

Mariusz Miedziński

Akademia Pomorska

Słupsk

miedzinski.m@interia.pl

**ROZWÓJ PRZESTRZENI TURYSTYCZNEJ I UKŁADU
KOMUNIKACYJNEGO NADMORSKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO KOŁOBRZEG – ZARYS
HISTORYCZNY – STAN OBECNY – PERSPEKTYWY**

**THE DEVELOPMENT OF SPACE TOURISM AND
COMMUNICATION SYSTEM OF THE SEASIDE
FUNCTIONAL AREA OF KOŁOBRZEG – HISTORICAL
OVERVIEW – CURRENT SITUATION – PERSPECTIVES**

Zarys treści: W artykule omówiony został rozwój przestrzeni turystycznej Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg w kontekście układu komunikacyjnego ze wskazaniem kierunków rozwoju sieci komunikacyjnej w przeszłości, obecnie i perspektywie 25 lat. Artykuł stanowi część badań nad progowym cyklem życia obszaru turystycznego (TTALC).

Słowa kluczowe: Kołobrzeg, miejski obszar funkcjonalny, przestrzeń turystyczna, układ przestrzenny, obszar turystyczny, próg rozwojowy, progowy cykl życia obszaru turystycznego

Key words: Kołobrzeg, Functional Urban Area, space tourism, spatial layout, tourist area, threshold of development, Threshold Tourist Area Life Cycle

Wprowadzenie

Zmiany zagospodarowania przestrzennego miast i ich stref podmiejskich są procesem długotrwałym i niezwykle skomplikowanym. Przemiany przestrzenne, jakie dokonują się w Nadmorskim Obszarze Funkcjonalnym Kołobrzeg (Lider Projekt 2014) opierają się na intensywnym rozwoju funkcji turystycznych zachodzącym pod wpływem wielu czynników. Na początku XX w. zasadniczym czynnikiem zewnętrznym mogącym zdecydować o dalszym rozwoju Kołobrzegu były inwestycje kolejowe i portowe. Obecnie są nim inwestycje drogowe (S-6 i S-11), kolejowe oraz

perspektywy rozwoju portu morskiego. Nadmorski Obszar Funkcjonalny (NOF) Kołobrzeg¹ jest szczególnym przypadkiem występowania intensywnych procesów urbanizacyjnych w jednej z najbardziej rozbudowanych i intensywnie eksploatowanych przestrzeni turystycznych kraju. Projektowane i realizowane inwestycje oraz przeobrażenia przestrzenne i gospodarcze NOF Kołobrzeg mogą skutkować dalszym rozwojem funkcji o charakterze turystycznym i komunikacyjnym oraz awansem badanego obszaru do grona ośrodków o znaczeniu regionalnym (wg KPZK 2030 (MIiR 2012) na równi z Koszalinem i Słupskiem).

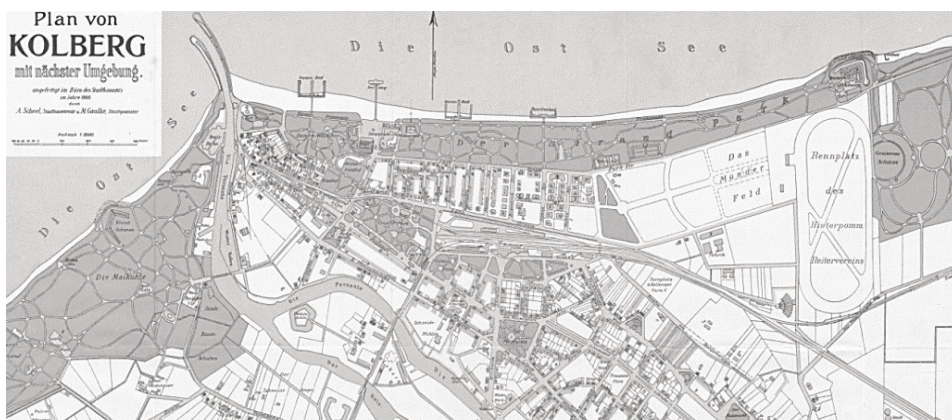
Celem niniejszego opracowania jest analiza przyjętych rozwiązań komunikacyjnych oraz przedstawienie autorskiej propozycji rozwoju układu komunikacyjnego NOF Kołobrzeg w świetle przygotowywanych inwestycji oraz kierunków rozwojowych wskazanych w dokumentach planistycznych. Dotychczasowe opracowania naukowe i planistyczne nie traktowały Kołobrzegu jako odrębnej jednostki osadniczej, jednej z najistotniejszych na terenie Pomorza Środkowego. Skala procesów kolonizacyjnych i urbanizacyjnych przestrzeni turystycznej oraz nowe kierunki rozwoju NOF Kołobrzeg w ostatnich latach wskazują na potrzebę przeprowadzenia dokładnych badań tego obszaru jako perspektywicznego miasta o znaczeniu regionalnym i największego na polskim wybrzeżu centrum turystyki wypoczynkowej i uzdrowiskowej.

