li>➤ Kołobrzeski audyt dostępności – on-line – realizowany we współpracy z mieszkańcami oraz organizacjami społecznymi (idea stałego, bieżącego gromadzenia wiedzy nt. problemów i potrzeb pod kątem dostępności miasta).</li> <li>➤ Polityka kulturalna miasta, kształtowana we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami</li> </ul>                              |

## 5.3 CEL STRATEGICZNY 3. KOŁOBRZEG ZARZĄDZANY PRZEZ MIESZKAŃCÓW

Cel stanowi bezpośrednią odpowiedź na wyzwanie rozwojowe:

- Jak usprawniać zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?

Osiągnięcie założeń celu „Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców” oznacza faktyczną realizację działań komplementarnych do siebie, które z jednej strony ukierunkowane będą na zwiększanie aktywności społecznej, a z drugiej strony na przystosowanie się wymiaru instytucjonalnego do funkcjonowania w partycypacyjnym modelu zarządzania miastem. Wymiar instytucjonalny, aby zrealizować ten cel, musi zbudować partnerstwo z sektorem pozarządowym, które posiada zdolności do docierania bezpośrednio do mieszkańców. Istotnym aspektem wprowadzania nowej jakości zarządzania jest zastosowanie odpowiednich rozwiązań natury technologicznej, które z jednej strony pozwolą na sprawniejszą komunikację na linii interesariusze-urząd, z drugiej pozwolą przełamać silosowy charakter działalności miejskich jednostek.

---

### 5.3.1 PRIORYTET 3.1. AKTYWNI LIDERZY SPOŁECZNI I ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

Aktywni liderzy społeczni i organizacje pozarządowe to kluczowy partner miasta w kreowaniu i rozwijaniu partycypacyjnego modelu zarządzania Kołobrzegiem. Miasto będzie wspierać ten zasób. Organizacje pozarządowe oraz liderzy społeczni oczekują wsparcia infrastrukturalnego, w tym przestrzeni, w której mogą prowadzić i rozwijać swoją działalność oraz integrować się. Ważne jest wsparcie z zakresu wiedzy i kompetencji, które pozwolą na zintensyfikowanie i profesjonalizację działalności organizacji pozarządowych. Ponadto istotne jest działania zgodnie z ideą inkubacji, która polega m.in. na wzajemnym wspieraniu się organizacji (silniejsze wspierają mniejsze). Miasto dążyć będzie do wspierania liderów społecznych w ich działalności. Szczególnie ważną i perspektywiczną dla przyszłego rozwoju miasta grupą społeczną jest młodzież i dzieci. Miasto wspierać będzie organizacje i liderów, którzy pracują na rzecz aktywności m.in. młodych mieszkańców Kołobrzegu.

---

### 5.3.2 PRIORYTET 3.2. MIESZKAŃCY UCZESTNICZĄCY W ŻYCIU MIASTA

Kołobrzeg posiada narzędzia, które sukcesywnie wdrażane i poddawane ewaluacji przyczyniać będą się do zwiększania aktywności mieszkańców. Model partycypacyjnego zarządzania miastem zakłada stałe zwiększanie liczby osób, które uczestniczą biernie lub czynnie w procesach konsultacji społecznych. Miasto zakłada przeprowadzenie oceny lub ewaluacji budżetu obywatelskiego pod kątem wsparcia obszarów tematycznych szczególnie ważnych dla społeczności miasta (np. dotyczących potrzeb osób starszych, aktywności

młodzieży), czy też zmodyfikowania wsparcia, w ten sposób aby premiować aktywność i włączenie społeczne.

W celu zwiększenia zasięgu oddziaływania prowadzonych konsultacji społecznych przewiduje się wykorzystanie narzędzi informatycznych, a także wdrażanie możliwe szerokiej powszechności prowadzonych konsultacji. Wsparciu aktywności społecznej sprzyjać będą również tradycyjne rozwiązania infrastrukturalne, w szczególności oczekiwane przez środowiska seniorów.

### 5.3.3 PRIORYTET 3.3. KOMPETENTNE SŁUŻBY PUBLICZNE

Służby publiczne w Kołobrzegu uczyć się będą partycypacyjnego modelu zarządzania miastem. Ten model ma szansę rozwinąć się poprzez usprawnienie pracy wewnątrz struktury samorządu terytorialnego. W tym celu planuje się przeprowadzenie informatyzacji Urzędu Miasta i jego jednostek zależnych oraz wyposażenie pracowników w nowoczesne narzędzia i aplikacje smart, które dają możliwość integrowania i synchronizowania danych na różnych urządzeniach (smartphony, laptopy, komputery stacjonarne). Następnie wdrażane będą narzędzia smart służące do komunikacji z mieszkańcami oraz innymi interesariuszami. Służyć temu będzie zintegrowany system informacji miejskiej. Ważne jest również rozwijanie wiedzy oraz kompetencji służb publicznych, zarówno pod kątem wykorzystania innowacyjnych narzędzi i technologii, jak też umiejętności nawiązywania kontaktów i pracy z mieszkańcami.

#### Zdjęcie 13. Kołobrzeg współzarządzany przez mieszkańców



Źródło: UM Kołobrzeg



### Cel strategiczny 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców

| Priorytety   | Wyzwania SMART  | Projekty SMART dla Kołobrzegu   |
|--|---|---|
| <b>Priorytet 3.1.</b><br>Aktywni liderzy społeczni i organizacje pozarządowe | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aktywne, doświadczone i współpracujące ze sobą oraz sferą publiczną kadry lokalnych organizacji pozarządowych i liderów, wspierane przez rozwiązania infrastrukturalne oraz integracyjne.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kołobrzegskie inkubator organizacji pozarządowych.</li> <li>➤ Kołobrzegska szkoła liderów.</li> </ul>  |
| <b>Priorytet 3.2.</b><br>Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta             | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Powszechność udziału mieszkańców w procesach i działaniach rozwojowych miasta.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Urban Lab w Kołobrzegu – centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji.</li> <li>➤ Partycypacyjny przewodnik miejski.</li> </ul>   |
| <b>Priorytet 3.3.</b><br>Kompetentne służby publiczne                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kompetentne służby publiczne, umiejętnie wykorzystujące innowacyjne narzędzia i technologie w partycypacyjnym modelu zarządzania miastem.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu.</li> <li>➤ Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych.</li> <li>➤ Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0.</li> <li>➤ E-usługi publiczne i obieg dokumentów w technologii cyfrowych uwierzytelnień.</li> <li>➤ Integracja polityki informacyjnej i promocyjnej miasta w przestrzeni cyfrowej</li> </ul> |





KOŁOBRZEG  
RE:GENERACJA



6 - ZADANIA SMART CITY W OBSZARACH TEMATYCZNYCH



W rozdziale szóstym dokumentu zaprezentowano listy rozwiązań odnoszących się do wizji inteligentnego miasta. Na liście znalazły się zarówno zadania o projektowym, prostym do zdefiniowania i oszacowania charakterze jak i zadania złożone, wymagające konsekwentnej realizacji w perspektywie długoterminowej. Jedynie część zadań Smart City może zostać ujętych w tradycyjne ramy fiszek projektowych. W wielu przypadkach transformacja w kierunku rozwiązań inteligentnych to długotrwały proces zmian instytucjonalnych, rozmów i porozumień, w którym technologie (oraz proces ich zakupu) stanowią jedynie uzupełnienie, a nie trzon założeń.

W celu ułatwienia dalszej pracy nad rozwiązaniami Smart City ujęto je w tabelę o jednolitym opisie, który zawiera następujące elementy:



**Nazwa zadania i wiodący obszar Smart City** – zastosowano podział zadań na sześć obszarów:

- |                              |                            |
|------------------------------|----------------------------|
| ✓ Inteligentni Ludzie        | ✓ Inteligentna Gospodarka  |
| ✓ Inteligentne Warunki Życia | ✓ Inteligentne Zarządzanie |
| ✓ Inteligentne Środowisko    | ✓ Inteligentna Mobilność   |



**Realizacja celu / Priorytet**

W tej części tabeli wskazano powiązanie priorytetów i działań rozwojowych z wymiarem Smart City.



**Podmiot realizujący zadanie**

Wskazano tutaj jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Kołobrzeg (lub inne podmioty), które będą odpowiadać za realizację zadania. W niektórych przypadkach zasygnalizowano tu konieczność stworzenia nowych jednostek, które w bardziej kompleksowy sposób będą mogły realizować politykę Smart City. Zakłada się, iż wskazane w dokumencie wydziały i jednostki są sugerowanymi. Szczegóły dotyczące podmiotów realizujących dane zadania powinny zostać doprecyzowane np. w Zarządzeniu Prezydenta Miasta. Jednocześnie mając na uwadze, ewentualne zmiany w strukturze organizacyjnej Urzędu lub jednostek podległych, należy przyjąć, że realizującym będzie wydział, stanowisko, jednostka ewentualnie przejmująca określone zadania.



**Opis działania**



**Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe**

W tej części bezpośrednio wskazano powiązanie wyzwań rozwojowych miasta z aspektem Smart.



**Prognozowane korzyści**

W tym miejscu opisano, co będzie efektem realizacji zadania. Natomiast wskaźniki realizacji poszczególnych założeń znalazły się w rozdziale 7 opisującym plan wdrażania strategii.



#### Powiązanie z innymi zadaniami



#### Orientacyjna wartość zadania

Tam, gdzie możliwa była wycena działań, powołano się na referencyjne projekty. Wszelkie koszty są jednak skalkulowane orientacyjnie – precyzyjne szacunki zostaną wskazane na etapie przygotowywania zadania do realizacji. W wypadku zadań o bardziej wizjonerskim charakterze opisowo określono, co może generować koszty realizacji założeń.



#### Okres realizacji zadania

Zgodnie z założeniami projektu przyjęto podział na zadania krótkoterminowe (ich realizacja może mieć miejsce w przeciągu do 5 lat), średnioterminowe (do 10 lat) oraz długoterminowe (wizjonerskie). Wskazano także zadania cykliczne



#### Beneficjenci/grupa docelowa

Wskazano tu grupy interesariuszy lub instytucje, które odniosą bezpośrednie korzyści w wyniku realizacji zadania



#### Potencjalni partnerzy

W tej części opisano, kto może wspierać realizację projektu (zarówno instytucje, jak i grupy).



#### Bariery i ryzyka realizacji













Współczesne obciążenie  
terenu kąpielowego może  
500 kg/m<sup>2</sup>

## 6.1 - INTELIGENTNI LUDZIE



**Zadanie 1. Urban Lab w Kołobrzegu – centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji**





| <b>Urban Lab w Kołobrzegu</b><br>Centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji |  |
|--|--|
|   | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentni Ludzie/Populacja  |
|   | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.1. Aktywni liderzy społeczni i organizacje pozarządowe.<br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.  |
|   | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wybrana organizacja pozarządowa współpracująca z Wydziałem Spraw Społecznych (WS), Wydziałem Edukacji, Kultury i Sportu (EKS) oraz Wydziałem Inwestycji i Rozwoju (WIR) (w zakresie konkretnych projektów), także z innymi jednostkami oraz Pełnomocnikiem Prezydenta ds. współpracy z radami osiedli i budżetu obywatelskiego (PRO) i Pełnomocnikiem Prezydenta ds. Strategii Rozwoju Miasta (PS).  |
|   | <b>Opis działania</b><br>Urban Lab to narzędzie współdziałania miasta z mieszkańcami, przedsiębiorcami (potencjalnie) podmiotami naukowymi i NGO, którego celem jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez innowacyjne rozwiązywanie zdiagnozowanych problemów oraz próba wytworzenia dodatkowej wartości na bazie istniejących zasobów miejskich.<br><br>Podstawowym zadaniem Urban Lab jest stałe wspieranie w Kołobrzegu wewnętrznego potencjału tworzenia rozwiązań innowacyjnych – tak, by projekty Smart City w kolejnych latach wynikały bezpośrednio z aktywności i pomysłów mieszkańców.<br><br>W Urban Labie partycypacyjnie tworzy się koncepcje rozwiązywania problemów i testuje je, wdraża i monitoruje efekty działań. W Urban Labie w Kołobrzegu poszukiwać się będzie odpowiedzi na główne zdiagnozowane w Strategii problemy i kreować zmiany przestrzenne np. metodą prototypowania urbanistycznego.<br><br>Poza cyklicznymi wydarzeniami poświęconymi konkretnym wyzwaniom i problemom wdrożenie koncepcji powinno wiązać się ze stworzeniem fizycznej przestrzeni w postaci centrum aktywności lokalnej, gdzie zaangażowani mieszkańcy będą mieli jeszcze większe możliwości organizacji niekomercyjnych wydarzeń związanych z Kołobrzegiem. Miejsce powinno służyć także młodym mieszkańcom Kołobrzegu – będzie można tam realizować kreatywne projekty, wzajemnie pomagać sobie w szkolnych zadaniach czy udzielać korepetycji. Urban Lab powinno być miejscem, gdzie znajdują się książki związane z tematyką polityki miejskiej, innowacji społecznych, designu itp. Poza książkami przestrzeń ta powinna pozwalać na obcowanie z nowymi technologiami np. drukarką 3D czy VR.<br><br>Czynnikiem przyciągającym mieszkańców (także najmłodszych) do Urban Labu powinna być jego atrakcyjna forma: przestrzeń ta powinna zachęcać do interakcji i podejmowania aktywności. |

| <b>Urban Lab w Kołobrzegu</b><br>Centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji |  |
|--|--|
|  | <p>Istotnym czynnikiem sukcesu projektu będzie zapewnienie finansowania dla najlepszych innowacyjnych projektów wypracowanych w Urban Lab – ich wybór może odbywać się poprzez głosowanie.</p>   |
|   | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?</p> <p>Ponadto: ograniczona do kwestii edukacji zawodowej oferta usług kształcenia ustawicznego, ograniczony potencjał organizacji pozarządowych w Kołobrzegu w zakresie kreowania innowacji czy propozycji zmian w mieście, deficyty oferty dla młodych mieszkańców Kołobrzegu.</p> <p>Z raportu obejmującego wyniki badań jakościowych (zogniskowane wywiady grupowe oraz pogłębione indywidualne wywiady telefoniczne): emigracja osób młodych i brak poczucia możliwości rozwoju i spełnienia dla najambitniejszych – niski potencjał innowacyjny. W formule Urban Labu można także pracować nad polityką kulturalną miasta i stworzyć odpowiedź na zdiagnozowane wyzwanie braku współpracy pomiędzy instytucjami kultury a Miastem.</p> |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Wytworzenie wokół nowej jednostki stałej dyskusji dot. rozwoju Kołobrzegu w duchu Smart City i wytworzenie wśród mieszkańców przekonania, że Miasto oraz jego władze „idą z duchem czasu” i poszukują odpowiedzi na wyzwania przyszłości.</p> <p>Poprawa jakości działań partycypacyjnych, zwiększenie potencjału innowacyjnego, poprawa warunków dla organizacji pozarządowych.</p> <p>Stworzenie atrakcyjnej, inkluzywnej przestrzeni dla realizacji wydarzeń w mieście. Podniesienie poziomu konkurencyjności miasta, rozumianej jako atrakcyjność miasta dla potencjalnych mieszkańców i przedsiębiorców.</p>   |
|   | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Podmiot zarządzający Urban Labem byłby jednocześnie jedną z kluczowych jednostek dla wdrażania zadań ze strategii Smart City – w formule wykorzystującej Urban Lab można realizować znaczną część zadań, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa</li> <li>✓ Kołobrzegskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe</li> <li>✓ Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu</li> <li>✓ Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0</li> </ul>  |
|   | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Referencyjnie: projekt Adaptacja Koncepcji Urban Lab w Gdyni realizowany przez Laboratorium Innowacji Społecznych w latach 2019-2021 łącznie kosztował 3 526 071 zł, projekt realizowany w tym samym czasie w Rzeszowie – 2 637 400,00 zł. Oba projekty były realizowane dzięki zewnętrznym dofinansowaniom. Budżet projektu w Kołobrzegu jest jednak skalowalny w zależności od potrzeb lokalowych i skali działalności. Finansowanie tego rodzaju inicjatyw może być pozyskiwane z różnych źródeł (problematykę szerzej opisuje rozdział 1.6 publikacji „Urban lab. Narzędzie poprawy jakości życia mieszkańców miast zgodne z ideą Smart City”).</p>  |











**Urban Lab w Kołobrzegu**

Centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji

|   |  |
|---|--|
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b><br/>         W zakresie rozpoczęcia działalności: krótkoterminowy (do 3-5 lat)<br/>         Dalej stały charakter.</p>  |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br/>         Wszyscy mieszkańcy Kołobrzegu, ze szczególnym uwzględnieniem pracowników sektora publicznego, członków organizacji pozarządowych, młodzieży szkolnej, przedsiębiorców.</p>        |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b><br/>         Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Stowarzyszenie Sapere Aude. W zakresie wymiany doświadczeń: Laboratorium Innowacji Społecznych w Gdyni.</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br/>         Trudności ze znalezieniem grona odbiorców dla działań Urban Labu w początkowej fazie działalności. Kosztowny charakter i konieczność wieloletniego zaangażowania finansowego.</p> |

**Zadanie 2. Partycypacyjny przewodnik miejski**

| Partycypacyjny przewodnik miejski   |  |
|---|--|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentni Ludzie/Populacja  |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości<br><b>Priorytet</b><br>Priorytet 3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Regionalne Centrum Kultury, Informacja Turystyczna w Kołobrzegu  |
|    | <b>Opis działania</b><br>To mieszkańcy i lokalni przedsiębiorcy często najlepiej wiedzą o najciekawszych miejscach w Kołobrzegu. Projekt zakłada możliwość dodawania obiektów, wydarzeń, tras spacerowych i ich opisów do miejskiego portalu promocyjnego („Kołobrzeg. RE:GENERACJA”) i aplikacji mobilnej przez mieszkańców Miasta.<br><br>Za zgodą zgłaszających, dodane obiekty/trasy/wydarzenia powinny zawierać opis zgłaszającego, by nadać miejscom autorski wymiar.<br><br>Wybrani twórcy opisów atrakcji powinni zostać zaproszeni do odpłatnego poprowadzenia wycieczek dla turystów po nietypowych miejscach Kołobrzegu w ramach próby połączenia turystów i stałych mieszkańców. Opisy oferty turystycznej Kołobrzegu uzupełnione przez społeczność powinny dążyć do powiązania prywatnych obiektów handlowo-usługowych tworzących tożsamość miasta poprzez nawiązanie do historii czy sprzedaż lokalnych produktów (np. borowina, solanka, ryby od lokalnych rybaków) z listą publicznych atrakcji w mieście.<br><br>Jednym z obszarów tematycznych przewodnika mogą stać się obiekty w pobliżu Kołobrzeskich Marianów czy obiektów oferujących ulgi w ramach Kołobrzeskiej Karty Mieszkańca. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 2. Jak wzmocnić główną specjalizację miasta (przy widocznym już dziś deficycie kadr, małej innowacyjności branży turystyczno-uzdrowiskowej) godząc sprzeczne interesy (coraz więcej obiektów hotelarskich, coraz mniej przestrzeni zielonej, coraz więcej turystów, coraz większa presja na środowisko i pogorszenie jakości życia) i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?<br><br>Problem nadmiernej presji turystycznej w Kołobrzegu, który sprawia, że stali mieszkańcy nie zawsze czują się ważnym podmiotem polityki miasta.  |
|  | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Poprawa społecznej odpowiedzialności turystyki, rozbudowa oferty turystycznej miasta, zwiększenie zaangażowania mieszkańców we współtworzenie go, wsparcie lokalnych podmiotów gospodarczych.  |

| Partycypacyjny przewodnik miejski   |   |
|---|---|
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br/>           Promocja zrównoważonej mobilności w ruchu turystycznym – sposób formułowania opisów przemieszczania się powinien w pierwszej kolejności zachęcać do ruchu pieszego, rowerowego czy korzystania z transportu publicznego.</p> |
|    | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b><br/>           ok. 50 000 – 100 000 zł</p> <p>Projekt stanowi rozwinięcie funkcjonalności istniejących platform promocyjnych i aplikacji mobilnych o dodatkowy komponent – konieczna analiza możliwości technicznych.</p>                    |
|    | <p><b>Okres realizacji zadania</b><br/>           Krótkoterminowy: 2-5 lat</p>  |
|    | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br/>           Z jednej strony: zaangażowani mieszkańcy Kołobrzegu, lokalni przedsiębiorcy, z drugiej: turyści i kuracjusze.</p>  |
|   | <p><b>Potencjalni partnerzy</b><br/>           Lokalni liderzy, przedsiębiorcy.</p>   |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br/>           Niedostateczne zaangażowanie przedsiębiorców i mieszkańców w projekt.</p>  |





KOŁOBRZEG  
RE:GENERACJA

ul. ppor. E. Gierczak



ul. ppor. E. Gierczak



Muzeum

Das Museum Museum

**"Jana Prácheňského"**  
Muzeum  
Das Museum  
Museum

Josefine

ŻYWIEC

PIZZERIA RESTAURACJA

PIZZERIA RESTAURACJA

PIZZERIA RESTAURACJA

PIZZA

GR





PIZZA

PIZZA

6.2 - INTELIGENTNE WARUNKI ŻYCIA



**Zadanie 3. Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa**

| Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa                        |  |
|---|--|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Warunki Życia   |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne, 2.2. Miasto przyjaznej mobilności<br>2.3. Dostępne i dobrej jakości usługi publiczne  |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Urbanistyki i Architektury (UA), Wydział Inwestycji i Rozwoju (WIR), Wydział Gospodarki Nieruchomościami (GN) oraz Wydział Gospodarki Komunalnej i Lokalowej (GN) wraz z podmiotami współpracującymi   |
|  | <b>Opis działania</b><br>Ze względu na ograniczenia przestrzenne i środowiskowe Kołobrzegu, jakość powinna być priorytetem polityki mieszkaniowej Miasta. Nowa zabudowa mieszkaniowa powinna powstawać zgodnie z najwyższymi standardami urbanistycznymi i architektonicznymi (także tymi związanymi z zasadami projektowania uniwersalnego).<br><br>Wśród podstawowych kierunków polityki przestrzennej miasta należy wymienić: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów najbardziej zagrożonych procesem niekontrolowanej urbanizacji w celu eliminacji decyzji o warunkach zabudowy jako instrumentu polityki przestrzennej, w szczególności w obszarze ochronnym uzdrowiska;</li> <li>✓ koordynacja działań planistycznych z sąsiednimi gminami;</li> <li>✓ partycypacyjny charakter prac nad planami miejscowymi;</li> </ul> W przypadku wyczerpania gruntów pod zabudowę należy rozważyć wykorzystanie formuły partnerstwa publiczno-prywatnego w projektach typu brownfield – poprzez zmianę zagospodarowania już wykorzystanych obszarów. Tego rodzaju projekty powinny powstawać na podstawie aktualnych mpzp i zapewniać spójność pomiędzy wkładem sektora prywatnego i publicznego. Porozumienia publiczno-prywatne mogą dotyczyć między innymi wkładu prywatnych inwestorów w urządzenie przestrzeni publicznej według wspólnych standardów w zamian z preferencyjnymi warunkami sprzedaży gruntów czy inne zachęty ze strony samorządu.<br><br>Prace nad formą urbanistyczną tego rodzaju założeń powinny być poprzedzone uchwaleniem wypracowanego partycypacyjnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem modelu 3D miasta. Optymalną formułą wyłonienia najlepszego kształtu nowych założeń i przekształceń urbanistycznych jest konkurs urbanistyczno-architektoniczny na podstawie wytycznych będących wynikiem konsultacji społecznych.<br><br>W celu zachowania spójności przestrzeni i ograniczenia niepotrzebnych podróży należy dążyć do łączenia funkcji społecznych, handlowych i mieszkaniowych. Partery budynków powinny posiadać funkcje usługowo-handlowe, kulturalne np. kluby czy świetlice. |

**Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa**

Miasto powinno kierować się standardami dostępności komunikacyjnej dla wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. W perspektywie realizacji strategii wszystkie kluczowe skupiska zabudowy powinny być położone w zasięgu transportu publicznego i powiązane z siecią dróg dla rowerów. W założeniach urbanistycznych powinno uwzględnić się minimalizację roli samochodu w życiu mieszkańców. Chodzi więc także o taką lokalizację, która będzie położona w pobliżu zakładów opieki zdrowotnej czy szkół.

W kształtowaniu przestrzeni Kołobrzeg powinien kierować wytycznymi CPTED (crime prevention through environmental design - zapobieganie przestępczości przez kształtowanie przestrzeni). Bezpieczeństwo i przeciwdziałanie wandalizmowi powinno w pierwszej kolejności opierać się na spójności społecznej i poczuciu związania z miejscem mieszkańców, dopiero w drugiej kolejności na monitoringu i rozwiązaniach represyjnych.

Przestrzeń między budynkami, zarówno w części publicznej, jak i prywatnej, powinna być dostępna dla wszystkich (także osób z niepełnosprawnościami) i nie powinna być grodzona.

Nowopowstałe mieszkania w zasobie komunalnym powinny być wynajmowane mieszkańcom Kołobrzegu według wypracowanych kompromisowo kryteriów społecznych. Pewną pulę mieszkań należy przeznaczyć dla dwóch grup:

- 1) najwybitniejszych młodych mieszkańców Kołobrzegu, które będą udostępniane na preferencyjnych warunkach np. za dorobek naukowy czy artystyczny.
- 2) przedstawicieli istotnych grup zawodowych, który brakuje na kołobrzesckim rynku pracy np. lekarze, inni przedstawiciele zawodów medycznych.


**Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe**

Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?

Rosnące problemy z kolizją funkcji w zagospodarowaniu przestrzennym. Rozwój przestrzenny, który nie zawsze odbywa się zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zauważalny problem braku mieszkań dla mieszkańców Kołobrzegu i ich nadmiernych kosztów.


**Prognozowane korzyści**

W dłuższej perspektywie wypracowanie ładu przestrzennego prowadzi do zwiększenia atrakcyjności turystycznej, poprawy jakości życia i stanu środowiska. Poprawa warunków mieszkaniowych w powiązaniu z priorytetyzacją jakości nad ilością budynków prowadzi do zwiększenia atrakcyjności Kołobrzegu jako miasta do pracy i życia oraz przyczynia się do realizacji celu: „najlepsze warunki do życia na wybrzeżu”.