Rozwój przestrzenny i funkcjonalny Kołobrzegu przed I wojną światową

Funkcja turystyczna Kołobrzegu rozwijała się już od 1830 r., a szczyt pierwszego cyklu rozwoju był widoczny w latach 1905-1911 (Buttler 1980, 2011). W 1911 r. w Kołobrzegu odbywał się europejski kongres balneologiczny, podczas którego uczestnicy ogłosili to miasto uzdrowiskiem rangi europejskiej. O niezwykle szybkim i przełomowym dla Kołobrzegu rozwoju funkcji uzdrowiskowych i turystycznych (*Pomorze Zachodnie...* 1999) może świadczyć także przygotowywanie nowych założeń przestrzennych dla jego śródmieścia i dzielnicy uzdrowiskowej opracowane przez Wydział Budownictwa Urzędu Miasta w 1906 r. W założeniach tych wskazane zostały konflikty związane z przebiegiem i funkcjonowaniem linii kolejowych na terenie miasta uwzględniające problematykę komunikacji między poszczególnymi jego dzielnicami oraz projekt zapewnienia komunikacji kolejowej z rozbudowywanym w przyszłości portem morskim. Plany rozwoju Kołobrzegu zawierały także projektowaną modernizację terenów portu morskiego, w tym lokalizację nowocze-

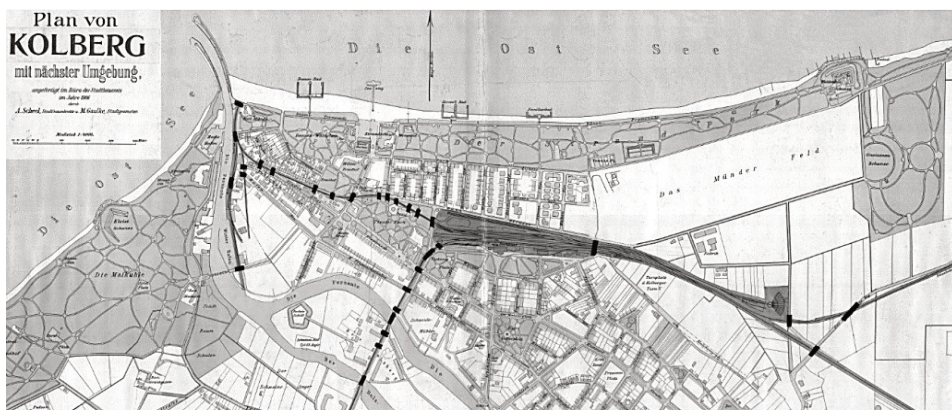
¹ Podstawa prawna opracowania: *Rozwój miejskiego obszaru funkcjonalnego na podstawie wstępnie zdiagnozowanych zależności pomiędzy gminami: Gminą Miasto Kołobrzeg, Gminą Kołobrzeg oraz Gminą Ustronie Morskie*, dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach PO Pomoc Techniczna. Umowa o dofinansowanie nr DPT/BDG-II/POPT/92/13 z dnia 11 lipca 2013 r. Efektem umowy jest dokument pt: *Strategia rozwoju nadmorskiego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg oraz Gminę Ustronie Morskie* (Lider Projekt 2014). Podstawowe uwarunkowania demilitacji MOF wynikają z zapisów KPZK 2030 (MIiR 2012), gdzie założono, że MOF tworzą miasta i całe gminy z nimi związane funkcjonalnie z licznymi miernikami i wskaźnikami funkcjonalnymi o podobnych cechach i ciągłości przestrzennej.

nych basenów portowych. Wskazano nowe obszary inwestycyjne, dzięki którym miasto mogło przekroczyć historyczny próg rozwojowy. Bardzo odważnym założeniem był plan budowy nowego czołowego dworca kolejowego oraz przebudowa układów kolejowego i drogowego tak, by tereny wokół dworca kolejowego przeznaczyć pod kilkanaście nowych kwartałów ulic z zabudową pierzejową. Na tych rycinach wskazano także kierunki dalszego rozwoju dzielnicy uzdrowskiej oraz projekt lokalizacji wspomnianego dworca kolejowego (ryc. 1, 2, 3).



Ryc.1. Plan Kołobrzegu z 1906 r. (www.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_8K_1906_BCUWr-c8200035672-0001.jpg z dnia 27.10.2015)

Fig. 1. City plan of Kołobrzeg from 1906



Ryc. 2. Lokalizacja barier komunikacyjnych i przejazdów na styku sieci drogowej i kolejowej w Kołobrzegu (plan Kołobrzegu z 1906 r., www.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_4K_B_1906.jpg z dnia 27.10.2015)

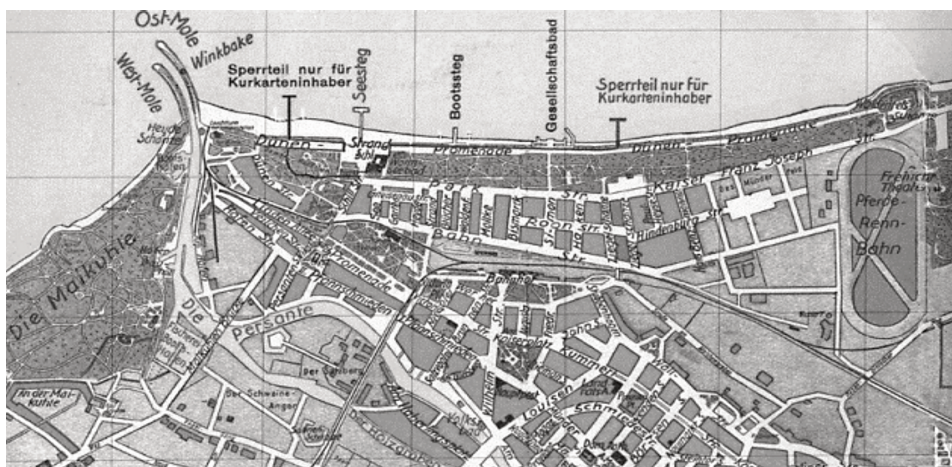
Fig. 2. Location of communication barriers and crossings at the road and rail networks junction in Kołobrzeg



Ryc. 3. Koncepcje rozwoju miasta i przebudowy śródmieścia i dzielnicy uzdrowskiej Kołobrzegu z nową lokalizacją dworca kolejowego (plan Kołobrzegu z 1906 r., www.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_4K_A_1906.jpg z dnia 27.10.2015)

Fig. 3. The concepts of city development and redevelopment of downtown and the resort area of Kołobrzeg with the new train station location

Plany te są doskonałym potwierdzeniem, jak dużą rolę w rozwoju miasta i jego ówczesnej przestrzeni turystycznej ponad 100 lat temu odgrywały funkcje turystyczne, komunikacyjne i portowe. Ostatecznie w związku z przygotowaniami do I wojny światowej zaniechano tak radykalnej przebudowy układu komunikacyjnego miasta, a najważniejszym kierunkiem rozwoju rozbudowującego się Kołobrzegu było wydłużenie w kierunku wschodnim dzielnicy uzdrowskiej. Rozwój Kołobrzegu postępował także w kierunku południowym, natrafiając na przeszkodę w formie



Ryc. 4. Fragment planu Kołobrzegu z 1931 r. (2.bp.blogspot.com/-njM-YLNEdMI/TnsQALM1JRI/AAAAAAAAAto/qYBuHxUHR_I/s1600/Kolberg_Stadtplan_1931.jpg)

Fig. 4. A fragment of the Kołobrzeg city plan from 1931

zbudowanych na przełomie XIX/XX w. rozległych kompleksów koszarowych i poligonowych (ta bariera przestrzenna zostanie pokonana blisko 100 lat później – Kozłowski 1974, Malisz 1971).