**Powiązanie z innymi zadaniami**

Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu – to polityka przestrzenna i rozmieszczenie poszczególnych kategorii zabudowy determinuje późniejszą politykę transportową miasta.


**Orientacyjna wartość zadania**

Wśród głównych kosztów spójnej i inteligentnej polityki przestrzennej i mieszkaniowej należy wymienić:



| Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa                         |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ koszty opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów studialnych i koncepcyjnych;</li> <li>✓ koszty zmian w kategoriach zagospodarowaniu gruntów, koszty związane ze scaleniami i podziałami gruntów;</li> <li>✓ utracone zyski z tytułu sprzedaży gruntów czy podatków pochodzących z inwestycji na terenach, które polityka przestrzenna wyłącza spod zabudowy.</li> </ul> |
|   | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Zadanie wizjonerskie – realizowane w całej perspektywie realizacji strategii (20+ lat).   |
|   | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Pośrednio: Stali mieszkańcy Kołobrzegu – poprawa jakości życia w niemal każdym aspekcie jej rozumienia.  |
|   | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Prywatni inwestorzy, gminy Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego.  |
|  | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Spójna i zrównoważona polityka przestrzenna w krótkim horyzoncie czasowym generuje dodatkowe koszty – korzyści finansowe zauważalne są jedynie w dłuższej perspektywie.  |

#### Zadanie 4. Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu

| Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu   |  |
|---|--|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Warunki Życia   |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.<br>3.3. Kompetentne służby publiczne  |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Jednostka odpowiedzialna za wdrażanie rozwiązań cyfrowych  |
|  | <b>Opis działania</b><br>Uniwersalna implementacja cyfrowych standardów w zarządzaniu gospodarką przestrzenną, nieruchomościami i obszarami powiązanych w celu poprawy sprawności działania UM oraz zwiększenia transparentności polityki miejskiej.<br><br>W ramach zadania należy przeprowadzić: |

## Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu

- ✓ **Wdrożenie modułu *Nieruchomości* w systemie GIS Miasta Kołobrzeg.** Moduł nieruchomości to narzędzie właściwe do ewidencji nieruchomości gminnych oraz rejestracji wszelkich zdarzeń związanych z gospodarowaniem nieruchomościami i ich wizualizacją na portalu GIS. System jest niezbędny do opracowywania informacji o stanie mienia oraz wieloletniego planu gospodarowania nieruchomościami gminnymi.
- ✓ **Powiązanie danych dotyczących nieruchomości gminnych w GIS z systemami finansowo-księgowymi** wykorzystywanymi przez Urząd. W celu wyeliminowania wielokrotnego wpisywania danych dotyczących nieruchomości zasadne jest wypracowanie systemu wymiany danych (eksportowania) pomiędzy ewidencją księgowo/wymiarową a modułem Nieruchomości GIS.
- ✓ **Integracja danych z bazą Starostwa Powiatowego**  
 W celu bieżącego zasilania systemu GIS w dane dotyczące nieruchomości gminnych powinno się je pozyskiwać z ewidencji gruntów i nieruchomości EWID prowadzonej przez Starostę Powiatu Kołobrzieskiego. Występujące w tym zakresie problemy ze strony starostwa wymagają wypracowania platformy współpracy pomiędzy urzędami. Ponadto pracownicy Wydziału GN powinni mieć dostęp bez dodatkowych opłat do danych starostwa dotyczących sieci przesyłowych przebiegających przez nieruchomości gminne, co wymaga dalszych ustaleń.
- ✓ **Archiwizacja i digitalizacja dokumentacji**  
 Znaczna część dokumentacji dotyczącej nieruchomości nie ma swoich cyfrowych kopii. Praca z tego rodzaju archiwalnymi aktami nie jest efektywna. W celu optymalizacji prac wydziału GN należy utworzyć cyfrowe kopie dla całej dokumentacji związanej z nieruchomościami i polityką przestrzenną.  
 Bieżąca praca jednostek powinna opierać się na wersjach zdigitalizowanych, jedynie w wyjątkowych sytuacjach urzędnicy powinni sięgać do papierowych wersji w miejskim archiwum.  
 Odpowiednio otagowane i skatalogowane dokumenty powinny być częścią jednolitego systemu zarządzania danymi urzędu.


**Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe**






Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?


**Prognozowane korzyści**

Poprawa wydajności prac urzędu, uzyskanie pełniejszego obrazu sytuacji w mieście i zwiększenie możliwości współpracy międzywydziałowej w urzędzie. Zwiększenie transparentności dla pomiotów gospodarczych i mieszkańców.


**Powiązanie z innymi zadaniami**

Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych

| Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu   |   |
|---|---|
|  | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b><br/>1 000 000 zł</p>   |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b><br/>Krótkoterminowy (do 3-5 lat)</p>   |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br/>Wydziałem Gospodarki Nieruchomościami UM, podmioty zainteresowane gospodarką nieruchomościami</p>                                       |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b><br/>Starostwo Powiatowe i inne podmioty, które dysponują danymi o nieruchomościach, sieciach, obszarach itp.</p>                                  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br/>Implementacja standardów cyfrowych wiąże się z kosztami i prawdopodobnie koniecznością np. utworzenia nowych etatów np. archiwisty.</p> |









KOŁOBRZEG  
RE:GENERACJA

## 6.3 - INTELIGENTNE ŚRODOWISKO



**Zadanie 5. Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu**

| Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu                   |  |
|---|--|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko  |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne  |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO) Urzędu Miasta  |
|  | <b>Opis działania</b><br><p>Zadanie polega na utworzeniu i wieloletniej realizacji całościowej koncepcji wykorzystania naturalnych zależności pomiędzy procesami hydrologicznymi (np. przepływem i retencją wody, parowaniem) a biologicznymi w ramach programu działań dotyczących błękitno-zielonej infrastruktury miasta. Podstawowym celem programu powinna być szczególna ochrona stref uzdrowskowych miasta przed nadmierną presją inwestycyjną i utratą walorów przyrodniczych.</p> <p>Funkcjonowanie szczegółowej koncepcji powiązań obszarów zieleni i błękitnej infrastruktury niezależnie od podstawowych dokumentów planistycznych miasta ma na celu wzmocnienie znaczenia tego rodzaju obszarów i promocję rozwiązań opartych na przyrodzie<sup>9</sup> w rozwoju miasta.</p> <p>W ramach zadania należy regularnie przeprowadzać profesjonalną inwentaryzację zieleni miejskiej w strefach uzdrowskowych A, B, C, tak, aby uzyskać pełnię informacji o jej stanie i możliwej degradacji.</p> <p>Wynikiem prac powinien być plan działania, który zapewnia trwałą spójność korytarzy zieleni, terenów podmokłych i wody w mieście. Należy przeanalizować także możliwość odzyskania części terenów zurbanizowanych (poprzez np. zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnej) lub całkowitą zmianę funkcji wybranych obszarów w celu włączenia ich w spójną sieć korytarzy ekologicznych.</p> <p>Wdrażanie błękitno-zielonej sieci powinno, poza oczywistymi korzyściami przyrodniczymi, wiązać się z funkcją społeczno-edukacyjną. Trasy spacerowe i informacje o najciekawszych przyrodniczo obiektach w ramach sieci powinny być włączone w miejską aplikację promocyjną (Kołobrzeg. RE:GENERACJA) i portale mapowe miasta. W przestrzeni na wybranych fragmentach sieci powinny powstać spójne wizualnie obiekty (tablice informacyjne, totemy czy inne kreatywne rozwiązania), które informują użytkowników przestrzeni o systemie powiązań. Sieci powinna towarzyszyć także atrakcyjna mała architektura, ścieżki spacerowe czy trasy rowerowe. Istotne jest jednak to, by zagospodarowanie rekreacyjne czy turystyczne podtrzymywało przyrodnicze walory tej przestrzeni.</p> <p>Uzupełnieniem zadania będzie kampania edukacyjna dla mieszkańców.</p> |








<sup>9</sup> W literaturze i projektach znane także jako NBS – od ang. nature-based solutions

| Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu                     |  |
|---|--|
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?</p> <p>Nadmierna presja inwestycyjna na miasto, problem niedostatecznego wykorzystania potencjału terenów zielonych i błękitnej infrastruktury</p> |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Trwały i zrównoważony rozwój miasta.</p>  |
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe – powinny stanowić punktową koncentrację najwyższej jakości uzupełnień zieleni miejskiej</p>  |
|    | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie długoterminowe (wizjonerskie)</p>  |
|   | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Mieszkańcy Kołobrzegu i osoby przyjezdne</p>  |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>By zapewnić spójność powiązań w Kołobrzegu z otoczeniem zewnętrznym, należy koordynować działania z sąsiednimi gminami, w szczególności w dorzeczu Parsęty.</p>   |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Ten obszar polityki miasta nie uczestniczy bezpośrednio w generowaniu zysków do budżetu – istnieje ryzyko, że z tego względu nigdy nie będzie priorytetowy.</p>   |





**Zadanie 6. Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe**

| Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe                                   |  |
|---|--|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko  |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne  |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO) Urzędu Miasta  |
|    | <b>Opis działania</b><br><p>Zagospodarowanie niewielkich przestrzeni publicznych tak, by tworzyć zielone miejsca odpoczynku i spotkań mieszkańców. Parki kieszonkowe powinny charakteryzować ciekawa forma małej architektury i możliwość tymczasowego zagospodarowywania przestrzeni.</p> <p>Parki kieszonkowe powinny być powiązane z ideą ogrodów deszczowych. Te niewielkie strefy zieleni powinny przeciwdziałać zjawisku miejskiej wyspy ciepła i gromadzić wodę opadową w celu obniżania temperatury, przeciwdziałaniu zjawiskom powodzi błyskawicznych i walki z efektami suszy. Problematyka zarządzania wodą opadową (tak, by uzyskać korzyści środowiskowe) powinna być także przedmiotem analiz przy projektach inwestycji drogowych.</p> <p>Ogrody deszczowe w mniejszej skali (np. wertykalne – pojemniki, skrzynie, zielone ściany i systemy zbierania wody opadowej) powinny powstawać przy obiektach użyteczności publicznej. By zmniejszyć koszty projektu, należy opracować uniwersalne standardy parków kieszonkowych i ogrodów deszczowych i wykorzystywać je wielokrotnie.</p> <p>Wybrane ogrody deszczowe i parki kieszonkowe powinny cechować się ciekawym oświetleniem, tak, by zapewniać możliwość odpoczynku i stanowić atrakcję także po zmroku.</p> <p>Małe formy zieleni miejskiej powinny stać się w perspektywie realizacji strategii powszechnym widokiem w Kołobrzegu – Kołobrzegu ma powinno powstać kilka do kilkunastu parków kieszonkowych i ogrodów deszczowych.</p> <p>Uzupełnieniem zadania będzie kampania edukacyjna dla mieszkańców.</p> |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br><p>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?</p> <p>Wyzwanie 5. Jak poprawić atrakcyjność Kołobrzegu jako miejsca dobrego do życia dla różnych grup wiekowych (zatrzymanie i przyciąganie młodych, odpowiednia polityka senioralna)?</p> <p>Ponadto: Negatywny wpływ rosnącej gęstości zabudowy na walory przyrodnicze miasta, konieczność adaptacji do zmian klimatycznych.</p>  |






| Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe                                   |   |
|---|---|
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Redukcja efektu „miejskiej wyspy ciepła”, poprawa gospodarki wodą opadową, stworzenie nowych atrakcyjnych przestrzeni miejskich.</p>   |
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa – konieczność przeprowadzenia wstępnej analizy dotyczącej lokalizacji parków kieszonkowych/ogrodów deszczowych.</p>   |
|    | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Koszt jednego parku kieszonkowego w zależności od zakresu prac może się wahać od ok. 50 000 zł do nawet 1 mln zł. Koszt ogrodu deszczowego to ok. 50 000 zł.</p> <p>Orientacyjna wartość zadania polegającego na budowie 5 parków kieszonkowych i 10 ogrodów deszczowych to ok. 2-3 mln zł.</p> |
|    | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Krótkoterminowy (do 3-5 lat)</p>  |
|   | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Wszyscy mieszkańcy Kołobrzegu (w szczególności seniorzy czy rodziny z dziećmi) oraz inni odwiedzający Miasto</p>   |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>W zakresie wzorcowych praktyk dot. błękitno-zielonej infrastruktury: Fundacja Sędzimira</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Problem z identyfikacją właściwych gruntów dla projektu.</p>   |

**Zadanie 7. Kołobrzeg efektywny energetycznie**




| Kołobrzeg efektywny energetycznie   |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko   |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Gospodarki Komunalnej i Lokalowej (GKL), Wydział Inwestycji i Rozwoju (WIR), Kołobrzesckie Towarzystwo Budownictwa Społecznego (KTBS), Miejska Energetyka Ciepła (MEC)  |
|    | <b>Opis działania</b><br>Poprawa efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej w Kołobrzegu i budynków należących do Miasta i jego podmiotów zależnych, wymiana źródeł ciepła w gminnych lokalach i budynkach.<br><br>Stworzenie horyzontu czasowego dla zakończenia procesu termomodernizacji nieefektywnych energetycznie budynków.<br><br>Podejmowanie działań na rzecz wzrostu znaczenia odnawialnych źródeł energii wśród źródeł zasilania w mieście – wykorzystanie potencjału krajowych i europejskich programów dofinansowań.<br><br>Określenie horyzontu czasowego zmian i wizji przyszłości dla MEC Kołobrzeg (przeprowadzenie analiz dotyczących wykorzystania paliw alternatywnych i kogeneracji) w duchu realizacji zapisów planu gospodarki niskoemisyjnej <sup>10</sup> .<br><br>Uzupelnieniem zadania będzie kampania edukacyjna dla mieszkańców. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?<br><br>Konieczność realizacji zapisów Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w celu minimalizacji efektów zewnętrznych działalności miasta.   |
|  | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Zmniejszenie kosztów ogrzewania i utrzymania budynków, poprawa ich bilansu środowiskowego.  |

<sup>10</sup> Budowa, instalacji wysokosprawnej kogeneracji wykorzystującą technologie w największym możliwym stopniu neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub> i innych substancji (MEC w Kołobrzegu Sp. z o.o.)








| Kołobrzeg efektywny energetycznie   |  |
|---|--|
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br/>           Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa</p> <p>Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych – ten obszar działalności miasta także powinien stać się częścią ekosystemu danych miejskich tworzonych zgodnie z koncepcją Internetu rzeczy.</p> |
|    | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b><br/>           Ok. 100 mln zł w perspektywie realizacji całego programu</p>   |
|    | <p><b>Okres realizacji zadania</b><br/>           Średnioterminowy: termomodernizacja wszystkich kluczowych obiektów w perspektywie 10 lat</p>   |
|    | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br/>           Mieszkańcy Kołobrzegu – ze względu poprawę stanu budynków, korzyści środowiskowe.</p>   |
|   | <p><b>Potencjalni partnerzy</b><br/>           Możliwość wykorzystania formuły PPP w wybranych projektach</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br/>           Rosnące wymagania dot. standardów środowiskowych przy braku źródeł finansowania o odpowiedniej skali.</p>   |





**Zadanie 8. Inteligentne i energooszczędne oświetlenie**

| Inteligentne i energooszczędne oświetlenie  |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko   |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO) Urzędu Miasta   |
|    | <b>Opis działania</b><br>Kontynuacja sukcesywnej wymiany źródeł oświetlenia w Kołobrzegu na oświetlenie o najwyższych parametrach efektywności energetycznej. Dalsze wdrożenia systemu(ów), które pozwolą na zarządzanie natężeniem oświetlenia (także zdalnie) w zależności od pory roku, warunków atmosferycznych lub ruchowych w oparciu o dane z czujników ruchowych lub kamer <sup>11</sup> . Wykorzystanie systemów kamer dla potrzeb monitorowania przestrzeni.<br><br>W pierwszej kolejności projekty związane z modernizacją oświetlenia należy realizować tam, gdzie występują problemy z bezpieczeństwem w ruchu drogowym lub na obszarach, które są wskazywane przez mieszkańców jako niebezpieczne.<br><br>Poprawa warunków oświetleniowych powinna w pierwszej kolejności dotyczyć niechronionych uczestników ruchu tj. pieszych i rowerzystów.<br><br>Wymiana oświetlenia na przejściach dla pieszych na zgodną z najlepszymi praktykami (i wytycznymi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego), wdrożenie inteligentnych przejść dla pieszych, które wykrywają ruch. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?<br><br>Występowanie zbyt licznych zdarzeń drogowych i wypadków śmiertelnych. Potrzeba rozbudowy sieci monitoringu w związku z ponadprzeciętnym zagrożeniem popołudniową przestępczością. Konieczność poprawy efektywności energetycznej oświetlenia.   |
|  | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Zmniejszenie kosztów utrzymania oświetlenia, poprawa bezpieczeństwa.  |
|  | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu<br><br>Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych – ten obszar  |

<sup>11</sup> Takie rozwiązanie zastosowano już w Kołobrzegu w Parku 18 Marca oraz na Skwerze Pionierów.

| Inteligentne i energooszczędne oświetlenie  |  |
|---|--|
|   | działalności miasta także powinien stać się częścią ekosystemu danych miejskich tworzonych zgodnie z koncepcją Internetu rzecz.                    |
|  | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>15-20 mln zł <sup>12</sup>  |
|  | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Długoterminowy (w całym horyzoncie realizacji strategii, jednak podzielony na kilkuletnie etapy).               |
|  | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Wszyscy mieszkańcy Kołobrzegu: użytkownicy ruchu drogowego, osoby przebywające w przestrzeniach publicznych. |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Straż Miejska w Kołobrzegu (SM), Komenda Powiatowa Policji w Kołobrzegu.   |
|  | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Brak źródeł finansowania   |

## Zadanie 9. Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów

| Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów                                  |  |
|---|--|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko  |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne  |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO) Urzędu Miasta, Wydział Inwestycji i Rozwoju (WIR)  |
|  | <b>Opis działania</b><br>Stopniowa wymiana klasycznych pojemników na odpady na zbiorniki z czujnikami (np. podziemne), które pozwalają na stworzenie dynamicznego systemu zbierania odpadów. Podobny system czujników może zostać zastosowany w przypadku mniejszych koszy, w których czujniki mogą być zasilane za pomocą energii słonecznej. |

<sup>12</sup> Oszacowane na podstawie wartości projektów z programu SOWA NFOŚiGW.



| Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów                                  |  |
|---|--|
|   | <p>Wymiana pojemników powinna mieć miejsce na podstawie wieloletniego programu, który opisuje ich standardy, tak by uniknąć nadmiernych kosztów.</p> <p>Rozwiązanie w pierwszej kolejności powinno być wdrażane w strefie uzdrowiskowej i ścisłym centrum miasta, gdzie usunięcie pojemników na odpady doprowadziłoby do istotnej poprawy estetyki.</p> <p>Zbiorniki można wyposażyć w indywidualne kody QR lub karty dostępne NFC, które pozwalają na ograniczenie dostępu i kontrolowanie segregacji odpadów.</p> <p>Uzupełnieniem zadania będzie kampania edukacyjna dla mieszkańców.</p> |
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?</p> <p>Realizacja zadań wynikających z Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Kołobrzeg.</p>   |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Poprawa estetyki ulic, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych.</p>   |
|   | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych – ten obszar działalności miasta także powinien stać się częścią ekosystemu danych miejskich tworzonych zgodnie z koncepcją Internetu rzeczy.</p>   |
|  | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Konieczność indywidualnej wyceny projektu dla Kołobrzegu – w 2020 r. w Polsce realizowano pierwsze pilotażowe projekty tego rodzaju, jednak ich struktura nie pozwala jednoznacznie wycenić wartości zadania.</p>  |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie długoterminowe (wizjonerskie) – wymaga budowy systemu zarządzania, wymiany pojemników na odpady, modernizacji floty dla usług komunalnych, przeszkolenia pracowników i kampanii edukacyjnych dla mieszkańców.</p>  |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Bezpośrednio:<br/>Miejski Zakład Zieleni, Dróg i Ochrony Środowiska w Kołobrzegu Sp. z o.o.</p> <p>Pośrednio: Mieszkańcy Kołobrzegu i osoby przyjezdne – poprawa atrakcyjności wizualnej miasta, zmniejszenie widocznej przestrzeni wykorzystywanej dla celów gospodarki odpadami.</p>  |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Gminy Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego – wspólne wdrażanie zmian to szansa na zmniejszenie kosztów dzięki efektom skali.</p>   |

**Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów**

**Bariery i ryzyka realizacji**

Realizacja projektu przyniesie najwięcej korzyści w sytuacji, kiedy będzie miał on wieloletnie stabilne źródła finansowania, a standardy będą stosowane przez wiele lat. Bariery prawne wynikające z ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

**Zadanie 10. Kołobrzescski system monitoringu jakości powietrza**
**Kołobrzescski system monitoringu jakości powietrza**


**Wiodący obszar Smart City**  
 Inteligentne Środowisko


**Realizacja celu**

Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu

**Priorytet**

2.1. Miasto ekologiczne


**Podmiot realizujący zadanie**

Urząd Miasta np. Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO)


**Opis działania**

Ocena jakości powietrza atmosferycznego ma dwa wymiary – informacyjny oraz budujący świadomość społeczną skali problemu, a tym samym społeczną akceptację działań zmierzających do poprawy jakości powietrza. Oznacza to w kontekście zadania zbudowanie lokalnego systemu pomiaru jakości powietrza, bazującego na systemie wskaźników pomiarowych, zlokalizowanych w różnych częściach miasta. Ważne będzie informowania mieszkańców za pośrednictwem oficjalnej strony internetowej miasta o stanie jakości powietrza atmosferycznego.


**Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe**

Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?


**Prognozowane korzyści**

Zwiększenie świadomości mieszkańców nt. stanu powietrza atmosferycznego oraz mobilizacja mieszkańców do podjęcia działań chroniących środowisko.


**Powiązanie z innymi zadaniami**




-


**Orientacyjna wartość zadania**

100-200 tys. zł związanych z montażem czujników i integracją oprogramowania.






**Okres realizacji zadania**




Zadanie ciągłe, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej.

| Kołobrzescki system monitoringu jakości powietrza                                 |  |
|---|--|
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br/>Mieszkańcy miasta</p>  |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b><br/>Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska</p>   |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br/>Dostępność do informacji nt. jakości powietrza wpisuje się w politykę transparentności i bezpieczeństwa publicznego, a z drugiej strony przyczynia się do kształtowania wizerunku miasta zanieczyszczonego (jeśli wyniki będą złe). Informacje o złym stanie docierają do mieszkańców szybciej i są częściej komentowane w społeczności miejskiej.</p> |



**Zadanie 11. Plan adaptacji do zmian klimatu**

| Plan adaptacji do zmian klimatu   |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko   |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO) Urzędu Miasta   |
|    | <b>Opis działania</b><br>Plan adaptacji do zmian klimatu jest dokumentem planistycznym, wytyczającym ścieżkę rozwoju miasta, która uwzględnia ryzyka związane z zagrożeniami klimatycznymi. Celem planu jest wzmocnienie odporności miasta na skutki obserwowanych i prognozowanych zmian klimatu. Ryzyko wynikające ze zmian klimatu powinno być uwzględnione przy tworzeniu strategii rozwoju miasta oraz planów, programów i projektów inwestycyjnych.<br><br>Plan powinien być przygotowany etapowo, przy współpracy przedstawicieli miasta i ekspertów zewnętrznych oraz udziale interesariuszy, tj. przedstawicieli środowiska miejskich, przedsiębiorców, mieszkańców. W części diagnostycznej powinna zostać oceniona wrażliwość miasta na zmiany klimatu oraz jego potencjał adaptacyjny. Plan powinien zawierać analizę kosztów i korzyści wynikających z adaptacji do zmian klimatu. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?  |
|  | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Skuteczniejsze zarządzanie ryzykiem związanym ze zmianami klimatycznymi, efektywniejsze wykorzystania zasobów przyrodniczych i przestrzennych miasta, minimalizowanie kosztów związanych ze skutkami zmian klimatycznych, poprawa jakości życia mieszkańców.  |
|  | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu, Kołobrzesckie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe   |
|  | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>100-200 tys. zł  |
|  | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Do realizacji w perspektywie krótkoterminowej.   |

| Plan adaptacji do zmian klimatu   |  |
|---|--|
|  | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Służby miejskie, mieszkańcy, turyści, przedsiębiorcy   |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Instytucje publiczne realizujące zadania komunalne, przedsiębiorcy   |
|  | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Oparcie się na eksperckiej wiedzy oraz szczegółowej diagnozie uwarunkowań środowiskowych i przestrzennych to kluczowy czynnik sukcesu. Ważne dla opracowania jest współpraca z interesariuszami, którzy wniosą wkład w pomysły i zdolności realizacyjne założeń planu. |

## Zadanie 12. Miejski program małej retencji

| Miejski program małej retencji  |   |
|---|---|
|   | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Środowisko   |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne   |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Urząd Miasta Kołobrzeg np. Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚiO), Wydział Inwestycji i Rozwoju (WIR), podmioty prywatne   |
|  | <b>Opis działania</b><br>Mała retencja obejmuje proste sposoby na gromadzenie wody w wymiarze lokalnym. Pozwala zatrzymać lub spowolnić spływ wód, dbając o rozwój środowiska naturalnego. W wymiarze wykonawczym obejmuje realizację m. in. niewielkich zbiorników, oczek wodnych i stawów, zadrzewień, renaturyzację małych rzek oraz ochronę terenów podmokłych.<br><br>Miasto Kołobrzeg zmierzać będzie do zbudowania kompleksowego pomysłu oraz wypracowania lokalnych narzędzi wsparcia rozwoju małej retencji. Oznacza to w pierwszej kolejności opracowanie miejskiego programu zwiększania retencyjności. Szczegółowej analizie powinny zostać uwarunkowania przyrodnicze retencjonowania wody, wraz z oceną ilościową i jakościową zasobów wód powierzchniowych i podziemnych. Następnie w ramach opracowania ocenie powinna zostać poddana aktualna zdolność retencyjna oraz diagnoza problemów retencjonowania wody. Część programowa opracowania powinna wskazać konkretne propozycje rozwiązań, zarówno infrastrukturalnych, jak też organizacyjnych. Możliwe jest wypracowanie modelu wsparcia dotacyjnego dla osób fizycznych oraz podmiotów gospodarczych, które wdrażać będą założenia programu małej retencji. |

| Miejski program małej retencji  |   |
|---|---|
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 3. Jak rozwijać się w sposób zrównoważony w odniesieniu do środowiska i kurczących się zasobów naturalnych?</p>   |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Program pozwoli efektywniej i w sposób zrównoważony zarządzać zasobami wodnymi na terenie miasta. Wskaże kluczowe kierunki działań w dłuższej perspektywie czasu oraz priorytety dla lokalnych działań związanych ze wspieraniem rozwoju małej retencji. Docelowo wpłynie na mobilizację mieszkańców, podmiotów prywatnych i publicznych, w celu podjęcia działań na rzecz zwiększania zdolności retencyjnych przestrzeni miasta. Przyczyni się to do poprawy warunków ekologicznych i środowiskowych na terenie miasta.</p> |
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>-</p>  |
|    | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Opracowanie programu zwiększania retencji Miasta Kołobrzeg – do 200 tys. zł</p> <p>Realizacja programów dotacyjnych – wg możliwości finansowych budżetu miasta oraz dotacji zewnętrznych</p> <p>Inwestycje realizowane przez Miasto – około 10 mln zł</p>   |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie ciągłe, do rozpoczęcia w perspektywie średnioterminowej.</p>  |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Mieszkańcy, przedsiębiorcy</p>   |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>-</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Działania mające na celu zwiększenie retencji powinny mieć charakter działań kompleksowych a nie doraźnych interwencji. Kluczowe będzie dostosowanie realizowanych działań do naturalnych warunków środowiskowych miasta, w tym wykorzystanie potencjału terenów zielonych, zwiększanie udziału terenów czynnych biologicznie.</p>   |





# KOŁOBRZEG

RE:GENERACJA

## 6.4 - INTELIGENTNA GOSPODARKA



**Zadanie 13. Kołobrzeska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzeski start-up**

| Kołobrzeska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzeski start-up |   |
|---|---|
|            | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Gospodarka   |
|            | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości<br><b>Priorytet</b><br>1.1. Kołobrzeg otwarty na nowe branże   |
|            | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Inkubator przedsiębiorczości (powołany do życia na pośrednictwem Miasta lub zlokalizowanej w Kołobrzegu Instytucji Otoczenia Biznesu)   |
|            | <b>Opis działania</b><br>Inkubację przedsiębiorczości możemy podzielić na trzy komplementarne i następujące po sobie etapy, preinkubacji, inkubacji i akceleracji.<br><br>Zakłada się utworzenie struktur organizacyjnych oraz infrastrukturalnych, które prowadzić będą działalność inkubacji nowych, innowacyjnych przedsiębiorstw. Proces inkubacji w Kołobrzegu powiązany będzie ściśle z procesem preinkubacji, realizowanym już na poziomie szkół podstawowych oraz szkół średnich (zajęcia z zakresu przedsiębiorczości, prowadzenia biznesu, rozwoju kreatywności, poznawania lokalnym i regionalnych firm).<br><br>Sam proces inkubacji prowadzony będzie na bazie utworzonej infrastruktury oraz w oparciu o doradztwo, szkolenia podstawowe i specjalistyczne. Konieczne jest zatem stworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych oraz zaplecza infrastrukturalnego.<br><br>Sposób działania inkubatora przedsiębiorczości powinien uwzględniać możliwości płynnego przejścia do etapu akceleracji inkubowanych działalności gospodarczych. Należy w tym procesie uwzględnić lokalne uwarunkowania i specjalizacje gospodarcze, w tym możliwość rozwijania innowacyjnych firm w branżach związanych z turystyką, działalnością uzdrowiskową oraz gospodarką morską i logistyką. Oznacza to faktycznie potrzebą opracowania koncepcji/polityki działania inkubatora przedsiębiorczości, przy ścisłej współpracy z przedsiębiorcami oraz szkołami z miasta.<br><br>Inkubator przedsiębiorczości powinien być ważną lokalną instytucją otoczenia biznesu, której działalność wykracza poza ramy tylko samej inkubacji. Powinien spełniać rolę instytucji sieciującej oraz inicjującej współpracę na różnych polach, w tym pomiędzy przedsiębiorcami oraz instytucjami publicznymi. Ważną rolą działalności inkubatora powinna być działalność edukacyjna w kołobrzeskich szkołach, skąd rekrutowani będą przyszli odbiorcy działań inkubatora.<br><br>Inkubator może być inicjatorem i organizatorem działań wspierających kreatywność, np. kołobrzeskich hackathonów. |

| Kołobrzaska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzeski start-up |   |
|---|---|
|            | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 1. Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście, jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?</p> <p>Wyzwanie 2. Jak wzmacniać główną specjalizację miasta, godząc sprzeczne interesy i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?</p>  |
|            | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Korzyścią z realizacji zadania będzie stworzenia możliwości wspierania rozwoju postaw przedsiębiorczych, inkubacja innowacyjnych firm w początkowej fazie ich rozwoju oraz tworzenie platformy współpracy instytucji publicznych oraz biznesu na rzecz rozwoju przedsiębiorczości w Kołobrzegu.</p> <p>Powyższe korzyści wpłyną na zdolność miasta do kreowania rozwoju przedsiębiorczości, podniosą atrakcyjność miasta dla młodych mieszkańców, wspierać będą rozwój potencjału kadrowego oraz wspierać będą rozwój innowacyjnej gospodarki na terenie miasta.</p> |
|            | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Kołobrzaska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów).</p>   |
|           | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Utworzenie infrastruktury inkubatora oraz koszty organizacyjne – 2 do 5 mln zł, w zależności od wielkości/ powierzchni infrastruktury, sposobu jej utworzenia (modernizacja istniejących obiektów/ budowa nowej infrastruktury).</p> <p>Działalność inkubatora, łącznie z kosztami stałymi (wynagrodzenie, koszty eksploatacji infrastruktury) oraz kosztami realizacji działań pobocznych – 500 tys. zł rocznie.</p>   |
|          | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie cykliczne, coroczne, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej.</p>  |
|          | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Młodzi przedsiębiorcy w Kołobrzegu</p>   |
|          | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Instytucje otoczenia biznesu, związki i organizacje przedsiębiorców, wybrani przedsiębiorcy (np. współuczestniczący w procesie inkubacji), szkoły, organizacje pozarządowe, Rada Gospodarcza Miasta przy Prezydencie Miasta, Kołobrzaska Izba Gospodarcza oraz inne organizacje skupiające przedsiębiorców.</p>  |
|          | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Kluczowym czynnikiem sukcesu inkubatora jest jego odbiór/ atrakcyjność oferty w stosunku do potrzeb młodych przedsiębiorców. Z jednej strony oznacza to budowę stosownie atrakcyjnej oferty pod względem finansowym (koszty wynajmu infrastruktury), jak też korzyści, jaki odniesie przedsiębiorca w uczestnictwa w programie inkubacji (wiedza specjalistyczna, budowanie sieci współpracy, wejście na rynek, rozwinięcie działalności).</p>   |

**Kołobrzeska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzeski start-up**

Ważną kwestią jest zbudowanie pozycji partnera kompetencyjnego w mieście, wśród potencjalnych odbiorców działań, jak też partnerów działających w sieci współpracy (promocja działalności inkubatora, kompetencje odnoszące się do wiedzy merytorycznej pracowników inkubatora, dobre relacje z przedsiębiorcami).

Ważną kwestią jest atrakcyjność infrastruktury (nowoczesne wnętrza, wyposażenie) oraz korzystna lokalizacja w przestrzeni miasta.

**Zadanie 14. Kołobrzeska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów)**
**Kołobrzeska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów)**


**Wiodący obszar Smart City**  
 Inteligentna Gospodarka



**Realizacja celu**  
 Cel 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości  
**Priorytet**  
 1.1. Kołobrzeg otwarty na nowe branże



**Podmiot realizujący zadanie**  
 Inkubator przedsiębiorczości (powołany do życia na pośrednictwem Miasta lub zlokalizowanej w Kołobrzegu Instytucji Otoczenia Biznesu)





**Opis działania**  
 Realizacja działania jest powiązana z ideą preinkubacji innowacyjnych i konkurencyjnych działalności gospodarczych. Może być prowadzona przez powstały w Kołobrzegu (lub z jego inicjatywy) inkubator przedsiębiorczości. Oznacza to zorganizowanie w kołobrzeskich szkołach „cyklu zajęć” poświęconych przedsiębiorczości, których wymiarem praktycznym będzie poznanie idei inkubacji i możliwości rozwijania biznesu w Kołobrzegu. Idea zakłada, oprócz zajęć teoretycznych i praktycznych, także poznawanie pomysłów biznesowych, które rozwinęły się w Kołobrzegu. Ważne jest więc zaproszenie do współpracy kołobrzeskich przedsiębiorców, którzy odnieśli sukces w biznesie. Ci przedsiębiorcy powinni w trakcie zajęć dzielić się swoimi doświadczeniami i wskazywać kluczowe dla sukcesu w biznesie czynniki.

Oprócz cyklu atrakcyjnych zajęć w zakresie przedsiębiorczości proponuje się zintegrować środowisko kreatywnych, młodych osób w corocznej imprezie pod nazwą „Kołobrzeski hackathon”. Hackathon jest z reguły 2-3 dniową imprezą, w trakcie której programiści, jak też inne osoby, poszukują w sposób kreatywny, rozwiązań wybranych problemów. Hackathon stanowić może kluczową imprezę w skali roku, która integrować będzie młode i kreatywne osoby, przy poszukiwaniu innowacyjnych rozwiązań problemów miejskich (i nie tylko).

Organizacja hackathonu wiąże się z zapewnieniem stosownego zaplecza infrastrukturalnego, wraz z dostępem do Internetu oraz zapewnieniem stosownej obsługi (m. in. wyżywienie, wsparcie techniczne, nagrody). Kluczowe dla organizacji hackathonu jest zdefiniowanie tematów (problemów), nad którymi pracować będą uczestnicy. Mogą to być tematy zarówno dotyczące



| Kołobrzaska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów) |  |
|---|--|
|   | sfer publicznych funkcjonowania miasta, jak też kwestii gospodarczych. Oznacza to, że warto rozważyć możliwość pozyskiwania sponsorów zewnętrznych (partnerów biznesowych) tego działania.   |
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 1. Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście, jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?</p> <p>Wyzwanie 2. Jak wzmacniać główną specjalizację miasta, godząc sprzeczne interesy i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?</p>   |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Podstawową korzyścią z wdrożenia zadania będzie podniesienie wiedzy młodych mieszkańców miasta w zakresie przedsiębiorczości oraz integracja potencjału kreatywnego młodych osób z potencjałem gospodarczym miasta. Docelowo projekt przyczyni się do efektywniejszego wykorzystania istniejących w mieście atutów kreowania przedsiębiorczości i innowacyjności. Zadanie wzmacniać będzie wizerunek miasta, które daje możliwości rozwoju osobistego młodych mieszkańców, przyczyniając się do ich zatrzymania w mieście. Projekt przyczyni się do mobilizacji potencjału kreatywnego i powiązania go z potrzebami rozwojowymi miasta, czyli pośrednio do budowy tożsamości młodych mieszkańców.</p> |
|  | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Kołobrzaska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzesci start-up.</p>  |
|  | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>150-300 tys. zł/ rocznie prowadzenie zajęć w szkołach</p> <p>50 -150 tys. zł/ rocznie w odniesieniu do hackathonu</p>  |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie cykliczne, coroczne, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej.</p>   |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Młodzi mieszkańcy miasta, programiści, uczniowie szkół średnich, wyższych, pracownicy różnych sektorów gospodarki</p>   |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Urząd Miasta, spółki komunalne (które mogą dostarczać pomysłów tematycznych do hackathonów oraz zapewniać infrastrukturę), przedsiębiorcy (w tym sponsoring, fundowanie nagród).</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Kwestią kluczową jest zapewnienie odpowiednich zasobów do realizacji zadania. W szczególności odpowiednich/ kompetentnych osób, które prowadzić będą zajęcia. Ważne będzie zorganizowanie programu, zaproszenie do współpracy przedsiębiorców (w tym zapewnienie stosownego wynagrodzenia osób prowadzących).</p>   |

**Kołobrzeska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów)**

W przypadku hackathonu kluczowe zagadnienia to organizacja komitetu organizacyjnego, wybór obszarów tematycznych, zapewnienie nagród, wybór miejsca do przeprowadzenia (infrastruktura), promocja przedsięwzięcia.

**Zadanie 15. Kołobrzeskie centra coworkingowe**
**Kołobrzeskie centra coworkingowe**


**Wiodący obszar Smart City**  
 Inteligentna Gospodarka


**Realizacja celu**

Cel 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości

**Priorytet**

1.1. Kołobrzeg otwarty na nowe branże


**Podmiot realizujący zadanie**

Konieczność współpracy pomiędzy wieloma wydziałami Urzędu Miasta Kołobrzeg, ewentualną instytucją otoczenia biznesu (IOB) a przedsiębiorcami w kwestii uruchomienia centrów coworkingowych.


**Opis działania**

Centra coworkingowe powstają najczęściej z inicjatywy przedsiębiorców. Kołobrzeg mógłby wyróżnić się na tle innych miast poprzez podjęcie własnej inicjatywy zmierzającej do powstania miejskich centrów coworkingowych. W tym celu niezbędne będzie wydzielenie z nieruchomości miejskich lokalu/lokali na przestrzeń coworkingową oraz wyposażenie powstałych centrów, a także zatrudnienie niezbędnej obsługi. Jeżeli miasto nie zdecyduje się na samodzielne uruchomienie centrów, wówczas należy rozważyć podjęcie współpracy z przedsiębiorcami zainteresowanymi tego typu działalnością.

Centra coworkingowe działają na zasadzie wynajmu na określony czas przestrzeń biurowej (np. z biurkiem, fotelem/krzesłem, przyłączem internetowym). Centra coworkingowe wynajmują także sale konferencyjne i szkoleniowe, a niektóre również mikro-biura. Wynajmujący wraz z użytkującym najczęściej współpracują na podstawie umowy dzierżawy, którą podpisują na minimalny okres jednego miesiąca. Każdy z użytkowników korzysta z przestrzeni, biur, urządzeń, kuchni, strefy odpoczynku na takich samych prawach. W cenę wynajętej przestrzeni bardzo często wliczona jest opłata za sieć Wi-Fi a także dostęp do kawy i herbaty. Można także rozważyć powiększenie oferty usług i udogodnień oferowanych za dodatkową opłatą. Przykładami takich udogodnień mogą być: obsługa księgową, prawną, finansową, pomoc IT, tłumaczenia.

Opracowanie i udostępnienie kursów typu MOOC (Masowy Otwarty Kurs Online) wspierających kształcenie zawodowe dla branży turystycznej, uzdrowiskowej oraz branż powiązanych ma na celu podniesienie jakości zasobów ludzkich stanowiących potencjalne kadry dla branż kluczowych z punktu widzenia rozwoju Kołobrzegu.

Kursy typu MOOC (Massive Open Online Course - w dosłownym tłumaczeniu – Masowy Otwarty Kurs Online) to powszechnie dostępne, dla dużej liczby osób zajęcia edukacyjne realizowane w

### Kołobrzeskie centra coworkingowe

sieci internetowej. Kursy MOOC bazują na aktywnym i interaktywnym nauczaniu. Na kursy tego typu składają się nie tylko merytoryczne filmy dostępne dla słuchaczy, ale przede wszystkim cały proces edukacyjny realizowany na dwóch poziomach: prowadzący-uczestnik oraz uczestnik-uczestnik, wzbogacony różnorodnymi materiałami, ćwiczeniami, mini projektami czy analizami przypadków. W kursach typu MOOC wykorzystuje się różne techniki nauczania na odległość m.in. multimedialne wykłady zobrazowane różnymi animacjami, materiały do samodzielnej nauki, ćwiczenia interaktywne, grupowe zadania, testy i quizy do sprawdzania własnej wiedzy.

Do organizacji tego typu kursów w Kołobrzegu niezbędne byłoby stworzenie atrakcyjnego programu przygotowanego we współpracy przedstawicieli szkolnictwa zawodowego oraz przedstawicieli przedsiębiorstw reprezentujących przede wszystkim branżę turystyczną i uzdrowską. Ponadto istotne będzie wsparcie władz miasta w uzyskaniu dostępu do platformy e-learningowej typu MOOC. W Polsce funkcjonuje platforma Navoica (<https://navoica.pl/>) oferująca kursy typu MOOC. Sugeruje się nawiązanie współpracy z tą platformą (lub jej podobnymi) w zakresie merytorycznego wsparcia procesu przygotowania i udostępnienie kursów dedykowanych osobom z Kołobrzegu i okolic, chcącym kształcić się w zawodach z branży turystycznej, uzdrowskiej oraz z branż powiązanych.

W ramach zadania zostanie utworzone również centrum usług biznesowych dla przedsiębiorców, w ramach którego, przyszli oraz działający na rynku przedsiębiorcy otrzymają pomoc polegającą na przygotowaniu do założenia działalności gospodarczej, pomoc w rozwiązywaniu bieżących problemów związanych z funkcjonowaniem firmy, usługi polegające na pisaniu biznes planów, pomoc w poszukiwaniu środków na rozwój firmy. Celem centrum będzie wspieranie tworzenia i rozwoju firm, udzielanie informacji i pomocy w inwestowaniu na terenie Miasta Kołobrzeg, organizacja szkoleń dla przedsiębiorców.



#### Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe

Wyzwanie 1. Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście (jakie), jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?







Wyzwanie 2. Jak wzmocnić główną specjalizację miasta (przy widocznym już dziś deficycie kadr, małej innowacyjności branży turystyczno-uzdrowskiej) godząc sprzeczne interesy (coraz więcej obiektów hotelarskich, coraz mniej przestrzeni zielonej, coraz więcej turystów, coraz większa presja na środowisko i pogorszenie jakości życia) i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?



#### Prognozowane korzyści










Wytworzenie w ramach centrów wspólnego środowiska pracy, przestrzeni do networkingu, przestrzeni wyposażonej w udogodnienia do prowadzenia działalności gospodarczej. Centra coworkingowe staną się przestrzeniami oferującymi zalet pracy biurowej podmiotom wykonującym wolne zawody, często pracującym w pojedynkę. Daje to możliwość rozwinięcia się w Kołobrzegu działalności innych niż dominujące (branża turystyczna i uzdrowska). Ponadto dla osób korzystających z oferty centrów, chcących pracować poza domem, centra coworkingowe dają możliwość oddzielenia życia zawodowego od życia prywatnego, nawiązania cennych kontaktów biznesowych czy wymiany informacji i doświadczeń.

Zwiększenie zainteresowania, poprzez bezpłatny i powszechny dostęp do zajęć edukacyjnych, zawodami wspierającymi rozwój przede wszystkim branży turystycznej i uzdrowskiej oraz podniesienie liczebności i jakości kadr dedykowanych tym branżom.



| Kołobrzeshire centra coworkingowe   |  |
|---|--|
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Centra coworkingowe mogą stać się partnerem w realizacji zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kołobrzeshire kursy typu MOOC wspierające rozwój organizacji pozarządowych i liderów lokalnych.</li> </ul>   |
|    | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Referencyjnie: koszt uruchomionego w 2015 roku biura coworkingowego Concept Space w Gdyni, zajmującego zajmuje 130 m<sup>2</sup>, wyniósł 30 tys. zł.<br/> <a href="https://franchising.pl/arttykul/11432/uruchamiamy-biuro-coworkingowe/">(https://franchising.pl/arttykul/11432/uruchamiamy-biuro-coworkingowe/)</a></p> <p>Z kolei wg. portalu jestemSzefem.pl szacowany koszt początkowy uruchomienia centrum coworkingowego o powierzchni 250 m<sup>2</sup> wynosi około 140 000 zł<br/> <a href="https://jestemszefem.pl/pomysl-na-biznes/jak-zalozyc-firme-wynajmujaca-przestrzen-coworkingowa-na-godziny-biura-do-wynajecia#chapter-8">           (https://jestemszefem.pl/pomysl-na-biznes/jak-zalozyc-firme-wynajmujaca-przestrzen-coworkingowa-na-godziny-biura-do-wynajecia#chapter-8)         </a></p>                            |
|    | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>W zakresie rozpoczęcia działalności: krótkoterminowy (do 3-5 lat). Dalej stały charakter.</p>  |
|   | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Obecni oraz przyszli mieszkańcy Kołobrzegu, w szczególności wykonujący wolne zawody, freelancerzy. Przedstawiciele głównie branż kreatywnych oraz branż innych niż obecnie dominujące (turystyczna i uzdrowiskowa)</p>  |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>W zakresie wymiany doświadczeń: Miasto Poznań, które uruchomiło miejską przestrzeń pracy wspólnej <i>+jeden</i> (<a href="https://www.plusjeden.com/">https://www.plusjeden.com/</a>)</p> <p>W zakresie poszukiwania do współpracy platforma, na której będzie można umieścić przygotowane kursy MOOC – platforma Navoica (<a href="https://navoica.pl/">https://navoica.pl/</a>).</p> <p>W zakresie przygotowania treści merytorycznych – przedstawiciele lokalnych szkół zawodowych oraz przedsiębiorcy z branży turystycznej i uzdrowiskowej, a także branż powiązanych.</p>   |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Trudności ze znalezieniem grona odbiorców dla działań Kołobrzeshire centrów coworkingowych w początkowej fazie działalności. W sytuacji uruchomienia przedsięwzięcia przez miasto należy liczyć się z koniecznością wieloletniego zaangażowania finansowego, choć przyjąć należy, że generowane przychody będą z nawiązką pokrywać koszty utrzymania centrów coworkingowych.</p> <p>Trudności w opracowaniu atrakcyjnych w formie i bogatych w treści merytoryczne kursów dedykowanych zawodom przede wszystkim z branży turystycznej i uzdrowiskowej.</p> <p>Trudności w znalezieniu platformy e-learningowej chcącej udostępnić swoją przestrzeń do przygotowanych kursów dedykowanych przede wszystkim mieszkańcom Kołobrzegu i okolic.</p> <p>Trudności ze znalezieniem liczego grona odbiorców dla przygotowanych kursów edukacyjnych.</p> |







**Zadanie 16. Kołobrzski Produkt Roku**

| Kołobrzski Produkt Roku   |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Gospodarka   |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości<br><b>Priorytet</b><br>1.1. Kołobrzeg otwarty na nowe branże<br>1.2. Turystyka i działalność uzdrowiskowa napędzające rozwój miasta  |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Zadanie zlecone w otwartym konkursie dla organizacji pozarządowych.   |
|    | <b>Opis działania</b><br>Przeprowadzanie corocznego konkursu <sup>13</sup> , który wyłoni produkt lub usługę, który w szczególnym stopniu przyczynia się do tworzenia marki Kołobrzegu.<br><br>Produkt roku mógłby być potem przedstawiany przez miasto na targach, spotkaniach czy szerzej opisywany w przestrzeni cyfrowej. Dodatkową nagrodą dla zwycięzcy konkursu mogłaby być możliwość darmowego lub na preferencyjnych warunkach udziału w lokalnych jarmarkach i/lub wydarzeniach organizowanych przez Miasto.<br><br>Nagroda powinna promować dywersyfikację gospodarczą Kołobrzegu. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 1. Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście (jakie), jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?  |
|  | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Budowanie jakościowego aspektu gospodarki Kołobrzegu  |
|  | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Partycypacyjny przewodnik miejski   |
|  | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>100 000 zł rocznie   |
|  | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Zadanie cykliczne, coroczne, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej.   |

<sup>13</sup> Odpowiednik nagrody Kołobrzskie Koniki w wymiarze gospodarczym.

| Kołobrzski Produkt Roku   |   |
|---|---|
|  | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Przedsiębiorcy z Kołobrzegu   |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Rada Gospodarcza Miasta przy Prezydencie Miasta, Kołobrzaska Izba Gospodarcza oraz inne organizacje skupiające przedsiębiorców np. Regionalne Stowarzyszenie Turystyczno - Uzdrawiskowe, Kołobrzskie Stowarzyszenie Kupców i Przedsiębiorców. |

### Zadanie 17. Port w Kołobrzegu – kołobrzskie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań

| Port w Kołobrzegu – kołobrzskie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań |  |
|--|--|
|               | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Gospodarka  |
|              | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 1. Zdywersyfikowana i innowacyjna gospodarka przyszłości<br><b>Priorytet</b><br>1.2 Turystyka i działalność uzdrawiskowa napędzające rozwój miasta   |
|             | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Zarząd Portu Morskiego w Kołobrzegu Sp. z o.o. lub inna jednostka miejska odpowiedzialna za promocję (która zapewnić będzie możliwość prowadzenia działalności gospodarczej – w tym sprzedaż produktów lokalnych).   |
|             | <b>Opis działania</b><br><p>Idea zadania opiera się na potencjale miasta Kołobrzeg i Portu Kołobrzeg – związanego z możliwością dotarcia bezpośredniego do dużej liczby osób odwiedzających miasto i Port. Ponadto idea bazuje na koncepcji ożywienia Portu, jako miejsca ważnego dla ruchu turystycznego oraz turystyki doznań – zmysłów. Realizacja zadania polegać będzie na utworzeniu w przestrzeni portowej miejsca, które integrować będzie wizerunek miasta – jako przestrzeni bogatych tradycji, różnorodności produktów i usług – nawiązujących do rozwiniętych funkcji gospodarczych, kulturowych, przyrodniczych miasta.</p> <p>Oznacza to w praktyce utworzenie w przestrzeni portowej, miejsca, w którym zlokalizowane zostaną kołobrzskie i pochodzące z okolicy produkty lokalne. Będzie to swoisty punkt informacji turystycznej – ukierunkowany na promocję nie tylko usług i produktów, ale także na możliwość ich spróbowania i zakupu nie miejscu.</p> <p>W tej przestrzeni mogą odbywać się również eventy i akcje promocyjne, zarówno działań komercyjnych (produktów, usług), jak też publicznych (np. imprez kulturalnych). Idea działalności centrum usług i produktów lokalnych może być powiązana z ideą żywego muzeum tradycji i kultury, m. in. nawiązujących do gospodarki morskiej, uzdrawiskowej. Centrum może stać się ważnym miejscem dla realizacji działań kulturalnych i kulturowych, np. ciekawych wykładów, prelekcji, lekcji historii, zarówno do turystów jak też mieszkańców – łącząc funkcje komercyjną i publiczną.</p> <p>Centrum usług i produktów powinno prowadzić aktywną działalność w Internecie – poprzez sklep on-line. Możliwe jest zintegrowanie infrastruktury sprzedażowej (sklepu on-line) z istniejącą już</p> |

**Port w Kołobrzegu – kołobrzесьkie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań**

infrastrukturą informatyczną, wykorzystywaną do promocji miasta ( RE: GENERACJA - <https://regeneracja.kolobrzeg.eu/>). W ten sposób uzyska się efekty synergii i wykorzysta się potencjał rozpoznawalności istniejących już narzędzi promocyjnych. Przekłady takich rozwiązań stosowane są powszechnie, np. w promocji bałtyckiej wyspy i jednocześnie gminy Bornholm.