Wybuch I wojny światowej, kryzys gospodarczy w Niemczech, a następnie dojście Adolfa Hitlera do władzy spowolniły rozwój funkcji turystycznych mogących silnie wpłynąć na dalsze przeobrażenia przestrzenne i społeczno-gospodarcze oraz podniesienie rangi miasta w regionie. Do końca lat trzydziestych dokończono budowę wschodniej części przyszłej centralnej dzielnicy uzdrowskiej (ryc. 4), a miasto już przygotowywało się do wybuchu kolejnej wojny, odgrywając rolę wielkiego szpitala wojskowego, garnizonu i bazy marynarki wojennej. Tereny portowe i układ komunikacyjny pozostały niezmienione aż do II wojny światowej.

Rozwój przestrzenny i funkcjonalny Kołobrzegu po II wojnie światowej

Walki o Kołobrzeg od 8 do 18 marca 1945 r. spowodowały całkowite zniszczenie prawie 40-tysięcznego miasta. Skala dewastacji zabudowy mieszkaniowej i uzdrowskiej osiągnęła ponad 90%, natomiast port i obiekty przemysłowe zniszczono całkowicie. W połowie 1945 r. w Kołobrzegu, zamieszkiwało ok. 2000 mieszkańców (5% przedwojennego stanu ludności). Pierwsze lata po zakończeniu działań wojennych były okresem odgruzowywania Kołobrzegu, w wyniku czego pozyskano 90 mln sztuk cegieł oraz wywieziono ponad 1,5 mln m³ gruzu (Kroczyński 2000). W 1950 r. ludność Kołobrzegu wynosiła 6800 osób (Koszalin 19 000, Słupsk 33 000) i była to wielkość zdecydowanie mniejsza od obu konkurencyjnych miast Pomorza Środkowego (ryc. 5, 6, 7).

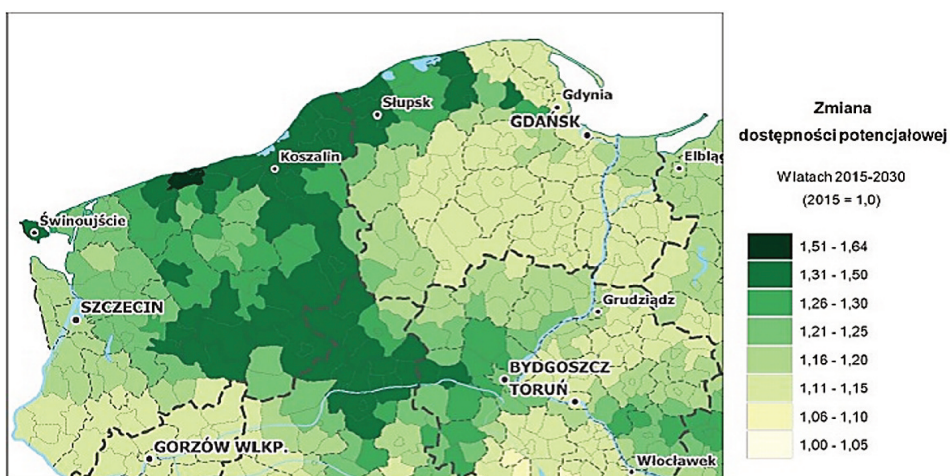
Uchwały Komitetu Rady Ministrów o odbudowie i rozbudowie uzdrowska kołobrzegskiego z lat 1957 i 1959 umożliwiły szybką odbudowę miasta i powiększenie jego potencjału turystycznego, dzięki czemu już pod koniec lat siedemdziesiątych Kołobrzeg stał się największym uzdrowskiem w Polsce. W 1975 r. rozpoczęto rozbudowę portu, który miał być uniwersalnym drobnicowym portem morskim o zdolnościach przeładunkowych rzędu 5 mln ton rocznie. Po rozpoczęciu inwestycji okazało się jednak, że jednoczesna budowa Portu Północnego w Gdańsku i portu w Kołobrzegu przekracza możliwości kraju i z powodu niewystarczających środków finansowych prace w Kołobrzegu zostały wstrzymane. Lata osiemdziesiąte były już okresem stagnacji gospodarczej i braku znaczących inwestycji. W tym czasie zanikły lokalne i centralne impulsy do rozwoju gospodarczego. Głównym czynnikiem rozwojowym dla miasta od połowy lat osiemdziesiątych była podjęta budowa tzw. kołobrzegskiej Starówki, która dała początek licznym prywatnym przedsiębiorstwom budowlanym oraz zbiegła się w czasie z rozkwitem prywatnej przedsiębiorczości (Miedziński 2011). Była to trzecia w Polsce Ludowej kompleksowa odbudowa centrum miasta i pierwsza w okresie zbliżających się przemian ustrojowych. Środki finansowe, jakie uzyskało miasto ze sprzedaży nieruchomości zainwestowano w wielki program modernizacji i przebudowy infrastruktury komunalnej miasta, wyprzedzając tym samym o prawie ćwierć wieku wielki program modernizacyjny kraju po wejściu Polski do UE i falę inwestycji z lat 2007-2014. Lata dziewięćdziesiąte to czas