Ponadto w ramach zadania należy podjąć próbę utworzenia inicjatywy: Kołobrzесьki Start-up – konkursu dla młodych mieszkańców miasta, którzy będą tworzyć przedsięwzięcia gospodarcze dla nowych produktów. Najbardziej kreatywne a jednocześnie perspektywiczne pomysły zostaną nagrodzone przez miasto lub partnerów biznesowych.


**Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe**

Wyzwanie 1. Jak przełamać monokulturę gospodarczą i rozwinąć inne branże w mieście, jednocześnie wykorzystując potencjał portu w Kołobrzegu?

Wyzwanie 2. Jak wzmacniać główną specjalizację miasta, godząc sprzeczne interesy i pamiętając, że to właśnie turystyka napędza ekonomię miasta i budżet miasta?


**Prognozowane korzyści**

Wykorzystany zostanie potencjał portu, który stanie się jeszcze ważniejszym punktem życia społeczno-gospodarczego oraz kulturalnego miasta. Miasto Kołobrzeg budować będzie wizerunek miasta szerokich możliwości, innowacyjnego w zakresie rozwoju turystycznego, integrującego swój potencjał gospodarczy. Centrum produktów lokalnych stanie się jednym z miejsc sprzedaży produktów i usług, w szczególności takich, które mają mniejszą zdolności sprzedaży bezpośredniej. Powstanie miejsce, które będzie łatwo dostępne dla turystów i mieszkańców, łącząc w sobie elementy nowoczesności oraz tradycji. Będzie kolejną ważną atrakcją turystyczną miasta.

Miasto Kołobrzeg budować będzie wizerunek miasta szerokich możliwości, innowacyjnego w zakresie rozwoju turystycznego, integrującego swój potencjał gospodarczy. Działający w ramach Centrum produktów lokalnych sklep on-line stanie się jednym ze sposobów sprzedaży produktów i usług, w szczególności takich, które mają mniejszą zdolności sprzedaży bezpośredniej.


**Powiązanie z innymi zadaniami**

-


**Orientacyjna wartość zadania**

- ✓ Utworzenie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań – około 2 mln zł.
- ✓ Integracja/ budowa infrastruktury informatycznej sklepu on-line – 200 tys. zł
- ✓ Działalność centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań – około 500 tys. rocznie, z czego zakłada się uzyskanie przychodów ze sprzedaży produktów, które zagwarantują pokrycie kosztów działalności i zwrot poniesionych kosztów na utworzenie centrum w okresie do 10 lat od rozpoczęcia działalności


**Okres realizacji zadania**

Zadanie cykliczne, coroczne, do rozpoczęcia w perspektywie średnioterminowej.


**Beneficjenci/grupa docelowa**

Przedsiębiorcy, turyści, mieszkańcy

**Port w Kołobrzegu – kołobrzeskie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań**

**Potencjalni partnerzy**

Zarząd Portu Morskiego w Kołobrzeg Sp. z o.o.


**Bariery i ryzyka realizacji**

Pierwszym krokiem do realizacji zadania jest zbudowanie opracowanie koncepcji, w której zdefiniowana zostanie idea, zakres działalności, struktura organizacyjna.

Kluczowe dla realizacji zadania jest znalezienie stosownej lokalizacji, która umożliwi komfortowe dotarcie, bez barier także dla osób starszych i z niepełnosprawnościami, a jednocześnie w miejscu, które będzie łatwo dostępne i widoczne w strukturze przestrzennej Portu.

Ponadto kluczowa dla idei funkcjonowania centrum będzie odpowiednia jakość obsługi, jak też stosowny wachlarz usług i produktów, które mogą być sprzedawane i promowane. Konieczne jest zatem przeprowadzenie stosownych badań, analiz – w celu weryfikacji potencjału produktów lokalnych.

Ważne będzie dostosowanie popytu i podaży produktów. Oznacza to faktycznie konieczność stałego monitorowania rozwoju „sklepu on-line”, budowania długoterminowej strategii działania.









KOŁOBRZEG  
RE:GENERACJA



## 6.5 - INTELIGENTNA MOBILNOŚĆ

**Zadanie 18. Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane**

| Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane            |  |
|---|--|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Mobilność   |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.2 Miasto przyjaznej mobilności<br>3.3 Kompetentne służby publiczne   |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Gospodarki Komunalnej i Lokalowej (GKL), Komunikacja Miejska w Kołobrzegu Sp. z o.o. (KM), Regionalne Centrum Kultury (RCK)  |
|  | <b>Opis działania</b><br>Fundamentem polityki mobilności Kołobrzegu powinna być realizacja <i>Polityki transportowej Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg, Gminę Ustronie Morskie.</i><br><br>Na każdym etapie prac związanych z tworzeniem rozwiązań związanych z transportem w mieście należy brać pod uwagę zewnętrzny kontekst funkcjonowania systemów transportowych. Nawet w wypadku stworzenia w Kołobrzegu doskonałego systemu transportu publicznego, przy braku atrakcyjnej i spójnej oferty w ujęciu regionalnym, wiele problemów nie będzie mogło zostać rozwiązanych.<br><br>Z tego względu fundamentem działań Miasta w obszarze mobilności powinno być zaangażowanie Kołobrzegu w tworzenie wspólnej, jednolitej i zintegrowanej oferty transportu publicznego z podmiotami publicznymi i prywatnymi w ramach Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego (w pewnych aspektach szerzej, także w ramach Koszalińsko-Kołobrzesco-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego).<br><br>Do obszarów współpracy powinny należeć: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stosowanie wspólnych i jednolitych standardów infrastruktury przystankowej (np. forma graficzna rozkładów czy tabliczek przystankowych);</li> <li>✓ Pełna integracja rozkładowa i taryfowa, jednolita numeracja połączeń<sup>14</sup>; szeroka dostępność informacji i oferty biletowej w aplikacjach mobilnych;</li> </ul> |

<sup>14</sup> W wypadku przewoźników prywatnych należy powiązać udzielania zezwolenia na regularny przewóz osób z udostępnianiem danych o połączeniach w jednolitej formie, która może zostać włączona do spójnego systemu informacji pasażerskiej.



### Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane

- ✓ udostępnianie danych o rozkładach i lokalizacji pojazdów w formacie otwartych danych (preferencyjnie format GTFS)<sup>15</sup>.

Docelowo powinna powstać jedna strona internetowa (połączona z aplikacją mobilną - Kołobrzeg. RE:GENERACJA), która powinna zapewniać możliwość zaplanowania podróży i zakupu biletu w całym obszarze funkcjonalnym. Integralną częścią systemu informacji pasażerskiej powinny być tablice dynamicznej informacji pasażerskiej.

Ostatecznym, wizjonerskim celem działań powinno być osiągnięcie na poziomie Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego poziomu integracji opisywanego jako MaaS (mobilność jako usługa). Oznacza to, że jedna aplikacja/platforma pozwoli na korzystanie z różnych środków transportu – kolei, autobusu, rowerów publicznych, hulajnog itp.

W ujęciu przestrzennym kluczowym wyzwaniem integracji polityki mobilności jest przebudowa węzła przesiadkowego znajdującego się przy dworcu kolejowym w Kołobrzegu oraz uporządkowanie i ujęcie w systemowe ramy relacji pomiędzy podmiotami, które z niego korzystają. Jego forma przestrzenna wymaga uwzględnienia roli wszystkich środków transportu i powinna być nakierowana na minimalizację czasu przesiadek.







Inicjatywa Kołobrzесьkiego Roweru Miejskiego powinna być stale rozwijana, zarówno w aspekcie zwiększania zasięgu sieci stacji, jak i jej zagęszczenia.

W ramach tego zadania powinny zostać również podjęte kroki na rzecz zwiększenia roli kolei w regionie poprzez:

- ✓ kontynuację rozmów z samorządami KKBOF i samorządem województwa na temat możliwości stworzenia kompleksowego planu zwiększenia roli kolei w połączeniach regionalnych;
- ✓ przeanalizowanie możliwości partycypacji finansowej samorządów obszaru funkcjonalnego w budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- ✓ podjęcie dialogu z PKP PLK i samorządem województwa zachodniopomorskiego na rzecz zwiększenia przepustowości linii kolejowej nr 402 i stworzenia zintegrowanej oferty połączeń kolejowo-autobusowych do miejscowości nadmorskich;
- ✓ podjęcie działań na rzecz stworzenia w dłuższej perspektywie jednolitej i prostej w odbiorze dla mieszkańców i turystów taryfy obejmującej połączenia kolejowe, autobusowe i inne usługi mobilności na terenie obszaru funkcjonalnego, także w ramach porozumień z podmiotami prywatnymi.
- ✓ Podjęcie działań – analiz w zakresie możliwości uruchomienia „wspólnego biletu PKP Intercity + KM Kołobrzeg” umożliwiającego korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego osobom przybywającym do Kołobrzegu pociągiem.

Wprowadzanie zmian w układzie transportowym miasta na podstawie symulacji i analiz (model ruchu). Badanie napełnień i realnych potoków pasażerskich w komunikacji miejskiej poprzez zastosowanie bramek liczących w pojazdach komunikacji miejskiej..

<sup>15</sup> Stosowanie standardu otwartych danych pozwala na włączenie Kołobrzegu do oferty prywatnych aplikacji mobilnych, które swoim zasięgiem obejmują całą Polskę (co przekłada się na poprawę informowania o komunikacji miejskiej np. turystów).



| Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane              |   |
|---|---|
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 4. Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?</p> <p>Transport zbiorowy nie stanowi dziś atrakcyjnej alternatywy dla transportu indywidualnego w Kołobrzegu. W szczególności w okresie letnim zauważalne jest zatłoczenie sieci drogowej. Osiągnięcie celów opisanych w dokumentach strategicznych dot. transportu wymaga zintensyfikowania podejmowanych inicjatyw.</p> |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Budowa atrakcyjnej alternatywy dla samochodu w ruchu lokalnym i ponadlokalnych. Poprawa jakości środowiska (zmniejszenie poziomu hałasu i emisji gazów cieplarnianych oraz pyłów), zmniejszenie poziomu kongestii.</p>   |
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego z niezbędną infrastrukturą. Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności, Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa.</p>  |
|   | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Zadanie w pierwszej kolejności odnosi się do konieczności zbudowania partnerstw, porozumień i wspólnej wizji rozwoju polityki mobilności w całym obszarze nadmorskim oraz pełniejszego wykorzystanie istniejących już zasobów<sup>16</sup> – dopiero w następnej kolejności do bezpośrednich zadań inwestycyjnych czy projektowych.</p> <p>Wyjściowym kosztem dla realizacji zadania jest stworzenie dodatkowego specjalistycznego stanowiska ds. polityki mobilności w UM – ok. 50 000 zł rocznie</p>            |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie długoterminowe (wizjonerskie)</p>   |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>W zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej, zmniejszenia poziomu kongestii czy poprawy jakości środowiska: niemal wszyscy mieszkańcy Kołobrzegu. Jedną z podstawowych grup docelowych zintegrowanego transportu publicznego w obszarze nadmorskim powinni być turyści</p>   |

<sup>16</sup> Kołobrzeg dysponował (w 2021 r.) np. systemem informatycznym, który pozwala na wizualizowanie tras pojazdów czy wyświetlanie tabliczek przystankowych online oraz lokalizacji pojazdów. Trudno jednak uznać, że umiejscowienie go pod adresem <http://79.187.77.42/> jest intuicyjne, a zakres jego wykorzystania pozwala dziś konkurować transportowi publicznemu z innymi wyborami w podróży.





Porównajmy funkcjonalność tego systemu z systemem funkcjonującym w Czechach w kraju (województwie) pardubickim i hradeckim: <https://tabule.oredo.cz/idspublic/>. W ramach jednej platformy można tam odszukać informacje o rozkładach, położeniu pojazdów wielu spółek (zarówno autobusów, jak i pociągów) na terenie całego regionu odpowiadającego wielkością polskiemu województwom.

Realizacja koncepcji Smart City w zakresie zintegrowanej polityki transportowej wymaga wyjścia poza ramy przypisywania inteligentnego rozwiązania do konkretnej spółki, jednostki organizacyjnej czy nawet jednostki samorządu terytorialnego. To nie samo istnienie cyfrowych systemów zarządzania, a stopień ich integracji i kompleksowości decyduje o tym, że dane rozwiązanie można uznać za inteligentne.





| Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane            |  |
|---|--|
|   | i należy brać to pod uwagę przy projektowaniu intuicyjnych i konkurencyjnych wobec prywatnych samochodów rozwiązań   |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Gminy Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny, prywatni przewoźnicy autobusowi, operatorzy platform związanych z mobilnością, PKP PLK,<br><br>Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.  |
|  | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Przedłużające się prace nad nowymi rozwiązaniami w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym; brak zaangażowania sąsiednich gmin i podmiotów zewnętrznych w budowę spójnego systemu transportowego; przewaga partykularnych interesów poszczególnych podmiotów nad korzyściami ze wspólnego systemu; brak odpowiednich zasobów oraz narzędzi do prowadzenia dostatecznie kompleksowej polityki transportowej. |

### Zadanie 19. Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą

| Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego z niezbędną infrastrukturą |   |
|--|---|
|               | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Mobilność  |
|               | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne, 2.2 Miasto przyjaznej mobilności   |
|               | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Komunikacja Miejska w Kołobrzegu Sp. z o.o.   |
|               | <b>Opis działania</b><br>Zakup nisko- lub zeroemisyjnych autobusów dla komunikacji miejskiej w Kołobrzegu w zależności od możliwości pozyskania zewnętrznego dofinansowania i analizy długoterminowych kosztów i korzyści.<br><br>Autobusy powinny być wyposażone w system GPS oraz system dynamicznej informacji pasażerskiej, optymalnie informujący o możliwościach przesiadek na inne środki transportu, także kolej.<br><br>Zakupowi autobusów powinna towarzyszyć rozbudowa infrastruktury technicznej do obsługi pojazdów. |

| Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego z niezbędną infrastrukturą |  |
|--|--|
|                 | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 4. Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?</p>   |
|                 | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Poprawa atrakcyjności transportu publicznego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji z transportu (ale tylko pod warunkiem kompleksowych zmian i usprawnień w polityce transportowej miasta).</p>   |
|                 | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane – poprawie jakości taboru musi towarzyszyć coraz bogatsza oferta połączeń i doskonalenie innych obszarów polityki transportowej.</p>   |
|                 | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Koszt zakupu 4 autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą do ich obsługi<sup>17</sup> to koszt ok. 12 mln zł. W WPF na rozbudowę bazy dla komunikacji miejskiej zaplanowano 30.000.000 zł</p>   |
|                | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Pierwsze zakupy w perspektywie krótkookresowej (do 5 lat), długoterminowo wymiana całego taboru</p>  |
|               | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Użytkownicy transportu zbiorowego w Kołobrzegu</p>  |
|               | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Wspólne zakupy taboru w ramach Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego pozwoliłyby na zmniejszenie jednostkowej kwoty autobusu. Jak pokazuje praktyka rynkowa, ceny taboru dla transportu publicznego w wypadku niewielkich zamówień są istotnie zawyżone.</p> |

## Zadanie 20. Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu

| Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu                          |  |
|---|--|
|  | <p><b>Wiodący obszar Smart City</b></p> <p>Inteligentna Mobilność</p>  |
|  | <p><b>Realizacja celu</b></p> <p>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu</p> <p><b>Priorytet</b></p> <p>2.1. Miasto ekologiczne, 2.2 Miasto przyjaznej mobilności</p> |

<sup>17</sup> Zakładając rynkową kwotę autobusu z przetargów z lat 2020/21 z rozszerzoną gwarancją zapewniającą długotrwałą żywotność baterii, infrastrukturę w zajezdni i ładowarki na trasie.

**Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu**

**Podmiot realizujący zadanie**

Wydział Gospodarki Komunalnej i Lokalowej (GKL), Wydział Inwestycji i Rozwoju (WIR), Wydział Spraw Społecznych (WS), Pełnomocnik Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych (PON), Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami (WŚIO), Straż Miejska w Kołobrzegu (SM).

**Opis działania**








Zapewnienie odpowiednich warunków dla rozwoju elektromobilności i mikromobilności:

- ✓ Stworzenie planu współpracy podmiotów prywatnych i publicznych na rzecz budowy stacji ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym.
- ✓ Uzupełnianie informacji o publicznych i ogólnodostępnych prywatnych punktach ładowania pojazdów elektrycznych w portalach informacyjnych (aplikacja KOŁOBRZEG RE: GENERACJA) i mapowych miasta.
- ✓ Stopniowe wdrażanie pojazdów o napędzie elektrycznym w spółkach miejskich, flocie urzędu miasta i Straży Miejskiej.
- ✓ Wprowadzenie preferencyjnej lub zerowej taryfy parkingowej dla pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi oraz prawem miejscowym.
- ✓ Współpraca z podmiotami prywatnymi w tworzeniu zasad funkcjonowania urządzeń transportu osobistego<sup>18</sup> w Kołobrzegu. Wyznaczenie z prywatnymi partnerami sugerowanych stref parkowania tego rodzaju pojazdów.
- ✓ Udzielanie informacji na temat możliwości pozyskiwania funduszy na rozwój elektromobilności przez Urząd Miasta w kanałach tradycyjnych i cyfrowych.

Działanie na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego i pieszego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- ✓ Dążenie do ograniczenia niepotrzebnych podróży poprzez realizację koncepcji miasta 15-minutowego.
- ✓ Sukcesywne wdrażanie planów dot. kluczowych powiązań pieszych oraz rowerowych.
- ✓ Przeprowadzanie spacerów badawczych z seniorami i osobami z niepełnosprawnościami, które będą miały na celu identyfikację ich potrzeb i spostrzeżeń dot. dostępności przestrzeni.
- ✓ Inwentaryzacja miasta pod kątem barier architektonicznych i udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami. Stworzenie w portalach mapowych i aplikacjach mobilnych miasta warstwy poświęconej barierom architektonicznym i obiektom przystosowanym do obsługi osób z niepełnosprawnościami (np. toalet, lokali gastronomicznych, obiektów użyteczności publicznej).
- ✓ Stałe prowadzenie audytu dostępności on-line z możliwością partycypacji mieszkańców.

<sup>18</sup> Urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych, napędzane siłą mięśni lub za pomocą silnika elektrycznego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h.





| Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu                          |  |
|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Przeprowadzenie audytu infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, w szczególności w obszarach otoczenia szkół podstawowych.</li> <li>✓ Wdrożenie opisanych w polityce transportowej Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obszarów uspokojonego ruchu wraz z budową i remontami ulic w formie woonefów, analiza możliwości ograniczania wjazdu najbardziej emisyjnych pojazdów do strefy uzdrowskiej oraz minimalizacja tranzytu realizowanego w obrębie strefy.</li> <li>✓ Wprowadzanie zmian w ruchu w obszarze śródmiejskim w oparciu o model ruchu (badanie zawierające szereg czynności analitycznych mających na celu skwantyfikowanie ludzkich zachowań komunikacyjnych na danym obszarze).</li> <li>✓ Wykorzystanie danych pochodzących od operatorów sieci komórkowych w celu analizy ruchu turystycznego i jego wpływu na sytuację transportową w Kołobrzegu.</li> </ul> <p>Wypracowanie standardów infrastruktury dostępnej dla osób w każdym wieku i z niepełnosprawnościami (w tym np. maksymalne odległości pomiędzy elementami infrastruktury), uprzywilejowanie ruchu pieszego poprzez organizację ruchu, poszerzenie chodników względem powierzchni jezdni i stosowanie ciągłości nawierzchni chodników na skrzyżowaniach w strefach uspokojonego ruchu.</p> |
|   | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 4. Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?</p> <p>Nadmierne zatłoczenie dróg oraz zbyt wysoki poziom emisji szkodliwych substancji z transportu. Występowanie zbyt licznych zdarzeń drogowych i wypadków śmiertelnych</p>  |
|  | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Poprawa jakości środowiska (zmniejszenie poziomu hałasu i emisji gazów cieplarnianych oraz pyłów), budowa wizerunku nowoczesnego i przyjaznego dla środowiska miasta.</p>   |
|  | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu.</p>   |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Długoterminowy (wizjonerski) – strategię elektromobilności przyjmowane w Polsce przyjmują perspektywę ok. 15 lat</p>   |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Straż Miejska w Kołobrzegu (SM), spółki miejskie, Urząd Miasta Kołobrzeg, użytkownicy prywatnych pojazdów elektrycznych</p>   |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Energa-Operator, firmy i organizacje zrzeszone w Polskim Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych, PFR dla Miast.</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p>  |



**Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu**



Niedostateczny zakres publicznych programów wsparcia w zakresie elektromobilności i ich niestabilność legislacyjna.




**Zadanie 21. Kołobrzaska Polityka Parkingowa**

| Kołobrzaska Polityka Parkingowa   |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Mobilność  |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne, 2.2 Miasto przyjaznej mobilności   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Gospodarki Komunalnej i Lokalowej (GKL).  |
|  | <b>Opis działania</b><br>Przeprowadzenie analizy stanu obecnego i wypracowanie rekomendacji dla zmian w układzie parkingów w Kołobrzegu oraz analiza możliwości zmian w strefie płatnego parkowania.<br><br>Przeprowadzenie analizy lokalizacji i napętnienia legalnych i nielegalnych miejsc parkingowych, także na terenach prywatnych, z wykorzystaniem nowoczesnych technologii np. monitoringu z dronów wykorzystujących analizy AI (automatyczne rozpoznawanie i klasyfikowanie pojazdów).<br><br>Dostosowanie wielkości i stawek w Strefie Płatnego Parkowania tak, by możliwa była rotacja miejsc parkingowych – optymalne napętnienie to 85%.<br><br>Budowa (w przypadku pozyskania finansowania zewnętrznego) systemu wyświetlaczy informujących o poziomie zapełnienia miejsc parkingowych na głównych parkingach w mieście – informacje będzie umieszczane i dostępne w aplikacji mobilnej Kołobrzeg. RE:GENERACJA.<br><br>W ramach procesu tworzenia polityki parkingowej należy przeprowadzić analizę zasadności budowy parkingów przesiadkowych (buforowych) z badaniem czynników, które mogłyby skłonić kierowców do przesiadki na transport publiczny.<br><br>Należy także przeanalizować możliwości ujednoczenia narzędzi i form płatności za parkowanie z innymi cyfrowymi rozwiązaniami w transporcie – np. możliwość korzystania z tego samego interfejsu i portfela w celu opłacenia przejazdu pociągiem, komunikacją miejską, rowerem publicznym czy usług carsharingowych w duchu koncepcji mobilności jako usługi (MaaS).<br><br>Na etapie wdrażania polityki parkingowej: Wykorzystanie automatycznych systemów (kamery na wjazdach na parkingi, mobilne urządzenia automatycznie weryfikujące status opłaty w oparciu o tablice rejestracyjne) w celu egzekwowania opłat parkingowych. |

| Kołobrzaska Polityka Parkingowa   |   |
|---|---|
|    | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 4. Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?   |
|    | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Uporządkowanie przestrzeni miejskiej, wzrost atrakcyjności wizualnej, wzrost dochodów do budżetu miasta.  |
|    | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu.   |
|    | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>Przeprowadzenie szczegółowych analiz i stworzenie koncepcji zmian: ok. 100 000 – 200 000 zł  |
|    | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Krótkoterminowy: 2-5 lat   |
|   | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Wdrażania polityki parkingowej bezpośrednio oddziałuje na kierowców: lokalnych i przyjezdnych, ale korzyści z uporządkowania relacji w przestrzeni i na ulicach dotyczą przede wszystkim innych użytkowników przestrzeni np. pieszych   |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Zarząd Dróg Powiatowych (ZDP), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF), Kołobrzaska Izba Gospodarcza (KIG), Rada Gospodarcza Miasta przy Prezydencie Miasta. |
|  | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Zmiany w polityce parkingowej często wiążą się dużymi kontrowersjami, a partykularne interesy często przeważają nad długofalowym osiągnięciem celów polityki miejskiej.   |

## Zadanie 22. Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności

| Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności  |   |
|---|---|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentna Mobilność  |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.1. Miasto ekologiczne, 2.2 Miasto przyjaznej mobilności |

| Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności  |   |
|---|---|
|    | <p><b>Opis działania</b></p> <p>Przygotowanie pakietu informacji o możliwościach zrównoważonego poruszania się po Kołobrzegu dla hoteli i innych obiektów noclegowych (do dystrybucji i wspólnej promocji).</p> <p>Utworzenie trwałej formuły współdziałania sektora publicznego i prywatnego na rzecz promocji zrównoważonej mobilności w turystyce.</p> <p>Działanie ma na celu zmniejszenie uciążliwości ruchu turystycznego dla mieszkańców Kołobrzegu i poprawę warunków środowiskowych i przestrzennych dla samych turystów.</p> <p>Stworzenie i dystrybucja analogicznych materiałów kampanii dla pracowników sektora publicznego i osób korzystających z urzędów.</p> <p>W ramach narzędzi promocji zrównoważonej i aktywnej mobilności warto rozważyć wdrożenie programu zachęt dla pracowników sektora publicznego w zamian za korzystanie z roweru lub transportu publicznego w dojazdach do miejsca pracy. W celu zmniejszenia kongestii i ograniczenia zatłoczenia w pojazdach komunikacji miejskiej należy przeanalizować możliwości wprowadzenia w miejskich jednostkach zapewnienia możliwości pracy zdalnej.</p> |
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 4. Jak rozwiązać problemy komunikacyjne miasta (nadmiar samochodów, brak miejsc parkingowych, rola komunikacji publicznej, rola komunikacji kolejowej, wodnej, rowerowej)?</p>  |
|  | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Zwiększenie świadomości istnienia alternatyw wobec indywidualnego transportu samochodowego wśród turystów. Promocja alternatywnych środków transportu wśród pracowników sektora publicznego.</p>   |
|  | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Kołobrzaska Polityka Parkingowa, Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu, Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane – inteligentna polityka transportowa miasta wymaga stosowania z jednej strony twardych zmian i zakazów, które ograniczają ruchu samochodów, z drugiej miękkich instrumentów promocyjnych i poprawy jakości transportu zbiorowego oraz warunków dla ruchu rowerowego i pieszego.</p>  |
|  | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>100 000 zł rocznie</p>  |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Długoterminowy – działania miękkie w polityce transportowej muszą mieć stały, wieloletni charakter</p>  |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Turyści, pracownicy sektora publicznego, pozostali mieszkańcy Kołobrzegu</p>   |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Organizacje pozarządowe, podmioty biznesowe.</p>   |

Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności



**Bariery i ryzyka realizacji**




Orientacja sektora prywatnego na transport indywidualny, opór pracowników sektora publicznego wobec zmiany zachowań komunikacyjnych.





6.6 - INTELIGENTNE ZARZĄDANIE

## Zadanie 23. Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych

| Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie  |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.<br>3.3. Kompetentne służby publiczne   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wdrażanie powszechnych rozwiązań z zakresu ICT w skali zarządzania całym miastem wymaga wdrażania rozwiązań na najwyższym poziomie zarządzania Kołobrzegiem. Platformę należy połączyć z zasobami Systemu Informacji Przestrzennej (Wydział Urbanistyki i Architektury – UA)  |
|    | <b>Opis działania</b><br>Bezpośrednim celem projektu jest stworzenie platformy, która integruje publiczne dane z różnych dziedzin w posiadaniu Urzędu Miasta Kołobrzeg w ramach wspólnej platformy. Platforma powinna umożliwiać udostępnianie danych (o różnym poziomie szczegółowości) w powszechnych formatach na wewnętrzny użytek Urzędu Miasta, dla spółek komunalnych, inwestorów prywatnych, mieszkańców i innych podmiotów.<br><br>Administrator platformy powinien mieć możliwość ustalania różnych poziomów dostępu, tak by w wewnętrznym i roboczym obiegu także było możliwe stosowanie platformy. Istnienie platformy z jednej strony powinno być impulsem do prowadzenia polityki opartej na wiedzy w ramach Urzędu Miasta, jak i umożliwiać wymianę informacji dla osób z zewnątrz.<br><br>Nawet w wypadku, gdy nie można przedstawić informacji w obrębie jednej platformy należy tworzyć wzajemne powiązania między systemami. Minimalnym standardem powinna być wyszukiwarka, która agreguje treści z różnych obszarów polityki miejskiej.<br><br>W ramach zadania należy zintegrować standard pozyskiwania i przetwarzania informacji i powiązać ze sobą dotychczas utworzone projekty. W pierwszej kolejności należy zweryfikować, czy dotychczasowe portale nie powielają tych samych funkcjonalności.<br><br>Poza możliwością pobierania baz danych w powszechnych formatach np. .xls/.csv/.shp/.doc, platforma powinna umożliwiać generowanie wykresów i, o ile to możliwe, map. Podstawowe dane na temat dziedzin (np. struktura budżetu miasta) powinny być dostępne w formie, która nie wymaga wiedzy technicznej i jest atrakcyjna wizualnie.<br><br>Tworzenie tego rodzaju platformy jest wieloletnim procesem, który wymaga zmian w charakterze funkcjonowania Urzędu i jednostek podległych i może być realizowany za pomocą serii projektów i stopniowego włączania kolejnych modułów, nie jednej dużej inwestycji. |





| Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych |  |
|---|--|
|   | <p>Docelowo, rozwiązania powinny spełniać wymagania piątego poziomu standardu otwartości danych według Ministerstwa Cyfryzacji<sup>19</sup> (łączenie danych z innymi danymi za pomocą linków – budowanie kontekstu). Zbierane dane powinny spełniać normę PN-ISO 37120<sup>20</sup>.</p> <p>Wynikiem działań powinny być trzy wersje platformy: Portal mieszkańca, Portal Urzędnika oraz Portal Przedsiębiorcy.</p> |
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?</p> <p>Tego rodzaju infrastruktura cyfrowa jest fundamentem zarządzania miastem w sposób smart</p>  |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Możliwość przeprowadzania audytu miejskiego w sposób niskokosztowy i kompleksowy. Usprawnienie i automatyzacja pozyskiwania i przetwarzania danych miejskich. Zwiększenie skali partycypacji mieszkańców.</p>   |
|   | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane, Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu, Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa.</p>  |
|    | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie długoterminowe (wizjonerskie) – realizowane etapami rozbudowy systemu</p>  |
|    | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Urząd Miasta Kołobrzeg, przedsiębiorcy, mieszkańcy</p>  |
|    | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>-</p>   |
|    | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Wdrażanie nowych technologii może wiązać się koniecznością zmiany wieloletnich nawyków w codziennym funkcjonowaniu miasta.</p> <p>Platforma zarządzania danymi musi być interoperacyjna i możliwa do przebudowy i rozbudowy – co wymaga zaplanowania pewnych przyszłych rozszerzeń już na etapie budowania jej koncepcji.</p>   |

<sup>19</sup> Standard techniczny otwartości danych, <https://www.gov.pl/web/cyfryzacja/standardy-otwartosci-danych>







<sup>20</sup> Zrównoważony rozwój społeczny – Wskaźniki usług miejskich i jakości życia



**Zadanie 24. Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0**






| Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0  |   |
|---|---|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie  |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.1. Aktywni liderzy społeczni i organizacje pozarządowe.<br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.   |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydziały i stanowiska prowadzące konsultacje społeczne, jednostka opisana w projekcie Urban Lab w Kołobrzegu  |
|  | <b>Opis działania</b><br>Kontynuacja wdrażania nowych form zaangażowania obywatelskiego z wykorzystaniem platform cyfrowych.<br><br>Zastosowanie metod warsztatowych (i innych opartych o dwustronne zaangażowanie) jako standardu w procesach partycypacji społecznej dla kluczowych miejskich projektów. Przykładowe interaktywne techniki partycypacji: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cyfrowe mapy partycypacyjne GIS;</li> <li>✓ Geoankiety;</li> <li>✓ Geodyskusje;</li> <li>✓ Wizualizacje 3D;</li> <li>✓ Wirtualne gry w planowanie przestrzenne; grywalizacja;</li> <li>✓ Future City Game;</li> </ul> Jakość działań partycypacyjnych i możliwie szerokie zaangażowanie mieszkańców powinny mieć priorytet nad liczbą formalnie ogłoszonych spotkań. Działania partycypacyjne powinny być wspierane infrastrukturą cyfrową w formie platform: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kołobrzesci E-budżet obywatelski – platforma gromadząca i udostępniająca informacje na temat budżetu obywatelskiego (m.in. w przyjazny dla użytkownika sposób prezentująca efekty realizacji projektów zgłaszanych do budżetu obywatelskiego czy prowadząca użytkownika w formule „step-by-step” przez proces zgłaszania projektów do budżetu obywatelskiego).</li> <li>✓ Kołobrzescie E-konsultacje – platforma umożliwiająca mieszkańcom w sposób zdalny zapoznawanie się z i opiniowanie dokumentów oraz projektów i przedsięwzięć ważnych dla rozwoju miasta.</li> </ul> Miasto powinno podjąć także działania w kierunku formalnych i organizacyjnych usprawnień procesów partycypacyjnych poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Wzmacnianie roli oraz stałe ulepszanie formuły Budżetu Obywatelskiego poprzez ewaluację każdej edycji i partycypacyjne tworzenie koncepcji zmian.</li> </ul> |







| Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0  |   |
|---|---|
|   | <p>✓ Stworzenie specjalnej oferty działań partycypacyjnych dla młodszych mieszkańców miasta w celu związania młodzieży z miastem. W tym celu należy wspierać funkcjonowanie Młodzieżowej Rady Miejskiej jako rzeczywistego organu doradczego i regularnie przedstawiać jej do zaopiniowania realne wyzwania polityki miejskiej</p> <p>Wraz ze zwiększeniem roli partycypacji społecznej w zarządzaniu miastem należy uwzględnić odpowiednie do skali działań wzmocnienie kadrowe miejskich jednostek oraz utworzyć Młodzieżowy Dom Kultury (na bazie infrastruktury Adabaru).</p> |
|    | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?</p> <p>Wielu respondentów badań wskazywało na istnienie zjawiska nadmiernego skupienia na rozwoju tkanki turystycznej i rozrywkowej Miasta kosztem jego stałych mieszkańców i innych sektorów – działania partycypacyjne mogą być podstawą do znalezienia nowych pomysłów na pogodzenie różnych typów aktywności i dywersyfikację polityki miasta</p>                         |
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Wykorzystanie potencjału mieszkańców, poprawa jakości komunikacji pomiędzy mieszkańcami a Urzędem Miasta, tworzenie polityk miejskich, które w większym stopniu odpowiadają na potrzeby mieszkańców.</p>   |
|  | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Urban Lab w Kołobrzegu – centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji – Urban Lab jako podstawowe miejsce/narzędzie rozwoju nowych form partycypacji.</p>   |
|  | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>Wykorzystanie bardziej rozbudowanych techniki partycypacji generuje koszty na poziomie realizacji każdego z projektów – koszt jednego rozbudowanego procesu partycypacyjnego zlecanego na zewnątrz można szacować na ok. 10 000 – 20 000 zł, organizację jednego spotkania na ok. 5000 zł. Koszty można istotnie ograniczyć dzięki realizowaniu zadań partycypacyjnych miasta samodzielnie</p>  |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie o stałym charakterze</p>  |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Grupy społeczne, które zgłaszają potrzebę poprawy jakości procesów partycypacyjnych</p>  |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Organizacje pozarządowe</p>  |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Brak zaangażowania mieszkańców – w tym młodzieży, chęć uniknięcia szerokich dyskusji na temat projektów w celu ich szybszej realizacji.</p>  |

**Zadanie 25. E-usługi publiczne i obieg dokumentów w technologii cyfrowych uwierzytelnień**

| E-usługi publiczne i obieg dokumentów w technologii cyfrowych uwierzytelnień        |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie  |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Najlepsze warunki do życia na wybrzeżu (stworzenie wyróżniających się warunków do życia na tle innych miast położonych na wybrzeżu)<br><b>Priorytet</b><br>3.3. Kompetentne służby publiczne.   |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Kierownicy jednostek organizacyjnych UM Kołobrzeg i innych podmiotów publicznych  |
|    | <b>Opis działania</b><br>Dalszy rozwój elektronicznych form kontaktu z Urzędem Miasta i konsekwentny rozwój e-administracji. Rozszerzenie katalogu spraw obsługiwanych przez system ePUAP we wszystkich podmiotach publicznych. Wdrożenie systemu e-płatności i elektronicznych potwierdzeń, zaświadczeń itp.<br><br>Sukcesywne odejście od papierowego obiegu dokumentów na rzecz cyfrowych uwierzytelnień w technologii np. blockchain lub innej zapewniającej podobny poziom bezpieczeństwa. Digitalizacja zasobów i sposobów pracy Urzędu Miasta.<br><br>Wdrożeniom cyfrowych usług powinny towarzyszyć szkolenia i kampanie informacyjne – zarówno skierowane do wewnątrz struktur miejskich, jak i do mieszkańców czy przedsiębiorców.<br><br>W sytuacjach, gdzie jest to niezbędne, uzupełnieniem powinien być elektroniczny system kolejkowy, w którym można będzie rejestrować wizyty w urzędzie za pośrednictwem Internetu lub aplikacji w telefonie. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?  |
|  | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Przyspieszenie obiegu informacji pomiędzy klientami urzędu i urzędem oraz wewnątrz jednostek. Ograniczenie kosztów druku i magazynowania niepotrzebnych dokumentów. Minimalizacja liczby niepotrzebnych podróży i transportów dokumentacji.   |
|  | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych.  |

| E-usługi publiczne i obieg dokumentów w technologii cyfrowych uwierzytelnień      |   |
|---|---|
|  | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>1,5-2 mln zł   |
|  | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Średnioterminowy: powszechne wdrożenie e-usług dla niemal wszystkich typów spraw (z wyłączeniem wymogów prawnych) w perspektywie do 6-7 lat                |
|  | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Klienci urzędów, pracownicy urzędów (szybszy obieg informacji)  |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>-   |
|  | <b>Bariera i ryzyka realizacji</b><br>Przejście na e-usługi i zmiana sposobu obiegu dokumentów wymaga ponownego przeszkolenia niemal wszystkich pracowników – to czasochłonne i pracochłonne. |

**Zadanie 26. Kołobrzesci audyt dostępności – on-line – realizowany we współpracy z mieszkańcami oraz organizacjami społecznymi (idea stałego, bieżącego gromadzenia wiedzy nt. problemów i potrzeb pod kątem dostępności miasta)**

| Kołobrzesci audyt dostępności – on-line – realizowany we współpracy z mieszkańcami oraz organizacjami społecznymi (idea stałego, bieżącego gromadzenia wiedzy nt. problemów i potrzeb pod kątem dostępności miasta) |   |
|---|---|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie<br>Inteligentne Warunki Życia  |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel strategiczny 2. Najlepsze warunki do życia i wypoczynku na Wybrzeżu<br><b>Priorytet</b><br>2.3. Dostępne i dobrej jakości usługi publiczne oraz oferta mieszkaniowa.  |
|    | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Spraw Społecznych (WS) oraz Wydział Inwestycji i Rozwoju (WIR), Pełnomocnik Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych (PON) i działająca pod jego przewodnictwem Rada Konsultacyjna ds. Likwidacji Barier Architektonicznych, Koordynator ds. dostępności   |
|    | <b>Opis działania</b><br>Idea zadania polega na stałym monitorowaniu potrzeb mieszkańców w zakresie dostępności miasta, poprzez stworzenie narzędzia komunikacji i informacji, m. in. z wykorzystaniem narzędzi informatycznych, aplikacji mobilnej (na bazie aplikacji RE: GENERACJA lub Usterka, która zostanie poszerzona o nowe funkcjonalności) oraz systemu informacji przestrzennej. Kołobrzesci audyt |

| Kołobrzescki audyt dostępności – on-line – realizowany we współpracy z mieszkańcami oraz organizacjami społecznymi (idea stałego, bieżącego gromadzenia wiedzy nt. problemów i potrzeb pod kątem dostępności miasta) |   |
|--|---|
|  | <p>dostępności on-line będzie faktycznie narzędzie informacyjnym dla służb miejskich, bazującym na interakcji z mieszkańcami. To mieszkańcy staną się informatorami służb miejskich nt. problemów i barier funkcjonalnych i organizacyjnych, odnoszących się do wymiaru dostępności. Zakłada się stworzenie narzędzia informatycznego, dzięki któremu możliwe zgłaszanie przez mieszkańców problemów dostępności miasta. W ten sposób powstanie swoista, interakcyjna mapa barier dostępności miasta, która stanowić będzie ważne narzędzie ewaluacji polityki rozwoju miasta w zakresie kształtowania jego dostępności..</p> |
|   | <p><b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b></p> <p>Wyzwanie 5. Jak poprawić atrakcyjność Kołobrzegu jako miejsca dobrego do życia dla różnych grup wiekowych (zatrzymanie i przyciąganie młodych, odpowiednia polityka senioralna)?</p> <p>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?</p>   |
|   | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Realizacja zadania wzmocni będzie kapitał obywatelski miasta oraz budować będzie wizerunek miasta otwartego na mieszkańców, jego problemy. Wspierać będzie rozwój modelu partycypacyjnego zarządzania. Udział mieszkańców w tworzeniu mapy barier – będzie swoistą diagnozą istniejących problemów, co wspierać będzie procesy decyzyjne w mieście w odniesieniu do inwestycji. Zadanie wspierać będzie dialog pomiędzy służbami miejskimi a mieszkańcami.</p>   |
|   | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>-</p>  |
|   | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>300-400 tys. związanych z uruchomieniem narzędzi informatycznych i ich integracją.</p> <p>50-100 tys./rocznie związanych z obsługą serwisu</p>  |
|   | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie ciągłe, do rozpoczęcia w perspektywie średnioterminowej</p>   |
|   | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Mieszkańcy, turyści</p>  |
|   | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Pełnomocnik Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych</p>  |
|   | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Nierzetelność zgłaszanych przez mieszkańców danych, co wiąże się z potrzebą ich weryfikacji.</p> <p>Konieczność bieżącego monitorowania danych, przygotowanie informacji zwrotnych (np. dot. stanu wdrażania działań naprawczych, inwestycji, etc.).</p>   |



Kołobrzeski audyt dostępności – on-line – realizowany we współpracy z mieszkańcami oraz organizacjami społecznymi (idea stałego, bieżącego gromadzenia wiedzy nt. problemów i potrzeb pod kątem dostępności miasta)

Niska rozpoznawalność narzędzia w mieście, co wiąże się z potrzebą promocji rozwiązania, w tym dotarcia do osób zainteresowanych (niepełnosprawnych, starych, etc.).

## Zadanie 27. Integracja polityki informacyjnej i promocyjnej miasta w przestrzeni cyfrowej

### Integracja polityki informacyjnej i promocyjnej miasta w przestrzeni cyfrowej – UX Design w Kołobrzegu



**Wiodący obszar Smart City**  
 Inteligentne Zarządzanie



**Realizacja celu**  
 Najlepsze warunki do życia na wybrzeżu (stworzenie wyróżniających się warunków do życia na tle innych miast położonych na wybrzeżu)  
**Priorytet**  
 3.3. Kompetentne służby publiczne.



**Podmiot realizujący zadanie**  
 Rzecznik prasowy miasta, jednostka odpowiedzialna za komunikację społeczną i promocję turystyczną



**Opis działania**  
 Stworzenie systemu organizacyjnego i wdrożenie rozwiązań technicznych, które pozwolą na integrację działań informacyjnych i promocyjnych miasta w duchu strategii „Kołobrzeg. RE:GENERACJA”.

Osoby poszukujące najnowszych informacji o Kołobrzegu i działaniach jego podmiotów zależnych powinny mieć możliwość wyszukiwania informacji bezpośrednio na stronie internetowej miasta lub aplikacji. Jeśli informacje są dostępne na innej stronie, system przekierowań powinien być zrozumiały dla osób o różnym poziomie kompetencji cyfrowych.

Ułatwienie komunikacji wymaga zastosowania podejścia UX Design (user experience design - dziedzina zajmująca się projektowaniem i badaniem doświadczeń użytkowników stron internetowych oraz aplikacji) w projektowaniu całości polityki informacyjnej i promocyjnej Kołobrzegu i wdrażania strategii marki miasta w całości jego działań komunikacyjnych.

Wdrożenie nowej jakości doświadczeń w kontakcie z urzędem z jednej strony powinno być kształtowane poprzez szkolenia z najnowszych trendów w kształtowaniu doświadczeń użytkownika (UX) dla przedstawicieli UM i spółek miejskich odpowiedzialnych za komunikację, z drugiej, poprzez wprowadzenie standardu czytelności, jasności i spójności komunikatów.





W celu komunikowania o kluczowych wydarzeniach/zmianach/konsultacjach społecznych w mieście na zewnątrz wybranych budynków użyteczności publicznej należy umiejscowić cyfrowe nośniki.



O ile to możliwe prawnie i technicznie, wszelkie nowe zakupy czy inwestycje z zakresu polityki informacyjnej i promocyjnej powinny zawierać w umowach klauzule dotyczące interoperacyjności – poprzez stosowanie standardu otwartych platform i stosowanie

| Integracja polityki informacyjnej i promocyjnej miasta w przestrzeni cyfrowej – UX Design w Kołobrzegu |   |
|--|---|
|  | powszechnych systemów i formatów plików opisanych w standardzie technicznym otwartych danych <sup>21</sup> .  |
|                       | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?  |
|                       | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Możliwość prowadzenia skuteczniejszej polityki informacyjnej i promocyjnej przez przedstawicieli Urzędu Miasta.   |
|                       | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych – ten obszar działalności miasta także powinien stać się częścią ekosystemu danych miejskich tworzonych zgodnie z koncepcją Internetu rzeczy. |
|                      | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>Koszty szkoleń i pracy – ok. 100 000 zł  |
|                     | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Krótkoterminowy (do 5 lat)   |
|                     | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Odbiorcy polityki informacyjnej i promocyjnej   |
|                     | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>Sposób prowadzenia komunikacji z mieszkańcami i turystami powinien być przedmiotem konsultacji z interesariuszami   |
|                     | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Zachowanie spójności komunikatów w niepowiązanych ze sobą jednostkach organizacyjnych wymaga odgórnego spojrzenia – bez przypisania do tej roli konkretnego podmiotu będzie to trudne   |

<sup>21</sup> Otwarte dane - dostęp, standard, edukacja <https://www.gov.pl/web/cyfryzacja/otwarte-dane-dostep-standard-edukacja2> [Dostęp: 6 kwietnia 2021 r.]

**Zadanie 28. Polityka kulturalna miasta kształtowana we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami**

| Polityka kulturalna miasta kształtowana we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami |  |
|--|--|
|                                 | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie   |
|                                 | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.<br>3.3. Kompetentne służby publiczne.   |
|                                 | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Edukacji, Kultury i Sportu ( EKS), Regionalne Centrum Kultury w Kołobrzegu (RCK)   |
|                                 | <b>Opis działania</b><br>Idea zadania polega na uwzględnieniu w kreowaniu polityki kulturalnej miasta potencjału oraz potrzeb i pomysłów zgłaszanych przez lokalne środowiska artystyczne oraz organizacje pozarządowe. Oznacza to faktycznie zorganizowanie procesu współpracy i debaty z udziałem instytucji kultury oraz środowisk artystycznych i społecznych, |
|                               | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?   |
|                               | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Zwiększenie udziału społecznego w kreowaniu polityki kulturalnej miasta, efektywniejsze wykorzystanie posiadanych zasobów oraz pomysłów. Zwiększenie atrakcyjności oferty kulturalnej dla odbiorcy końcowego, w tym mieszkańców i turystów.  |
|                               | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>-  |
|                               | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>10 tys. zł/ rok związanych z wysiłkiem organizacyjnym debaty środowisk artystycznych oraz kultury   |
|                               | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Zadanie ciągłe, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej  |
|                               | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Instytucje kultury, organizacje pozarządowe, przedstawiciele środowisk artystycznych   |

| Polityka kulturalna miasta kształtowana we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami |  |
|--|--|
|                                 | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>-  |
|                                 | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Transparentność zorganizowanej debaty, w tym umiejętność konstruktywnego dialogu |



## Zadanie 29. Kołobrzescki inkubator organizacji pozarządowych

| Kołobrzescki inkubator organizacji pozarządowych                                    |  |
|---|--|
|    | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie   |
|    | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.<br>3.3. Kompetentne służby publiczne.   |
|  | <b>Podmiot realizujący zadanie</b><br>Wydział Spraw Społecznych (WS), Wydział Edukacji, Kultury i Sportu (EKS), Pełnomocnik Prezydenta ds. współpracy z radami osiedli i budżetu obywatelskiego (PRO) oraz Kołobrzescki inkubator organizacji pozarządowych (jako nowa instytucja/ organizacja/ projekt)   |
|  | <b>Opis działania</b><br>Idea inkubacji organizacji pozarządowych polega na wsparciu infrastrukturalnym oraz doradczym działających w mieście organizacji pozarządowych. Ideą inkubacji wspiera idea sieciowania i współpracy organizacji pozarządowych. Wspiera to procesy uczenia się organizacji od siebie, wymiany doświadczeń, efektywniejszego wykorzystania zasobów. Utworzenie inkubatora organizacji pozarządowych w Kołobrzegu polegać będzie na udostępnieniu lokalnym organizacjom społecznym infrastruktury, która wspierać będzie działalność organizacji. Powinna to być przestrzeń, w której organizacje mogą się spotkać, skorzystać z podstawowego wsparcia infrastrukturalnego (dostęp do Internetu, drukarek, etc.). Bardzo ważne jest zorganizowanie wsparcia doradczego, w szczególności z zakresu zarządzania organizacją, finansów, zarządzania projektami. Warto rozważyć powierzenie odpowiedzialności za działalność inkubatora operatorowi, którym będzie doświadczona lokalna organizacja pozarządowa. W ten sposób rola miasta w tym procesie polegać będzie na przekazaniu wsparcia wyłonionej w trybie konkursu organizacji. Zaletą takiego rozwiązania jest wsparcie procesu samoorganizacji sektora pozarządowego. |
|  | <b>Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe</b><br>Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?   |



| Kołobrzescki inkubator organizacji pozarządowych                                    |   |
|---|---|
|    | <b>Prognozowane korzyści</b><br>Inkubator, oprócz wsparcia infrastrukturalnego, wspierać będzie proces samoorganizacji, uczenia się i profesjonalizacji działań organizacji pozarządowych. W ten sposób zwiększać się będzie rola i zasięg działania organizacji społecznych, co będzie mieć swoje wymierne korzyści w odniesieniu do odbiorców końcowych realizowanych działań przez sektor pozarządowy. Realizacja zadania zwiększy poziom zaufania pomiędzy sektorem publicznym oraz pozarządowym. Przykłady podobnych działań w wielu polskich miastach świadczą o trwałości takich rozwiązań. Rezultatem jest zwiększenie i mobilizacja aktywności społecznej. |
|    | <b>Powiązanie z innymi zadaniami</b><br>Kołobrzescka szkoła liderów   |
|    | <b>Orientacyjna wartość zadania</b><br>100-200 tys. zł/ rok związanych z działalnością operatora prowadzącego inkubator   |
|    | <b>Okres realizacji zadania</b><br>Zadanie ciągłe, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej   |
|  | <b>Beneficjenci/grupa docelowa</b><br>Organizacje pozarządowe   |
|  | <b>Potencjalni partnerzy</b><br>-   |
|  | <b>Bariery i ryzyka realizacji</b><br>Znalezienie kompetentnego, akceptowanego przez środowisko organizacji pozarządowych operatora   |

### Zadanie 30. Kołobrzescka szkoła liderów

| Kołobrzescka szkoła liderów   |  |
|---|--|
|  | <b>Wiodący obszar Smart City</b><br>Inteligentne Zarządzanie   |
|  | <b>Realizacja celu</b><br>Cel 3. Kołobrzeg zarządzany przez mieszkańców<br><b>Priorytet</b><br>3.1. Aktywni liderzy społeczni i organizacje pozarządowe<br>3.2. Mieszkańcy uczestniczący w życiu miasta.<br>3.3. Kompetentne służby publiczne. |

**Kołobrzeska szkoła liderów**

**Podmiot realizujący zadanie**

Wydział Spraw Społecznych (WS), Wydział Spraw Społecznych (WS), Wydział Edukacji, Kultury i Sportu ( EKS), Pełnomocnik Prezydenta ds. współpracy z radami osiedli i budżetu obywatelskiego (PRO) oraz Kołobrzeski inkubator organizacji pozarządowych (jako nowa instytucja/ organizacja/ projekt)


**Opis działania**

Zadanie jest komplementarne do Kołobrzeskiego inkubatora organizacji pozarządowych. Idea polega na zainicjowaniu procesu uczenia i kształcenia przyszłych liderów społecznych, którzy docelowo przejmą wiodącą rolę w organizacji i prowadzeniu działań lokalnych organizacji pozarządowych. Oznacza to faktyczną rekrutację i pracę animacyjną prowadzoną wśród mieszkańców miasta. Zadanie to powinno być początkowo moderowane przez doświadczonych trenerów lub organizacje, którzy praca stworzy podstawę do wyłonienia grupy liderów. Szczególną grupą odbiorców powinny być środowiska młodzieżowe, jak też organizacje pozarządowe.

Narzędziem wspierającym realizację zadania będą kursy typu MOOC (Massive Open Online Course – w dosłownym tłumaczeniu – Masowy Otwarty Kurs Online). Powszechnie dostępne, dla dużej liczby osób zajęcia edukacyjne realizowane w sieci internetowej.

Opracowanie i udostępnienie kursów typu MOOC wspierających rozwój organizacji pozarządowych i liderów lokalnych ma na celu podniesienie kompetencji organizacyjnych i zarządczych organizacji pozarządowych oraz podniesienie jakości zasobów ludzkich angażujących się w pracę w organizacjach pozarządowych a także zwiększenie wiedzy, poszerzenie umiejętności oraz rozwój zarówno kompetencji tzw. „twardych”, jak i „miękkich” liderów lokalnych animujących życie społeczne na obszarze Kołobrzegu i okolic.








Kursy typu MOOC (Massive Open Online Course - w dosłownym tłumaczeniu – Masowy Otwarty Kurs Online) to powszechnie dostępne, dla dużej liczby osób zajęcia

edukacyjne realizowane w sieci internetowej. Kursy MOOC bazują na aktywnym i interaktywnym nauczaniu. Na kursy tego typu składają się nie tylko merytoryczne filmy dostępny dla słuchaczy, ale przede wszystkim cały proces edukacyjny realizowany na dwóch poziomach: prowadzący-uczestnik oraz uczestnik- uczestnik, wzbogacony różnorodnymi materiałami, ćwiczeniami, mini projektami czy analizami przypadków. W kursach typu MOOC wykorzystuje się różne techniki nauczania na odległość m.in. multimedialne wykłady zobrazowane różnymi animacjami, materiały do samodzielnej nauki, ćwiczenia interaktywne, grupowe zadania, testy i quizy do sprawdzania własnej wiedzy.

Do organizacji tego typu kursów w Kołobrzegu niezbędne byłoby stworzenie atrakcyjnego programu przygotowanego we współpracy przedstawicieli organizacji pozarządowych, jednostki opisaney w projekcie Urban Lab w Kołobrzegu oraz przede wszystkim specjalistów z obszaru pobudzania aktywności społecznej. Ponadto istotne będzie wsparcie władz miasta w uzyskaniu dostępu do platformy e-learningowej typu MOOC. W Polsce funkcjonuje platforma Navoica (<https://navoica.pl/>) oferująca kursy typu MOOC. Sugeruje się nawiązanie współpracy z tą platformą (lub jej podobnymi) w zakresie merytorycznego wsparcia procesu przygotowania i udostępnienie kursów dedykowanych wspieraniu rozwoju organizacji pozarządowych i liderów lokalnych.


**Odpowiedź na wyzwanie rozwojowe**

Wyzwanie 6. Jak usprawnić zarządzanie miastem oraz w jaki sposób wspierać rozwój społeczeństwa obywatelskiego i aktywności społecznej mieszkańców?

| Kołobrzaska szkoła liderów  |   |
|---|---|
|    | <p><b>Prognozowane korzyści</b></p> <p>Zwiększenie zdolności miasta do wdrażania partycypacyjnego modelu zarządzania miastem, mobilizacja potencjału społecznego, zwiększenie zasięgu działań organizacji społecznych. Zwiększenie zainteresowania mieszkańców, poprzez bezpłatny i powszechny dostęp do zajęć edukacyjnych, udziałem w funkcjonowaniu organizacji pozarządowych oraz podniesienie kompetencji organizacyjnych i zarządczych działających organizacji pozarządowych, a także podniesienie jakości zasobów ludzkich angażujących się w działanie organizacji pozarządowych oraz zwiększenie wiedzy, poszerzenie umiejętności oraz rozwinięcie zarówno kompetencji tzw. „twardych”, jak i „miękkich” liderów lokalnych animujących życie społeczne na obszarze Kołobrzegu i okolic.</p> |
|    | <p><b>Powiązanie z innymi zadaniami</b></p> <p>Kołobrzeski inkubator organizacji pozarządowych.</p> <p>Kursy typu MOOC wspierające rozwój organizacji pozarządowych i liderów lokalnych mogą wykorzystywać infrastrukturę powstałą w oparciu o realizację zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Urban Lab w Kołobrzegu – centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji;</li> <li>• Kołobrzeskie centra coworkingowe.</li> </ul>   |
|   | <p><b>Orientacyjna wartość zadania</b></p> <p>300 tys. zł związana z procesem inicjacji zadania</p>   |
|  | <p><b>Okres realizacji zadania</b></p> <p>Zadanie ciągłe, do rozpoczęcia w perspektywie krótkoterminowej</p>  |
|  | <p><b>Beneficjenci/grupa docelowa</b></p> <p>Młodzież, przedstawiciele organizacji pozarządowych, obecni oraz przyszli mieszkańcy Kołobrzegu i okolic zainteresowani aktywnością społeczną, chcący działać lub już działający w organizacjach pozarządowych</p>   |
|  | <p><b>Potencjalni partnerzy</b></p> <p>Kołobrzeski inkubator organizacji pozarządowych (jako nowa instytucja/ organizacja/ projekt). W zakresie poszukiwania do współpracy platforma, na której będzie można umieścić przygotowane kursy MOOC – platforma Navoica (<a href="https://navoica.pl/">https://navoica.pl/</a>)</p> <p>W zakresie przygotowania treści merytorycznych – przedstawiciele lokalnych organizacji pozarządowych oraz specjaliści z obszaru pobudzania aktywności społecznej</p>   |
|  | <p><b>Bariery i ryzyka realizacji</b></p> <p>Trwałość procesów wspierania rozwoju kapitału społecznego, związany m. in. z drenażem zasobów ludzkich (wyjazdy młodych osób na studia, do pracy poza miejscem zamieszkania).</p> <p>Trudności w opracowaniu atrakcyjnych w formie i bogatych w treści merytoryczne kursów dedykowanych organizacjom pozarządowym i liderom lokalnym.</p> <p>Trudności w znalezieniu platformy e-learningowej chcącej udostępnić swoją przestrzeń do przygotowanych kursów dedykowanych przede wszystkim mieszkańcom Kołobrzegu i okolic.</p> <p>Trudności ze znalezieniem licznego grona odbiorców dla przygotowanych kursów edukacyjnych</p>   |





KOŁOBRZEG  
RE:GENERACJA

## 7 - WDRAŻANIE STRATEGII

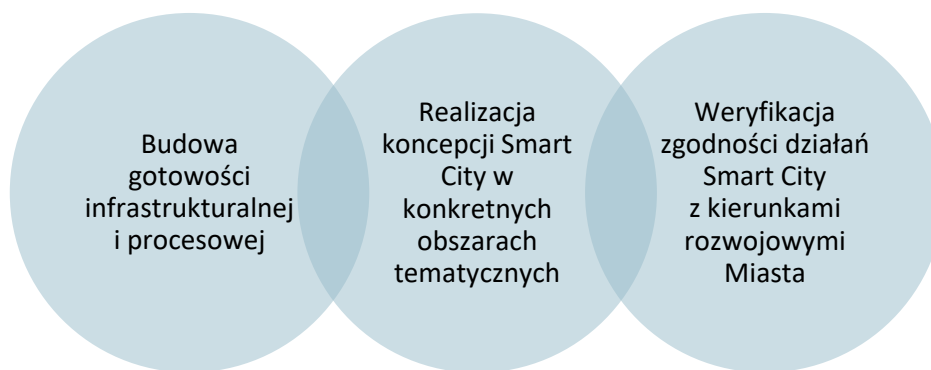


## 7.1 ZARZĄDZANIE WDRAŻANIEM STRATEGII

Sednem realizacji idei Smart City jest ciągła transformacja i adaptacja do zmian, która musi znajdować odzwierciedlenie w strukturze organizacyjnej urzędu i jednostek mu podległych, ale także sposobach, w jaki podejmuje współpracę i dialog z podmiotami zewnętrznymi i umożliwia im wymianę wiedzy między sobą.

Wdrażanie koncepcji Smart City musi wiązać się z uwzględnieniem trzech podstawowych aspektów:

- Budowy gotowości infrastrukturalnej i procesowej – tj. stworzenie odpowiedniej infrastruktury, ustalenie i wdrożenie standardów, a także budowa kompetencji, które pozwolą na realizację koncepcji inteligentnego miasta.
- Realizacja koncepcji Smart City w konkretnych obszarach tematycznych – czyli wdrażanie konkretnych koncepcji, projektów i rozwiązań nakreślonych w rozdziale 6.
- Weryfikacja zgodności działań Smart City z kierunkami rozwojowymi Miasta – budowa infrastruktury czy tworzenie procedur związanych z koncepcją inteligentnego miasta, a następnie realizacja koncepcji w konkretnych obszarach tematycznych powinna finalnie przełożyć się na realizację celów strategicznych polityki miejskiej – a tym samym – poprawę jakości życia mieszkańców.



Żadnego z tych aspektów nie da się rozpatrywać oddzielnie, nie są one też dokładnie chronologiczne. Wyjęcie z tego modelu jakiegokolwiek elementu doprowadzi jednak do niepełnej realizacji koncepcji inteligentnego Kołobrzegu:

- Jeśli zbudujemy infrastrukturę Smart City bez szerszej świadomości długoterminowych celów polityki miejskiej, ryzykujemy niedopasowanie narzędzi i procedur do wyzwań rozwojowych i celów strategicznych Miasta.
- Jeśli podejmiemy próbę realizacji koncepcji Smart City w obszarach tematycznych bez odpowiedniej wiedzy i infrastruktury zawsze będziemy zdani na kosztowne zewnętrzne

doradztwo i zlecenie zadań na zewnątrz. Nie będziemy w stanie rzetelnie ocenić, czy nasze działania są skuteczne.

- Jeśli będziemy próbować odpowiadać na wyzwania rozwojowe bez odpowiedniej podbudowy infrastrukturalno-proceduralnej, stracimy korzyści płynące z nowych technologii.

Z tego względu koncepcja wdrażania Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg uwzględnia wszystkie te aspekty i wyznacza dla nich horyzonty czasowe oraz wskaźniki realizacji.

### **Biuro ds. Inteligentnego Rozwoju Miasta**

Realizacja Strategii wymaga silnego umiejscowienia osób odpowiedzialnych za jej wdrażanie w strukturze Urzędu Miasta. Z tego względu zakłada się utworzenie na bazie np. funkcji Pełnomocnika Prezydenta ds. Strategii Rozwoju Miasta oraz innych adekwatnych stanowisk funkcjonujących w strukturze Urzędu Miasta - rozszerzonej i wzmocnionej kadrowo jednostki – Biura ds. Inteligentnego Rozwoju Miasta<sup>22</sup>. Nawiązując do przedstawionego w rozdziale 1.1 *Modelu zarządzania miastem inteligentnym*, rolą tej jednostki byłoby (poza podstawowym zakresem zadań):

- Zarządzanie wzajemną spójnością i kompatybilnością usług realizowanych przez Urząd Miasta i jednostki mu podległe; w tym także systemów informatycznych i platform cyfrowych w ujęciu podporządkowania zastosowanych technologii celom rozwojowym miasta;
- Wskazywanie systemowych powiązań obszarów problemowych polityki miejskiej i podejmowanie działań na rzecz koordynacji działań poszczególnych wydziałów urzędu;
- Audyt wewnętrzny w zakresie Smart City, gromadzenie danych, integracja zasobów cyfrowych i kontrola standardów interoperacyjności;
- Organizacja szkoleń wewnętrznych w zakresie wdrażania polityki inteligentnego miasta;
- Inicjowanie działań, które wymagają wzajemnych ustaleń miejskich jednostek;
- Poszukiwanie formuły dla realizacji projektów, które wykraczają poza klasyczne kompetencje jednostek organizacyjnych Urzędu Miasta z podmiotami zewnętrznymi.

Nawet jeśli ograniczenia budżetowe nie pozwalają na utworzenie nowych etatów, zaleca się przesunięcie do Biura ds. Inteligentnego Rozwoju Miasta wybranych stanowisk ze struktury silosowej (np. poprzez reorganizację Biura Informatyki czy Wydziału Inwestycji i Rozwoju), tak, by istniała w mieście jednostka, której kompetencje będą miały poziomy, parasolowy charakter.

---

<sup>22</sup> Podobne jednostki stworzono w Polsce (ale i poza granicami kraju) wszędzie tam, gdzie na szerszą skalę wdraża się ideę Smart City. W Kielcach jest to Biuro ds. Inteligentnego Zarządzania Zrównoważonym Rozwojem, we Wrocławiu – Biuro SmartCity i Zarządzania Projektami.

W przypadku braku możliwości utworzenia Biura ds. Inteligentnego Rozwoju Miasta (ograniczenia budżetowe, ograniczony dostęp do kadry itp.) należy z wybranych stanowisk znajdujących się w strukturze miasta utworzyć interdyscyplinarny zespół osób (spośród pracowników posiadających kompetencje i zasoby do realizacji Strategii), tak by funkcjonował w strukturze Urzędu podmiot odpowiedzialny za wdrożenie Strategii.

Jednostka o tego rodzaju kompetencjach musi otrzymywać bezpośrednie wsparcie (w szczególności w zakresie wdrażania nowych standardów) od Prezydenta i Zastępców Prezydenta Kołobrzegu.

Równie istotnym aspektem realizacji Strategii jest **uwzględnienie rzeczywistych potrzeb interesariuszy** - mieszkańców, turystów, przedsiębiorców, organizacji pozarządowych itp. Dlatego też absolutnie kluczową kwestią jest jak najszybsze zwiększenie stopnia ich partycypacji w procesie decyzyjnym, między innymi poprzez rozwiązania w zakresie polityki informacyjnej i inteligentnego zarządzania opisane powyżej. Ten element strategii powinien być realizowany w pierwszej kolejności. Dzięki zacieśnieniu relacji z interesariuszami i usprawnieniu wielostronnej komunikacji na linii ludzie-miasto, wdrażanie kolejnych funkcjonalności będzie można poprzedzić szeroko zakrojonymi konsultacjami społecznymi, prowadzonymi w nowoczesnej i przyjaznej formie. Podobnie jak przy wdrażaniu systemów informatycznych, to końcowi użytkownicy rozwiązań będą mieli największy wpływ na kształt i zakres wypracowanych rozwiązań, w efekcie same rozwiązania będą w maksymalnym stopniu dopasowane do potrzeb ich konsumentów.

## 7.2 PARTNERSTWO I WSPÓŁPRACA NA RZECZ INTELIGENTNEGO MIASTA

Doświadczenia wyniesione z realizacji strategii Smart City w innych miastach Europy pokazują, że jednym z najistotniejszych czynników powodzenia projektu jest szeroko zakrojone partnerstwo. Modelowa współpraca powinna dotyczyć wszystkich faz rozwoju inteligentnego miasta, w szczególności: rozpoznania i diagnozy potrzeb interesariuszy, doboru optymalnych rozwiązań, faktycznego wdrażania technologii czy zgłaszania uwag i błędów. Budowanie partnerstwa ze wszystkimi interesariuszami miasta stanowi niejako stymulator innowacji, które wpłyną na podniesienie efektywności działań priorytetowych dla miasta. Taki model współpracy daje użytkownikom końcowym możliwość wyboru, które z oferowanych usług są dla nich najlepsze w konkretnej sytuacji.

Dobra współpraca powinna mieć także charakter wewnętrzny, międzywydziałowy – inteligentne miasta rezygnują z silosowego modelu zarządzania na rzecz integracji i wzajemnego przenikania się poszczególnych systemów. Daje to szansę do powstawania inicjatyw międzywydziałowych, a także pozwala na skuteczniejsze przewidywanie problemów i reagowanie na nie w czasie rzeczywistym.

Poniżej opisano docelowy model współpracy z wybranymi interesariuszami projektu Smart City, nieujętyymi we wcześniejszych etapach niniejszego opracowania.

Rysunek 7. Budowa partnerstwa na rzecz realizacji koncepcji inteligentnego miasta



### Spółki komunalne

Skuteczne wdrażanie zadań związanych z koncepcją inteligentnego miasta nie powiedzie się bez pomocy ze strony spółek miejskich. Spółki te powinny być aktywnie zaangażowane na każdym etapie wdrażania, dzięki temu nie będą stanowić jedynie „wykonawców” strategii. Pracownicy przedsiębiorstw, znający najlepiej realia obszaru, w którym się poruszają, będą źródłem cennych uwag i pomysłów dotyczących zarówno specyfikacji wdrażanych technologii, jak i ich późniejszej eksploatacji. Poniżej przedstawiono główne obszary współpracy na linii miasto – wybrane spółki komunalne.



| Spółka  | Priorytety    | Główne zadania                     | Główne obszary współpracy  |
|---|---------------|------------------------------------|--|
| Miejski Zakład Zieleni, Dróg i Ochrony Środowiska | 2.1, 2.2, 2.3 | 4, 5, 6, 8, 11, 12, 18, 19, 20, 21 | Wzajemne udostępnianie danych, wspólne przeprowadzenie analiz przedinwestycyjnych dla wyróżnionych zadań, wspólna realizacja inwestycji, współtworzenie systemów informatycznych.  |
| Komunikacja Miejska Kołobrzeg                     | 2.2           | 18, 19, 22, 23                     | Współpraca na rzecz stworzenia diagnozy problemów komunikacyjnych miasta oraz symulacji rozwoju sieci, działania na rzecz dalszej cyfryzacji (stworzenie odpowiednich struktur danych, udostępnienie podmiotom zewnętrznym danych w standardzie GTFS), wspólna realizacja inwestycji w zakresie pozyskania pojazdów niskoemisyjnych i rozwoju sieci roweru miejskiego. |
| Kołobrzесьkie Towarzystwo Budownictwa Społecznego | 2.3, 3.3      | 3, 6, 12                           | Współpraca w zakresie określenia ram organizacyjnych i finansowych dla budowy nowych mieszkań zgodnie z najwyższymi standardami architektonicznymi, urbanistycznymi i środowiskowymi.  |
| Miejska Energetyka Ciepła                         | 2.1           | 7, 11                              | Przeprowadzenie analiz dotyczących wykorzystania paliw alternatywnych i kogeneracji, rozważenie wariantu przeniesienia ciepłowni poza strefę uzdrowiskową, ewaluacja możliwości dywersyfikacji źródeł zasilania MEC (słońce, wiatr) z wykorzystaniem istniejących mechanizmów dofinansowania.  |
| Zarząd Portu Morskiego                            | 1.1., 1.2     | 14, 16, 17                         | Dywersyfikacja działalności portu i zwiększenie poziomu integracji z otoczeniem.   |
| Miejskie Wodociągi i Kanalizacja                  | 2.1,2.2,2.3.  | 3, 5, 7, 11                        | Działania na rzecz odpowiedzialnego zarządzania zasobami, gospodarka niskoemisyjna.  |

## Przedsiębiorcy

Grupa ta obejmuje zarówno przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną na terenie Miasta, jak i tych zainteresowanych prowadzeniem takowej. Mając na uwadze fakt interdyscyplinarnego zasięgu projektu Smart City, przedsiębiorcy ze wszystkich branż stanowić będą drugą po mieszkańcach najważniejszą grupę docelową beneficjentów proponowanych zadań. Relacja ma tutaj jednak charakter bardziej złożony – powiązania z lokalnym biznesem nie będą polegały jedynie na korzystaniu z gotowych rozwiązań oferowanych przez Miasto, będą też obejmować szeroko zakrojoną partycypację. W odniesieniu do koncepcji inteligentnego miasta na szczególną uwagę zasługują następujące obszary potencjalnego partnerstwa:

1. **Codzienne relacje na linii przedsiębiorca – urzędy:** dzięki upowszechnieniu cyfrowych form kontaktu (m.in. zadania 4, 23, 25) Kołobrzeg zwiększy swoją atrakcyjność jako lokalizacja dla przedsiębiorstw. Nowy ład przestrzenny ukształtowany w ramach zadania 3 (Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa) powinien także ułatwić decyzje lokalizacyjne.
2. **Partnerstwo publiczno-prywatne:** w związku z przewidywanymi w kolejnych perspektywach budżetowych UE zmianami w zakresie finansowania projektów, rekomenduje się wykorzystanie formuły PPP dla realizacji części inwestycji objętych niniejszą strategią. Partnerstwo może obejmować zarówno fazę przedinwestycyjną, same wykonawstwo jak i eksploatację.
3. **Partycypacja:** zakładana w niniejszej strategii zwiększona rola partycypacji społecznej w procesie zarządzania miastem (zadanie 24 i pokrewne) oraz powiązana z tym polityka informacyjno-komunikacyjna dotyczyć będzie także relacji z przedsiębiorcami, stanowiącymi integralną część lokalnej społeczności.
4. **Warunki pracy:** planowane centra coworkingowe zwiększą atrakcyjność Miasta jako lokalizacji mikrofirm lub podmiotom wykonującym wolne zawody.

## Gminy Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego

Mając na uwadze ścisłe powiązania funkcjonalne Miasta Kołobrzeg z gminami Kołobrzeg i Ustronie Morskie, nie można realizować strategii miasta bez ich uwzględnienia przynajmniej w części projektów. Niemal pewnym zjawiskiem, mającym wystąpić w perspektywie kolejnych 15 lat w regionie, jest dalsza dezurbanizacja, a więc osiedlanie się dotychczasowych mieszkańców Miasta i migrantów w gminach ościennych. Wpłynie to dodatkowo na zacieśnienie powiązań w regionie. Oczywiście ostateczny sukces zależy od chęci partycypacji w projekcie przez pozostałe gminy NOF, niemniej jednak efektywne partnerstwo w ramach realizacji strategii Smart City przyniesie liczne korzyści dla całego obszaru. Szczególnej uwagi wymagają następujące zakresy współpracy:

1. **Polityka przestrzenna** – spójność polityki przestrzennej i mieszkaniowej powinna być rozpatrywana w ramach całego regionu i traktowana jak system naczyń połączonych. Dlatego też rekomenduje się włączenie całego NOF w prace objęte zadaniami 3 i 5.
2. **Gospodarka odpadami** – wspólne wdrożenie zadania 10 pozwoli na zmniejszenie kosztów jednostkowych dzięki korzyściom skali.
3. **Mobilność** – silne powiązanie trzech gmin w ramach NOF implikuje konieczność wykraczania polityki transportowej Kołobrzegu poza jego granice. Optymalnym rozwiązaniem byłaby pełna integracja rozkładowa, taryfowa, taborowa i systemowa. Przedstawione w ramach zadania 15 przykłady dobrych praktyk (UBB, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej) pokazują, że model wspólnej organizacji transportu zbiorowego przynosi największe korzyści dla ogółu interesariuszy.

### 7.3 BUDOWY GOTOWOŚCI INFRASTRUKTURALNEJ I PROCESOWEJ

W rozdziale 1.1 opisano koncepcje „włączników Smart City”. Poniższa lista kontrolna definiuje w ogólny sposób wytyczne dotyczące zastosowania technologii i standardów potrzebnych do realizacji koncepcji Smart City. Zadaniem Biura ds. Inteligentnego Rozwoju Miasta (lub stanowiska/zespołu odpowiedzialnego za wdrożenie Strategii) powinna stać się weryfikacja, które z opisanych włączników wymagają usprawnień czy wdrożenia od podstaw. Poniższa lista może być stosowana zarówno do próby oceny całości zmian zachodzących w mieście, jak i (po odpowiednim doprecyzowaniu) w wypadku konkretnych projektów.

**Tabela 9. Lista kontrolna gotowości infrastrukturalnej i procesowej Kołobrzegu do realizacji koncepcji Smart City**

|                         | Włącznik Smart City         | Cel realizacji  | Postęp w realizacji/wdrożeniu |                   |                |
|-------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------|-------------------|----------------|
|                         |                             |   | Brak postępów                 | Na dobrej ścieżce | Cel osiągnięty |
| TECHNOLOGIE I STANDARDY | Oprządkowanie i kontrola    | Dobór instrumentów pomiarowych odpowiednich do zadań  |                               |                   |                |
|                         | Łączność                    | Połączenie urzędzeń powszechną siecią przygotowaną do dużej przepustowości (5G, światłowód itp.)                                |                               |                   |                |
|                         | Interoperacyjność           | Wdrożenie standardów interoperacyjności umożliwiających integrację z istniejącymi systemami lub późniejszą dobudowę komponentów |                               |                   |                |
|                         | Bezpieczeństwo i prywatność | Stworzenie polityki prywatności zgodnej z uwarunkowaniami ogólnokrajowymi   |                               |                   |                |

|                               |   |  |  |  |
|-------------------------------|---|--|--|--|
|                               | Stworzenie infrastruktury i standardów dla cyberbezpieczeństwa Kołobrzegu                         |  |  |  |
|                               | Wdrożenie procedur zarządzania ryzykiem związanym ze stabilnością systemów                        |  |  |  |
| <b>Zarządzanie danymi</b>     | Stworzenie polityki zarządzania, przejrzystości i udostępniania danych <sup>23</sup>              |  |  |  |
| <b>Infrastruktura cyfrowa</b> | Stworzenie ścisłych powiązań pomiędzy strukturami danych mających obecnie charakter silosowy      |  |  |  |
|                               | Wdrożenie uniwersalnej chmury obliczeniowej dla Urzędu Miasta                                     |  |  |  |
|                               | Powiązanie chmury obliczeniowej z centralnym systemem GIS   |  |  |  |
|                               | Powszechne wdrożenie systemu komunikacji wewnętrznej i obiegu plików                              |  |  |  |
|                               | Wdrożenie kompleksowego systemu zarządzania urządzeniami  |  |  |  |
| <b>Analityka</b>              | Identyfikacja i uzupełnienie źródeł danych w celu osiągnięcia pełnej świadomości sytuacyjnej      |  |  |  |
|                               | Optymalizacja wykorzystania zasobów   |  |  |  |
|                               | Wdrożenie standardów operacyjnych dla prac analitycznych (w tym zasad oceny jakości wnioskowania) |  |  |  |
|                               | Powszechne wdrożenie technik analizy i interpretacji danych (w tym analizy predykcyjnej)          |  |  |  |
| <b>Szkolenia</b>              | Przeszkolenie wszystkich docelowych użytkowników systemów   |  |  |  |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Smart City Readiness Guide, Smart Cities Council

<sup>23</sup> Jest to niejako efekt uboczny i punkty wyjścia dla realizacji zadania Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych.



## 7.4 PRIORYTYZACJA ZADAŃ

W tej części dokumentu dokonano priorytetyzacji zadań opisanych w rozdziale szóstym. Oceniono je pod kątem czterech pytań:

- Czy zadanie ma podstawowy charakter z punktu widzenia całości wizji inteligentnego Kołobrzegu? – odpowiedź „TAK” oznacza, że opóźnienie w realizacji tego zadania będzie miało istotny negatywny wpływ na wdrażanie całej Strategii i osiągnięcie stanu, który opisuje wizja dokumentu.
- Czy zadania należy zrealizować w pierwszej kolejności? – To pytanie pozwala na wskazane zadań, które mają charakter bazowy i podstawowy: takich, bez których nie da się zrealizować kolejnych zadań lub odpowiadają one na pilne wyzwania Kołobrzegu.
- Czy zadanie można zrealizować przy relatywnie niewielkich nakładach finansowych, czasowych i organizacyjnych? – to pytanie służy identyfikacji „łatwych wygranych” – elementów, które mogą względnie szybko przybliżyć Kołobrzeg do docelowej wizji.
- Czy zadania ma korzystną relację efektów do kosztów? – W wypadku tego kryterium oceny przedmiotem analizy jest stosunek pracochłonności realizacji do oczekiwanych efektów.

Wszystkie zadania, które finalnie znalazły się w dokumencie odpowiadają na pewne wyzwanie rozwojowe i przyczyniają się do realizacji celu strategicznego i odpowiedzi na priorytety.

Fakt, że dane zadanie nie zostało ocenione jako najpilniejsze nie oznacza, że nie jest ono warte realizacji. Zróżnicowanie priorytetów ma przede wszystkim posłużyć wskazaniu zadań o charakterze bazowym, podstawowym, bez których niemożliwe będzie dalsza realizacja koncepcji. Ze względu na złożony charakter niektórych zadań, niższa ocena ma charakter ekspercki i w znacznej mierze uznaniowy – jest jednak wynikiem uwzględnienia wyników badań i konsultacji społecznych. Jednocześnie pomimo uznania, że wszystkie zadania powinny zostać zrealizowane, należy wziąć pod uwagę realne możliwości budżetowe i organizacyjne Kołobrzegu. Niższa lista priorytetów pozwala w kolejnym etapie zaplanować ich realizację w ramach czasowych.

**Tabela 10. Priorytety realizacji zadań Smart City**

| Numer zadania | Nazwa zadania  | Czy zadanie ma podstawowy charakter z punktu widzenia całości wizji inteligentnego Kołobrzegu? – TAK/NIE | Czy zadania należy zrealizować w pierwszej kolejności? – TAK/NIE | Czy zadanie można zrealizować przy relatywnie niewielkich nakładach finansowych, czasowych i organizacyjnych? – TAK/NIE | Czy zadanie ma korzystną oczekiwaną relację efektów do kosztów? – TAK/NIE/? <sup>24</sup> | Finalny priorytet<br>1 – najniższy<br>5 – najwyższy |
|---------------|--|--|--|---|---|---|
| 1.            | Urban Lab w Kołobrzegu – centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, przestrzeń dla młodych, biblioteka inspiracji | TAK  | TAK  | NIE   | ?   | 5   |
| 2.            | Partycypacyjny przewodnik miejski  | NIE  | NIE  | TAK   | ?   | 2   |
| 3.            | Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa   | TAK  | TAK  | NIE   | TAK   | 4   |
| 4.            | Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu  | TAK  | TAK  | TAK   | TAK   | 5   |
| 5.            | Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu  | NIE  | NIE  | NIE   | TAK   | 1   |
| 6.            | Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe  | NIE  | TAK  | TAK   | TAK   | 4   |

<sup>24</sup> W wypadku wielu zadań nie jest możliwe odgórne oszacowanie relacji efektów do kosztów – istnieje zbyt wiele czynników, które wpływają na ich powodzenie lub zmianę budżetu.

| Numer zadania | Nazwa zadania   | Czy zadanie ma podstawowy charakter z punktu widzenia całości wizji inteligentnego Kołobrzegu? – TAK/NIE | Czy zadania należy zrealizować w pierwszej kolejności? – TAK/NIE | Czy zadanie można zrealizować przy relatywnie niewielkich nakładach finansowych, czasowych i organizacyjnych? – TAK/NIE | Czy zadanie ma korzystną oczekiwaną relację efektów do kosztów? – TAK/NIE/? <sup>24</sup> | Finalny priorytet<br>1 – najniższy<br>5 – najwyższy |
|---------------|---|--|--|---|---|---|
| 7.            | Kołobrzeg efektywny energetycznie   | NIE  | NIE  | NIE   | TAK   | 3   |
| 8.            | Inteligentne i energooszczędne oświetlenie  | NIE  | NIE  | NIE   | TAK   | 3   |
| 9.            | Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów  | NIE  | NIE  | NIE   | NIE   | 2   |
| 10.           | Kołobrzescki system monitoringu jakości powietrza   | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 3   |
| 11.           | Plan adaptacji do zmian klimatu   | NIE  | TAK  | TAK   | TAK   | 4   |
| 12.           | Miejski program małej retencji  | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 3   |
| 13.           | Kołobrzescka strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzescki start-up | TAK  | TAK  | TAK   | TAK   | 5   |
| 14.           | Kołobrzescka szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów)          | TAK  | TAK  | TAK   | TAK   | 4   |

| Numer zadania | Nazwa zadania   | Czy zadanie ma podstawowy charakter z punktu widzenia całości wizji inteligentnego Kołobrzegu? – TAK/NIE | Czy zadania należy zrealizować w pierwszej kolejności? – TAK/NIE | Czy zadanie można zrealizować przy relatywnie niewielkich nakładach finansowych, czasowych i organizacyjnych? – TAK/NIE | Czy zadanie ma korzystną oczekiwaną relację efektów do kosztów? – TAK/NIE/? <sup>24</sup> | Finalny priorytet<br>1 – najniższy<br>5 – najwyższy |
|---------------|---|--|--|---|---|---|
| 15.           | Kołobrzeskie centra coworkingowe  | NIE  | NIE  | NIE   | NIE   | 1   |
| 16.           | Kołobrzeski Produkt roku  | NIE  | NIE  | TAK   | ?   | 2   |
| 17.           | Kołobrzeski Produkt Roku<br>Port w Kołobrzegu – kołobrzeskie centrum usług i produktów lokalnych promujące turystykę doznań | NIE  | NIE  | NIE   | NIE   | 2   |
| 18.           | Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane  | TAK  | TAK  | NIE   | TAK   | 4   |
| 19.           | Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego z niezbędną infrastrukturą                            | NIE  | NIE  | NIE   | ?   | 1   |
| 20.           | Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu  | TAK  | TAK  | TAK   | TAK   | 5   |



| Numer zadania | Nazwa zadania   | Czy zadanie ma podstawowy charakter z punktu widzenia całości wizji inteligentnego Kołobrzegu? – TAK/NIE | Czy zadania należy zrealizować w pierwszej kolejności? – TAK/NIE | Czy zadanie można zrealizować przy relatywnie niewielkich nakładach finansowych, czasowych i organizacyjnych? – TAK/NIE | Czy zadanie ma korzystną oczekiwaną relację efektów do kosztów? – TAK/NIE/? <sup>24</sup> | Finalny priorytet<br>1 – najniższy<br>5 – najwyższy |
|---------------|---|--|--|---|---|---|
| 21.           | Kołobrzaska Polityka Parkingowa   | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 4   |
| 22.           | Promocja zrównoważonej i aktywnej mobilności  | NIE  | NIE  | TAK   | ?   | 3   |
| 23.           | Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych | TAK  | TAK  | NIE   | TAK   | 5   |
| 24.           | Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0  | TAK  | TAK  | NIE   | TAK   | 5   |
| 25.           | E-usługi publiczne i obieg dokumentów w technologii cyfrowych uwierzytelnień  | TAK  | TAK  | NIE   | TAK   | 5   |
| 26.           | Kołobrzeski audyt dostępności – on-line   | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 3   |
| 27.           | Integracja polityki informacyjnej i promocyjnej   | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 3   |

| Numer zadania | Nazwa zadania   | Czy zadanie ma podstawowy charakter z punktu widzenia całości wizji inteligentnego Kołobrzegu? – TAK/NIE | Czy zadania należy zrealizować w pierwszej kolejności? – TAK/NIE | Czy zadanie można zrealizować przy relatywnie niewielkich nakładach finansowych, czasowych i organizacyjnych? – TAK/NIE | Czy zadanie ma korzystną oczekiwaną relację efektów do kosztów? – TAK/NIE/? <sup>24</sup> | Finalny priorytet<br>1 – najniższy<br>5 – najwyższy |
|---------------|---|--|--|---|---|---|
|               | miasta w przestrzeni cyfrowej – UX Design w Kołobrzegu  |  |  |   |   |   |
| 28.           | Polityka kulturalna miasta, kształtowana we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 4   |
| 29.           | Kołobrzesci inkubator organizacji pozarządowych   | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 4   |
| 30.           | Kołobrzescka szkoła liderów   | NIE  | NIE  | TAK   | TAK   | 4   |

Źródło: opracowanie własne

## 7.5 HARMONOGRAM DZIAŁAŃ

Mając na uwadze wyznaczone powyżej priorytety oraz zaangażowanie finansowe i czasowe związane z poszczególnymi zadaniami, przedstawiono poniżej poglądowy harmonogram, który pozwala na umiejscowienie realizacji poszczególnych zadań w czasie. Czas realizacji zadań oznaczono kolorami.

|                         |
|-------------------------|
| Czas realizacji zadania |
| Zadanie cykliczne       |

Tabela 11. Harmonogram realizacji Strategii

| Zadanie | '21 | '22 | '23 | '24 | '25 | '26 | '27 | '28 | '29 | '30 | '31 | '32 | '33 | '34 | '35 | '36 | '37 | '38 | '39 | '40 | '41 |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 2.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 3.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 4.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 5.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 6.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 7.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 8.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 9.      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 10.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 11.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 12.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 13.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 14.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 15.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 16.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 17.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 18.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 19.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 20.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 21.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 22.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 23.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 24.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 25.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 26.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 27.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 28.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 29.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 30.     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |

## 7.6 FINANSOWANIE REALIZACJI

Realizacja Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg wiąże się z koniecznością poniesienia kosztów majątkowych, jak też ponoszeniem kosztów bieżących z budżetu miasta. Wdrożenie szeregu rozwiązań ujętych w Strategii pod postacią zadań z reguły oznacza realizację inwestycji. Największe koszty związane są z rozwijaniem infrastruktury technicznej, mniejsze infrastruktury i rozwiązań informatycznych.

Realizacja założeń Strategii Smart City oznacza również przemodelowanie modelu instytucjonalnego miasta. Aby skutecznie realizować szereg zadań, z których większość ma charakter stałych, powtarzalnych przedsięwzięć, należy rozwinąć lub stworzyć nowe struktury instytucjonalne. Dla budżetu miasta Kołobrzeg oznacza to pojawienie się nowych pozycji w kosztach bieżących.

W perspektywie 2030 roku największy ciężar finansowy dla budżetu miasta stanowić będą wydatki majątkowe z okresu od 2022 do 2027 roku. W tym czasie ponoszone będą koszty szeregu inwestycji i wdrożeń, które skutkować będą sukcesywnym wdrażaniem założeń Strategii Smart City. Źródłem finansowania inwestycji mogą być zarówno środki zewnętrzne, w tym fundusze unijne, jak też środki własne budżetu miasta.

Postęp wdrażania Strategii Smart City oznacza wzrost kosztów bieżących. W okresie realizacji Strategii Smart City będą one sukcesywnie rosły, w zależności od kondycji finansowej budżetu.

W analizie finansowania Strategii Smart City warto zwrócić uwagę na relację kosztów przypisanych do zadań ujętych w tej strategii oraz do planowanego w tej samej perspektywie czasu budżetu Miasta Kołobrzeg. Koszty realizacji Strategii Smart City kształtują się na poziomie nieprzekraczającym z reguły 10% wydatków budżetu Miasta Kołobrzeg. Wskazuje to na potencjalną realność wdrożenia Strategii. Warto zwrócić uwagę, iż w przyjęta w Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Miasto Kołobrzeg na lata 2021-2044 projekcja wydatków budżetu miasta ma charakter prognostyczny i ze względu na jej długi okres trudny do oszacowania. Widoczny jest w niej spadek dochodów budżetu w okresie pandemii COVID-19, jak też wzrost po tym okresie. W Kołobrzegu rosły dynamicznie dochody własne, które bazują na endogennym potencjale gospodarczym i rynku pracy. Analiza wzrostu dochodów budżetu miasta w okresie 2010-2019 wskazywałaby na możliwość uzyskania wyższego tempa przyrostu dochodów w kolejnych latach. Z uwagi jednak na trwającą pandemię wysoce niepewne jest oszacowanie jej wpływu na dochody i wydatki przyszłych lat. Dlatego, przed rozpoczęciem prac nad wykonalnością przedsięwzięć niezbędne jest przeprowadzenie dogłębnej analizy ryzyka pod względem finansowym i technicznym. Analiza taka umożliwi wyeliminowanie projektów niewiarygodnych pod względem finansowym oraz przewyciężyć przewidywane trudności techniczne. Wydłużony horyzont czasowy do zakończenia przedsięwzięć Strategii Smart City (do 2030 r.) wpływa na większe ryzyko. Nie mniej jednak warto zauważyć, że ryzyko towarzyszy każdej działalności, przede wszystkim działalności, której efekty mogą ujawnić się w przyszłości.



## 7.7 MONITORING WDRAŻANIA

Monitoring wdrażania Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg podzielono na dwie części – w pierwszej oceniane będą postępy w realizacji zadań Smart City w obszarach tematycznych. Pozwalają one w sposób jakościowy ocenić, czy w ogóle podjęto działania na rzecz realizacji zadań oraz jakie były bezpośrednie wyniki tych działań.

Tego rodzaju wskaźniki nie pozwalają jednak na ocenę czy Kołobrzeg zbliżył się do przełamania swoich głównych barier rozwojowych oraz czy Miasto rozwija się w sposób określony w wizji, misji i celach strategicznych dokumentu. Druga część analizy wskaźnikowej poświęcone będzie więc właśnie temu aspektowi. Posłużą temu mierzalne i porównywalne wskaźniki, które opisują realne postępy Kołobrzegu na drodze do Smart City. W wypadku tego rodzaju wskaźników wpływ na ich wartości mogą mieć liczne czynniki zewnętrzne, jednak to one pozwalają na najpełniejszą na ocenę kierunków rozwoju Miasta.

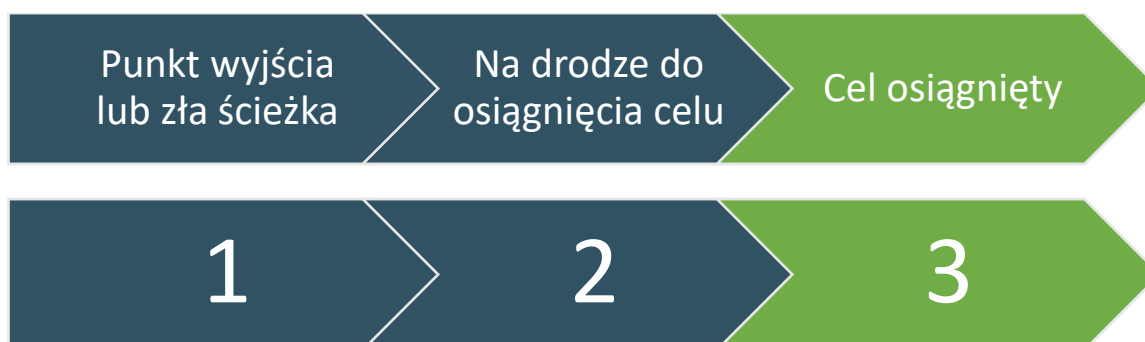
Za proces monitoringu wdrażania Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg odpowiedzialne będzie w założeniach np. **Biuro ds. Inteligentnego Rozwoju Miasta** (w przypadku jego utworzenia) lub inny wydział/stanowisko wskazane przez Prezydenta Miasta.

### 7.7.1 SYSTEM JAKOŚCIOWEJ OCENY POSTĘPÓW REALIZACJI I AKTUALIZACJI DOKUMENTU

W perspektywie 3, 6, 9, 12 i 15 lat od uchwalenia Strategii przeprowadzona zostanie kompleksowa jakościowa ocena postępów realizacji poszczególnych projektów, która będzie podstawą do decyzji o zmianie bądź aktualizacji zapisów dokumentu.

Ocena polega na wskazaniu wraz z komentarzem/uzasadnieniem stopnia zaawansowania prac nad realizacją Strategii. Wprowadza się trzystopniowy podział etapów realizacji:

- Cel osiągnięty (jeśli osiągnięto docelową wartość wskaźników/stan docelowy);
- Na drodze do osiągnięcia celu (jeśli podjęto odpowiednie działania, wartości wskaźników poprawiły się);
- Punkty wyjścia lub na złej ścieżce (jeśli nie zbliżono się do realizacji celu).



Poniżej znajduje się lista procesów i czynności wynikających z zadań Smart City, które powinny zostać objęte w powyższych horyzontach czasowych weryfikacją:

Tabela 12. Lista kontrolna postępów realizacji Strategii w perspektywie 3, 6, 9, 12 i 15 lat

| Nazwa zadania  | Nazwa procesu  | Etap realizacji | Komentarz – Uzasadnienie  |
|--|--|-----------------|---|
| Przykładowe zadanie  | Przykładowy proces <sup>25</sup>                           | 1/2/3           | Jak przeprowadzono dany proces? Jakie były tego efekty? Jeśli nie osiągnięto oczekiwanych postępów, dlaczego? |
| Urban Lab w Kołobrzegu – centrum aktywności lokalnej, miejsce innowacji społecznych, | Utworzenie Urban Lab (lub podobnej jednostki) w Kołobrzegu |                 |   |

<sup>25</sup> Zielonym kolorem tła oznaczono procesy kluczowe (na podstawie priorytetyzacji zadań)

| Nazwa zadania   | Nazwa procesu   | Etap realizacji | Komentarz – Uzasadnienie |
|---|---|-----------------|--------------------------|
| przeźń dla młodych, biblioteka inspiracji                       |   |                 |                          |
| Partycypacyjny przewodnik miejski                               | Utworzenie partycypacyjnego przewodnika miejskiego  |                 |                          |
| Spójna i inteligentna polityka przestrzenna i mieszkaniowa      | Opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów najbardziej zagrożonych niekontrolowaną urbanizacją <sup>26</sup> |                 |                          |
|   | Wdrożenie wytycznych CPTED w przestrzeni miejskiej  |                 |                          |
|   | Rozbudowa oferty mieszkalnictwa publicznego   |                 |                          |
| Cyfrowy obraz miasta Kołobrzegu                                 | Wdrożenie modułu <i>Nieruchomości</i> w systemie GIS Miasta Kołobrzeg   |                 |                          |
|   | Powiązanie danych dotyczących nieruchomości gminnych w GIS z systemami finansowo-księgowymi   |                 |                          |
|   | Integracja baz danych o nieruchomościach i przestrzeni ze Starostwem Powiatowym   |                 |                          |
|   | Archiwizacja i digitalizacja dokumentacji   |                 |                          |
| Zarządzanie strategiczne błękitno-zieloną siecią dla Kołobrzegu | Utworzenie i wdrożenie strategii zarządzania błękitno-zieloną siecią Kołobrzegu   |                 |                          |

<sup>26</sup> Tj. obszarów graniczących z terenami zieleni i takich, w których zauważalne są kolizje funkcji budynków.

| Nazwa zadania   | Nazwa procesu   | Etap realizacji | Komentarz – Uzasadnienie |
|---|---|-----------------|--------------------------|
|   | Przeprowadzenie inwentaryzacji zieleni miejskiej                                |                 |                          |
| Kołobrzeskie parki kieszonkowe i ogrody deszczowe   | Utworzenie parków kieszonkowych i ogrodów deszczowych                           |                 |                          |
| Kołobrzeg efektywny energetycznie   | Określenie wizji przyszłości dla MEC Kołobrzeg                                  |                 |                          |
|   | Termomodernizacja budynków w zasobie publicznym                                 |                 |                          |
| Inteligentne i energooszczędne oświetlenie  | Poprawa warunków oświetleniowych dla niechronionych uczestników ruchu drogowego |                 |                          |
|   | Modernizacja oświetlenia ulicznego  |                 |                          |
| Inteligentna zbiórka i zarządzanie wywozem odpadów  | Wymiana klasycznych pojemników na odpady na zbiorniki z czujnikami              |                 |                          |
| Kołobrzeska strefa inkubacji i akceleracji działalności gospodarczych. Kołobrzeski start-up | Utworzenie inkubatora przedsiębiorczości  |                 |                          |
| Kołobrzeska szkoła przedsiębiorczości i kreatywności (w tym inicjatywa hackathonów)         | Organizacja hackathonów   |                 |                          |
| Kołobrzeskie centra coworkingowe  | Utworzenie centrum coworkingowego   |                 |                          |
| Port w Kołobrzegu – kołobrzeskie centrum usług i produktów                                  | Transformacja portu w Kołobrzegu  |                 |                          |



| Nazwa zadania  | Nazwa procesu  | Etap realizacji | Komentarz – Uzasadnienie |
|--|--|-----------------|--------------------------|
| lokalnych promujące turystykę doznań   |  |                 |                          |
| Kołobrzeski Produkt Roku   | Organizacja konkursu Kołobrzeski Produkt Roku  |                 |                          |
| Spójna i zintegrowana polityka mobilności dla Kołobrzegu oparta o dane                           | Realizacja polityki transportowej Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego  |                 |                          |
|  | Utworzenie wspólnej, jednolitej i zintegrowanej oferty transportu publicznego z podmiotami publicznymi i prywatnymi w ramach Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego |                 |                          |
|  | Podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli kolei w regionie  |                 |                          |
| Nowoczesny, niskoemisyjny i dostępny tabor dla transportu publicznego z niezbędną infrastrukturą | Zakup nisko- lub zeroemisyjnych autobusów dla komunikacji miejskiej w Kołobrzegu   |                 |                          |
| Bezpieczny i przyjazny transport indywidualny w Kołobrzegu                                       | Wdrożenie działań na rzecz rozwoju elektromobilności w Kołobrzegu  |                 |                          |
|  | Inwentaryzacja miasta pod kątem barier architektonicznych  |                 |                          |
|  | Przeprowadzenie audytu infrastruktury dla pieszych i rowerzystów   |                 |                          |
|  | Stworzenie kompleksowego programu działań na rzecz eliminacji wypadków drogowych   |                 |                          |

| Nazwa zadania   | Nazwa procesu  | Etap realizacji | Komentarz – Uzasadnienie |
|---|--|-----------------|--------------------------|
| Kołobrzaska Polityka Parkingowa   | Uchwalenie Kołobrzeskiej Polityki Parkingowej  |                 |                          |
| Stworzenie jednolitej, intuicyjnej i przejrzystej platformy zbierania, administrowania, analizy i wizualizacji danych dla miasta Kołobrzeg w standardzie otwartych danych | Utworzenie platformy danych  |                 |                          |
|   | Wdrożenie standardu otwartych danych   |                 |                          |
| Kołobrzeg miastem partycypacji 3.0  | Wdrożenie cyfrowych platform partycypacji społecznej   |                 |                          |
|   | Powszechne wdrożenie metod warsztatowych i innych interaktywnych technik partycypacji społecznej |                 |                          |
| E-usługi publiczne i obieg dokumentów w technologii cyfrowych uwierzytelnień  | Powszechne wdrożenie e-usług i cyfrowego obiegu dokumentów                                       |                 |                          |
| Kołobrzaska szkoła liderów  | Przeprowadzenie kołobrzeskiej szkoły liderów   |                 |                          |
| Polityka kulturalna miasta kształtowana we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi i innymi podmiotami  | Kształtowanie polityki kulturalnej miasta we współpracy z lokalnymi środowiskami artystycznymi   |                 |                          |

Wraz z upływem czasu, wprowadzaniem na rynek nowych produktów czy zmianą uwarunkowań prawnych wybrane zapisy Strategii Smart City mogą ulec dezaktualizacji. Z tego

względu po dokonaniu weryfikacji wartości wskaźników i weryfikacji poziomu zaawansowania prac nad powyższymi czynnościami/procesami osoby odpowiedzialne za realizację Strategii powinny podjąć decyzję o samodzielnej aktualizacji zapisów Strategii bądź podjęcia współpracy z zewnętrznym podmiotem doradczym. Konieczne może się okazać także zlecenie dodatkowych analiz w związku z nowymi wyzwaniami.

Wyniki ewaluacji powinny być udostępnione i omówione publicznie w trzyletnich perspektywach weryfikacji listy kontrolnej, a prace nad aktualizacją Strategii powinny mieć partycypacyjny, warsztatowy charakter.

Tabela 13. Wskaźniki rezultatu dla realizacji Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg

| Oczekiwany efekt                                    | Wskaźnik  | Powiązanie z wyzwaniem | Źródło i częstotliwość pomiaru | Uzasadnienie wyboru wskaźnika  | Metodyka pomiaru   | Sposób dezagregacji      | Wartość bazowa  | Oczekiwany trend | Wartość docelowa           |
|---|---|------------------------|--------------------------------|--|--|--------------------------|---|------------------|----------------------------|
| Zwiększenie zdolności miasta do zatrzymania młodych | Saldo migracji osób młodych w wieku 15-34 lat dla okresu 2020-2030.   | 1, 5                   | monitormiasta.pl<br>1 raz/rok  | Realizacja Strategii ma stworzyć warunki do pozostania młodych w mieście. Miasto przyciągać będzie nowych mieszkańców, utrzymując dodatnie saldo migracji. | 1. Wygenerowanie danych z narzędzia <a href="https://monitormiasta.pl">https://monitormiasta.pl</a><br>2. Obliczenie salda na podstawie agregacji danych dla grup wieku 15-24, 25-34 | Grupy wieku 15-24, 25-34 | -35 osób (2019 rok)   | Wzrost           | Powyżej 0 (dodatnie saldo) |
| Zwiększenie dochodów mieszkańców i przedsiębiorców  | Dochody z podatku PIT na 1 mieszkańca w relacji do średniej krajowej. | 1, 2                   | GUS<br>1 raz/rok               | Realizacja Strategii przyczyni się do poprawy konkurencyjności gospodarki, co widoczne będzie we wzroście dochodów mieszkańców, a                          | 1. Wygenerowanie danych z bazy GUS/BDL.<br>2. Porównanie wartości danych do Miasta Kołobrzeg i średniej krajowej.  | Brak                     | 1158,05 zł (Kołobrzeg, 1253,20, średnia krajowa) (2019 rok) | Wzrost           | Powyżej średniej krajowej  |



|   |   |         |                       |  |   |  |   |                       |                               |
|---|---|---------|-----------------------|--|---|--|---|-----------------------|-------------------------------|
|   |   |         |                       | tym samym miasta.  |   |  |   |                       |                               |
| <b>Zwiększenie dochodów budżetu miasta</b>  | Dochody własne budżetu miasta w przeliczeniu na 1 mieszkańca w relacji do średniej krajowej.  | 1, 2    | GUS<br><br>1 raz/ rok | Wzrost gospodarczy na terenie miasta przełoży się na wzrost dochodów mieszkańców oraz pośrednio i bezpośrednio budżetu miasta. | 1. Wygenerowanie danych z bazy GUS/BDL.<br>2. Wykonanie obliczeń – wartość dla Miasta Kołobrzeg dzielona przez wartość dla kraju. | Brak   | 17,42%<br>(3474,99 zł Kołobrzeg, 2959,3 zł średnia krajowa)<br>(2019 rok) | Wzrost                | 20% powyżej średniej krajowej |
| <b>Zwiększenie odporności miasta na zjawiska kryzysowe, których skutki dotyczą sferę gospodarczą</b>                        | Różnica poziomu wyrejestrowań z REGON w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w porównaniu do średniej krajowej.  | 1       | GUS<br><br>1 raz/ rok | Większa różnorodność gospodarki miasta spowoduje, że będzie ono bardziej odporne na zjawiska kryzysowe.                        | 1. Wygenerowanie danych z bazy GUS/BDL.<br>2. Wykonanie obliczeń – wartość dla Miasta Kołobrzeg dzielona przez wartość dla kraju. | Brak   | -27<br>(Kołobrzeg 86, średnia krajowa 59)                                 | Wzrost                | Powyżej średniej krajowej     |
| <b>Utrzymanie i podniesienie konkurencyjności i miasta jako marki turystyczno-uzdrowiskowej w rejonie Morza Bałtyckiego</b> | Pozycja odnosząca się do liczby udzielanych noclegów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w grupie porównawczej (gminy nadbałtyckie województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego) | 2, 3, 5 | GUS<br><br>1 raz/ rok | Kołobrzeg utrzyma status lidera w zakresie funkcji turystyczno-uzdrowiskowej przy rosnącej presji konkurencyjnej innych        | 1. Wygenerowanie danych z bazy GUS/BDL.   | Rezydenci i nierezydenci (turyści zagraniczni) | Poz. 1.<br>(67 362,26)<br>(2019 rok)                                      | Utrzymanie status quo | Poz.1                         |

|   |  |      |   |   |   |   |  |                       |                              |
|---|--|------|---|---|---|---|--|-----------------------|------------------------------|
|   |  |      |   | nadbałtyckich kurortów.   |   |   |  |                       |                              |
| <b>Ochrona środowiska i przyrody</b>  | Przekroczenia dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń powietrza.  | 3, 4 | WIOŚ/GIOŚ<br><br>1 raz/ rok                 | Mieszkańcy i turyści cieszyć się będą w dobrej jakości powietrza atmosferycznego, co spójne jest z wizerunkiem miasta uzdrowiskowego.                                       | 1. Pozyskane dane WIOŚ z raportów o stanie środowiska.                                    | Dla poszczególnych kategorii, np. PM 2,5, PM 10, ozon, NO, etc. | Brak przekroczeń<br><br>(wg Raportu z 2020 roku, dane pomiarowe z 2018 roku) | Utrzymanie status quo | Brak przekroczeń             |
| <b>Zachowanie zasobów i atutów miasta dla jego zrównoważonego rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym i środowiskowym</b> | Udział parków i terenów zieleni osiedlowej w powierzchni miasta. | 3    | Urząd Miasta<br><br>1 raz/ rok              | Rozwój przestrzenny miasta realizowany będzie w myśl zasad zrównoważonego o rozwoju, przy zachowaniu atutów przestrzennych, w tym powierzchni istniejących terenów zieleni. | 1. Pozyskanie danych nt. udziału parków i zieleni osiedlowej w powierzchni miasta.        | Brak  | 9,0%<br>(2018 rok)   | Utrzymanie status quo | Nie mniej niż 9,0%           |
| <b>Poprawa komfortu zamieszkania i przebywania w mieście,</b>   | Liczba pasażerów korzystających z przewozów organizowanych przez | 4    | Komunikacja Miejska w Kołobrzegu Sp. z o.o. | Wzrost liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej,  | 1. Pozyskanie danych nt. liczby pasażerów korzystających z przewozów organizowanych przez | Brak  | 2 824 409 osób<br>(2019 rok)   | Wzrost                | 50% powyżej wartości bazowej |

|  |   |   |                                       |   |   |      |                      |        |                               |
|--|---|---|---------------------------------------|---|---|------|----------------------|--------|-------------------------------|
| związana z odciążeniem lokalnego układu komunikacyjnego          | Komunikację Miejską w Kołobrzegu Sp. z o.o.                                   |   | 1 raz/ rok                            | <p>pomimo oczekiwanego utrzymania potencjału udzielanych noclegów, świadczyć będzie o zwiększającej się atrakcyjności transportu zbiorowego i rozwiązań wspierających ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających do miasta.</p> | Komunikację Miejską w Kołobrzegu Sp. z o.o.   |      |                      |        |                               |
| Poprawa dostępu do wybranych usług publicznych                   | Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach.                                    | 5 | <p>GUS</p> <p>1 raz/ rok</p>          | <p>Miasto zwiększy zdolność zapewniania opieki żłobkowej, wspierając aktywność zawodową młodych mieszkańców miasta.</p>   | <p>1. Wygenerowanie danych z bazy GUS/BDL.</p>  | Brak | 13,6% (2020 rok)     | Wzrost | 50% powyżej wartości bazowej  |
| Zwiększenie zdolności miasta do realizacji zamierzeń rozwojowych | Liczba osób głoszących na projekty zgłoszone w ramach budżetu obywatelskiego. | 6 | <p>Urząd Miasta</p> <p>1 raz/ rok</p> | <p>Mieszkańcy powszechnie uczestniczyć będą w kreowaniu</p>   | <p>1. Pozyskanie danych nt. liczby osób głoszących w ramach budżetu obywatelskiego.</p> | Brak | 4047 osób (2019 rok) | Wzrost | 100% powyżej wartości bazowej |

|   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| mających akceptację mieszkańców oraz wykorzystujących pomysły mieszkańców |  |  |  | pomysłów na rozwój miasta. Widoczne to będzie w poziomie zaangażowania w głosowanie nad budżetem obywatelskim. |  |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|



Poza wewnętrzną aktualizacją wskaźników warto przeanalizować możliwości zewnętrznej certyfikacji. Jednym z narzędzi zewnętrznej i spójnej metodologicznie weryfikacji stopnia zaawansowania wdrażania rozwiązań Smart City jest uzyskanie certyfikacji zgodności z normą PN-ISO 37120 (norma ta mierzy rozwój miasta za pomocą 100 wskaźników podzielonych na 17 obszarów tematycznych) lub bardziej wyspecjalizowaną normą ISO 37122. Tak ustrukturyzowane dane pozwalają na porównania z innymi ośrodkami stosującymi normę, w tym na międzynarodowej platformie World Council on City Data. Poszczególne miasta, które uzyskały certyfikat ISO 37120, są dodawane do bazy organizacji Global Cities Registry™.

Zakłada się, że pomiar rezultatów Strategii Smart City realizowany będzie w odniesieniu do wyzwań rozwojowych, które z kolei można powiązać z poszczególnymi celami, jak też wymiarami SMART. Pełny obraz zmian zachodzących w wyniku realizacji Strategii Smart City możliwy jest po zestawieniu danych odnoszących się do produktów i rezultatów, jak też odpowiedniej analizie tych wyników. Konieczne jest również odniesienie tych wyników do oceny sytuacji społeczno-gospodarczej regionu i kraju.

W odniesieniu do wskaźników rezultatów Strategii Smart City oczekuje się osiągnięcie następujących wartości docelowych:

- Saldo migracji osób młodych w wieku 15-34 lat dla okresu 2020-2030 powyżej zero. Kołobrzeg posiada istotne atuty dla przyciągania i zatrzymania młodych mieszkańców. Strategia tworzona jest z myślą o zwiększeniu szans rozwojowych młodych osób, w tym poprzez dywersyfikację profilu gospodarczego. Celem jest osiągnięcie dodatniego salda migracji młodych osób.
- Dochody z podatku PIT na 1 mieszkańca powyżej średniej krajowej. W Strategii zakłada się realizację działań wzmacniających profil gospodarczy miasta. Realizacja zamierzeń rozwojowych ma przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności gospodarki i wzrostu wynagrodzeń. Miasto rozwijać się będzie szybciej na tle średniej krajowej, wykorzystując swoje atuty oraz korzystną sytuację gospodarczą i ekonomiczną kraju. Dochody z podatku PIT będą miarą oceny zmiany sytuacji ekonomicznej mieszkańców, a tym samym konkurencyjności gospodarki.
- Dochody własne budżetu miasta w przeliczeniu na 1 mieszkańca 20% powyżej średniej krajowej. Miasto podtrzyma i rozwijać będzie swój potencjał dochodów własnych, m. in. poprzez przyciąganie nowych mieszkańców, rozwój nowych funkcji gospodarczych, podnoszenie konkurencyjności gospodarki. Działania te wzmacniać będą potencjał dochodów budżetu miasta. W perspektywie strategicznej podtrzymany zostanie trend wzrostowy dochodów własnych miasta na poziomie zbliżonym do poprzedniej dekady.
- Różnica poziomu wyrejestrowań z REGON w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców powyżej średniej krajowej. Działalności gospodarcze na terenie miasta charakteryzować się będą stabilnością, co wynikać będzie z dobrego klimatu dla aktywności gospodarczej. Miasto wykorzystywać będzie swoje walory lokalizacyjne, korzystną sytuację

ekonomiczną, co oznaczać będzie stabilność dla istniejących w mieście działalności gospodarczych. Poziom wyrejestrowań z rejestru REGON poniżej średniej krajowej wskazywać będzie na względną stabilność działalności gospodarczych (średnia krajowa stanowi punkt odniesienia, który uwzględnia sytuację gospodarczą kraju).

- Pozycja nr 1 odnosząca się do liczby udzielanych noclegów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w grupie porównawczej (gminy nadbałtyckie województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego). Realizacja działań rozwojowych pozwoli utrzymać status lidera wśród nadbałtyckich gmin w odniesieniu do liczby udzielanych noclegów. Wskaźnik uwzględnia więc konieczność dalszego profilowania i rozwijania funkcji turystyczno-uzdrowiskowej w odniesieniu do coraz silniejszej konkurencji innych gmin nadmorskich. Analiza porównawcza obejmuje następujące gminy:
  - Z województwa zachodniopomorskiego: Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Rewal, Trzebiatów, Kołobrzeg (w), Kołobrzeg (m), Ustronie Morskie, Będzino, Mielno, Darłowo (w), Darłowo (m), Postomino,
  - Z województwa pomorskiego: Ustka (w), Ustka (m), Smołdzino, Łeba, Choczewo, Krokowa, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck (w), Puck (m), Kosakowo, Gdynia, Sopot, Gdańsk, Stegna, Sztutowo, Krynica, Morska.
- Brak przekroczeń dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń powietrza. Kołobrzeg jako miasto o statusie uzdrowiskowym spełniać będzie kryteria określonych i dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń.
- Udział parków i terenów zieleni osiedlowej w powierzchni miasta nie mniejszy niż 9,0%. Kołobrzeg zachowa swoje walory przestrzenne, tj. nie będzie realizować polityki rozwoju kosztem terenów zielonych.
- Liczba pasażerów korzystających z przewozów organizowanych przez Komunikację Miejską w Kołobrzegu Sp. z o.o. powyżej 50% wartości bazowej. Realizacja Strategii zakłada zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji publicznej, co związane będzie z szeregiem działań infrastrukturalnych i organizacyjnych. Poziom 50% oznacza faktycznie dużą skalę wyzwania. Ogółem liczba pasażerów korzystających z przewozów Komunikacji Miejskiej w Kołobrzegu wzrosła w latach 2012-2019 o 6,7%. Warto jednak zwrócić uwagę, że w tym samym czasie liczba osób korzystających z noclegów wzrosła o 68,7%.
- Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach wyższy o 50% powyżej wartości bazowej. Odsetek dzieci objętych opieką żłobkową w Kołobrzegu jest na niskim poziomie. Wzrost o 50% w stosunku do wartości bazowej oznacza dużą skalę zmian, jednak będzie to wartość docelowa, która nie przekroczy średniej krajowej (wg danych Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej, wg stanu na marzec 2021 roku). Rząd w ramach Krajowego Planu Odbudowy planuje przeznaczyć znaczne środki na rozwój opieki żłobkowej.



- Liczba osób głosujących na projekty zgłoszone w ramach budżetu obywatelskiego wyższa o 100% w stosunku do wartości bazowej. Realizacja założeń Strategii zakłada upowszechnienie konsultacji społecznych oraz udziału mieszkańców w kreowaniu rozwoju miasta. W 2019 roku w głosowaniu do budżetu obywatelskiego wzięło udział nieco ponad 4000 osób.

## 8 LISTA ZADAŃ SMART CITY

|   |     |
|---|-----|
| ZADANIE 1. URBAN LAB W KOŁOBRZEGU – CENTRUM AKTYWNOŚCI LOKALNEJ, MIEJSCE INNOWACJI SPOŁECZNYCH, PRZESTRZEŃ DLA MŁODYCH, BIBLIOTEKA INSPIRACJI .....   | 84  |
| ZADANIE 2. PARTYCYPACYJNY PRZEWODNIK MIEJSKI .....  | 87  |
| ZADANIE 3. SPÓJNA I INTELIGENTNA POLITYKA PRZESTRZENNA I MIESZKANIOWA .....   | 90  |
| ZADANIE 4. CYFROWY OBRAZ MIASTA KOŁOBRZEGU .....  | 92  |
| ZADANIE 5. ZARZĄDZANIE STRATEGICZNE BŁĘKITNO-ZIELONĄ SIECIĄ DLA KOŁOBRZEGU .....  | 96  |
| ZADANIE 6. KOŁOBRZESKIE PARKI KIESZONKOWE I OGRODY DESZCZOWE .....  | 98  |
| ZADANIE 7. KOŁOBRZEG EFEKTYWNY ENERGETYCZNIE .....  | 100 |
| ZADANIE 8. INTELIGENTNE I ENERGOOSZCZĘDNE OŚWIETLENIE .....   | 102 |
| ZADANIE 9. INTELIGENTNA ZBIÓRKA I ZARZĄDZANIE WYWOZEM ODPADÓW .....   | 103 |
| ZADANIE 10. KOŁOBRZESKI SYSTEM MONITORINGU JAKOŚCI POWIETRZA .....  | 105 |
| ZADANIE 11. PLAN ADAPTACJI DO ZMIAN KLIMATU .....   | 107 |
| ZADANIE 12. MIEJSKI PROGRAM MAŁEJ RETENCJI .....  | 108 |
| ZADANIE 13. KOŁOBRZESKA STREFA INKUBACJI I AKCELERACJI DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZYCH. KOŁOBRZESKI START-UP .....   | 111 |
| ZADANIE 14. KOŁOBRZESKA SZKOŁA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I KREATYWNOŚCI (W TYM INICJATYWA HACKATHONÓW) .....   | 113 |
| ZADANIE 15. KOŁOBRZESKIE CENTRA COWORKINGOWE .....  | 115 |
| ZADANIE 16. KOŁOBRZESKI PRODUKT ROKU .....  | 118 |
| ZADANIE 17. PORT W KOŁOBRZEGU – KOŁOBRZESKIE CENTRUM USŁUG I PRODUKTÓW LOKALNYCH PROMUJĄCE TURYSTYKĘ DOZNAŃ .....   | 119 |
| ZADANIE 18. SPÓJNA I ZINTEGROWANA POLITYKA MOBILNOŚCI DLA KOŁOBRZEGU OPARTA O DANE .....  | 123 |
| ZADANIE 19. NOWOCZESNY, NISKOEMISYJNY I DOSTĘPNY TABOR DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO WRAZ Z NIEZBĘDNĄ INFRASTRUKTURĄ .....   | 126 |
| ZADANIE 20. BEZPIECZNY I PRZYJAZNY TRANSPORT INDYWIDUALNY W KOŁOBRZEGU .....  | 127 |
| ZADANIE 21. KOŁOBRZESKA POLITYKA PARKINGOWA .....   | 130 |
| ZADANIE 22. PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ I AKTYWNEJ MOBILNOŚCI .....  | 131 |
| ZADANIE 23. STWORZENIE JEDNOLITEJ, INTUICYJNEJ I PRZEJRZYSTEJ PLATFORMY ZBIERANIA, ADMINISTROWANIA, ANALIZY I WIZUALIZACJI DANYCH DLA MIASTA KOŁOBRZEG W STANDARDZIE OTWARTYCH DANYCH .....   | 135 |
| ZADANIE 24. KOŁOBRZEG MIASTEM PARTYCYPACJI 3.0 .....  | 137 |
| ZADANIE 25. E-USŁUGI PUBLICZNE I OBIEG DOKUMENTÓW W TECHNOLOGII CYFROWYCH UWIERZYTELNIENIŃ .....  | 139 |
| ZADANIE 26. KOŁOBRZESKI AUDYT DOSTĘPNOŚCI – ON-LINE – REALIZOWANY WE WSPÓŁPRACY Z MIESZKAŃCAMI ORAZ ORGANIZACJAMI SPOŁECZNYMI (IDEA STAŁEGO, BIEŻĄCEGO GROMADZENIA WIEDZY NT. PROBLEMÓW I POTRZEB POD KĄTEM DOSTĘPNOŚCI MIASTA) ..... | 140 |
| ZADANIE 27. INTEGRACJA POLITYKI INFORMACYJNEJ I PROMOCYJNEJ MIASTA W PRZESTRZENI CYFROWEJ .....   | 142 |
| ZADANIE 28. POLITYKA KULTURALNA MIASTA KSZTAŁTOWANA WE WSPÓŁPRACY Z LOKALNYMI ŚRODOWISKAMI ARTYSTYCZNYMI I INNYMI PODMIOTAMI .....  | 144 |



|   |     |
|---|-----|
| ZADANIE 29. KOŁOBRZESKI INKUBATOR ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH ..... | 145 |
| ZADANIE 30. KOŁOBRZESKA SZKOŁA LIDERÓW .....                      | 146 |

## 9 SPIS RYSUNKÓW, TABEL I ZDJĘĆ

### Spis rysunków

|  |     |
|--|-----|
| RYSUNEK 1. TRADYCYJNY, SILOSOWY MODEL ZARZĄDZANIA MIASTEM .....                        | 12  |
| RYSUNEK 2. MODEL ZARZĄDZANIA MIASTEM INTELIGENTNYM .....                               | 13  |
| RYSUNEK 3. W JAKICH OBSZARACH MOŻNA WDRAŻAĆ ROZWIĄZANIA SMART CITY? .....              | 13  |
| RYSUNEK 4. ETAPY TWORZENIA STRATEGII SMART CITY W KOŁOBRZEGU .....                     | 20  |
| RYSUNEK 5. ĆWIARTKI SWOT/TOWS .....  | 50  |
| RYSUNEK 6. WYZWANIA ROZWOJOWE KOŁOBRZEGU .....   | 55  |
| RYSUNEK 7. BUDOWA PARTNERSTWA NA RZECZ REALIZACJI KONCEPCJI INTELIGENTNEGO MIASTA..... | 153 |

### Spis tabel

|  |     |
|--|-----|
| TABELA 1. INTELIGENTNE A KLASYCZNE MIASTO .....  | 11  |
| TABELA 2. ANALIZA SWOT – MOCNE STRONY .....  | 42  |
| TABELA 3. ANALIZA SWOT – SŁABE STRONY .....  | 43  |
| TABELA 4. ANALIZA SWOT – SZANSE.....   | 45  |
| TABELA 5. ANALIZA SWOT – ZAGROŻENIA .....  | 47  |
| TABELA 6. ANALIZA SWOT/TOWS W ODNIESIENIU DO WYMIARÓW SMART CITY MIASTA KOŁOBRZEG.....   | 51  |
| TABELA 7. WNIOSKI PŁYNĄCE Z ANALIZY SWOT/TOWS .....  | 52  |
| TABELA 8. POWIĄZANIA MIĘDZY SKŁADOWYMI MIASTA, WYZWANIAM I, MIESZKAŃCAMI ORAZ TECHNOLOGIĄ W KONTEKŚCIE WIZJI KOŁOBRZEGU JAKO MIASTA SMART..... | 64  |
| TABELA 9. LISTA KONTROLNA GOTOWOŚCI INFRASTRUKTURALNEJ I PROCESOWEJ KOŁOBRZEGU DO REALIZACJI KONCEPCJI SMART CITY .....                        | 156 |
| TABELA 10. PRIORYTETY REALIZACJI ZADAŃ SMART CITY.....   | 159 |
| TABELA 11. HARMONOGRAM REALIZACJI STRATEGII .....  | 164 |
| TABELA 12. LISTA KONTROLNA POSTĘPÓW REALIZACJI STRATEGII W PERSPEKTYWIE 3, 6, 9, 12 I 15 LAT.....  | 167 |
| TABELA 13. WSKAŹNIKI REZULTATU DLA REALIZACJI STRATEGII SMART CITY MIASTA KOŁOBRZEG .....  | 173 |

### Spis zdjęć

|   |    |
|---|----|
| ZDJĘCIE 1. RATUSZ W KOŁOBRZEGU .....  | 19 |
| ZDJĘCIE 2. KOŁOBRZEG Z LOTU PTAKA .....   | 22 |
| ZDJĘCIE 3. OKOLICE LATARNI MORSKIEJ W KOŁOBRZEGU – MIEJSCE TĘTNIAĆE ŻYCIEM .....                          | 23 |
| ZDJĘCIE 4. KONSULTACJE SPOŁECZNE W KOŁOBRZEGU.....  | 25 |
| ZDJĘCIE 5. WSCHODNIA CZĘŚĆ KOŁOBRZEGU – WIDOCZNA EKSPANSJA ZABUDOWY W KIERUNKU EKOPARKU WSCHODNIEGO ..... | 27 |

|   |    |
|---|----|
| ZDJĘCIE 6. ROZBUDOWANA OFERTA SPORTOWO-REKREACYJNA KOŁOBRZEGU.....      | 28 |
| ZDJĘCIE 7. STREFA UZDROWISKOWA KOŁOBRZEGU I UJŚCIE RZEKI PARSĘTY.....   | 31 |
| ZDJĘCIE 8. EKOPARK WSCHODNI – CENNE ZASOBY PRZYRODNICZE KOŁOBRZEGU..... | 32 |
| ZDJĘCIE 9. ROZŁADUNEK W PORCIE W KOŁOBRZEGU.....                        | 33 |
| ZDJĘCIE 10. TABOR KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KOŁOBRZEGU.....               | 37 |
| ZDJĘCIE 11. REGIONALNE CENTRUM KULTURY W KOŁOBRZEGU.....                | 41 |
| ZDJĘCIE 12. KONSULTACJE SPOŁECZNE W PRZESTRZENI MIASTA.....             | 65 |
| ZDJĘCIE 13. KOŁOBRZEG WSPÓŁZARZĄDZANY PRZEZ MIESZKAŃCÓW.....            | 78 |