Ryc. 5, 6, 7. Widok Kołobrzegu w 1944 i 1945 r. oraz plan miasta z 1950 r., na którym zaznaczony jest brak zabudowy w śródmieściu i dzielnicy uzdrowiskowej (Kroczyński 2000)
 Figs. 5, 6, 7. A view of Kołobrzeg in 1944 and 1945 and the city plan of 1950 on which the lack of development in the city centre and resort area is highlighted

gwałtownej przebudowy struktury gospodarczej miasta oraz upadku prawie całego sektora przemysłowego i restrukturyzacji państwowych przedsiębiorstw rybołówstwa morskiego. Jednocześnie był to okres największego w historii miasta rozkwitu prywatnej przedsiębiorczości i kontynuowania modernizacji infrastruktury miasta. Już w drugiej połowie lat czterdziestych Kołobrzeg (obok Sopotu) osiągał najwyższe wskaźniki liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w kraju. Realizowane od połowy lat osiemdziesiątych inwestycje infrastrukturalne umożliwiły budowę i rozbudowę kilkudziesięciu tysięcy nowych miejsc noclegowych, dzięki czemu w latach 2000-2008 odnotowano największy przyrost bazy noclegowej i zasobów mieszkaniowych w historii Kołobrzegu przy zachowaniu wszelkich norm i obostrzeń uzdrowiskowych (Miedziński 2012a). W ciągu ostatnich 26 lat (1989-2015) powierzchnia użytkowa i liczba mieszkań na terenie Kołobrzegu podwoiły się, a liczba miejsc noclegowych wzrosła blisko 4-krotnie. Obecnie trwają przygotowania inwestorów zmierzające do budowy domu zdrojowego, kilku dużych hoteli i dalszej rozbudowy oferty usługowej miasta, w tym 2 dużych galerii handlowych oraz rozbudowanego zaplecza konferencyjno-wystawienni-

czego. Inwestycje te mogą znacząco zwiększyć potencjał Kołobrzegu oraz umożliwią powstanie kolejnych kilku tysięcy miejsc pracy. Rozpatrywane są również nowe możliwości rozwojowe portu morskiego i ewentualna budowa bazy promowej związanej z powstaniem dróg ekspresowych S-6 i S-11 (Miedziński 2013b). Realizacja inwestycji komunikacyjnych zwiększy dostępność portu morskiego i może stanowić zasadniczy czynnik dla jego dalszego rozwoju oraz poprawy dostępności przestrzeni turystycznej NOF Kołobrzeg (Lider Projekt 2014). W analizie zmian potencjału dostępu do portów morskich przyjęto, że stan na 2015 r. jest wartością wyjściową (1,0), natomiast po zakończeniu projektowanych inwestycji nastąpi przyrost dostępności potencjałowej do 1,52. Z analiz zawartych w dokumencie *Dostępność...* (Komornicki 2015) wynika, że może to być najsilniejszy przyrost dostępności potencjałowej ze wszystkich portów morskich (ryc. 8 i tab. 1), co stanowi impuls do rozważań budowy 3. zespołu portów w Polsce (Kołobrzeg-Darłowo z centrum logistycznym w Koszalinie).

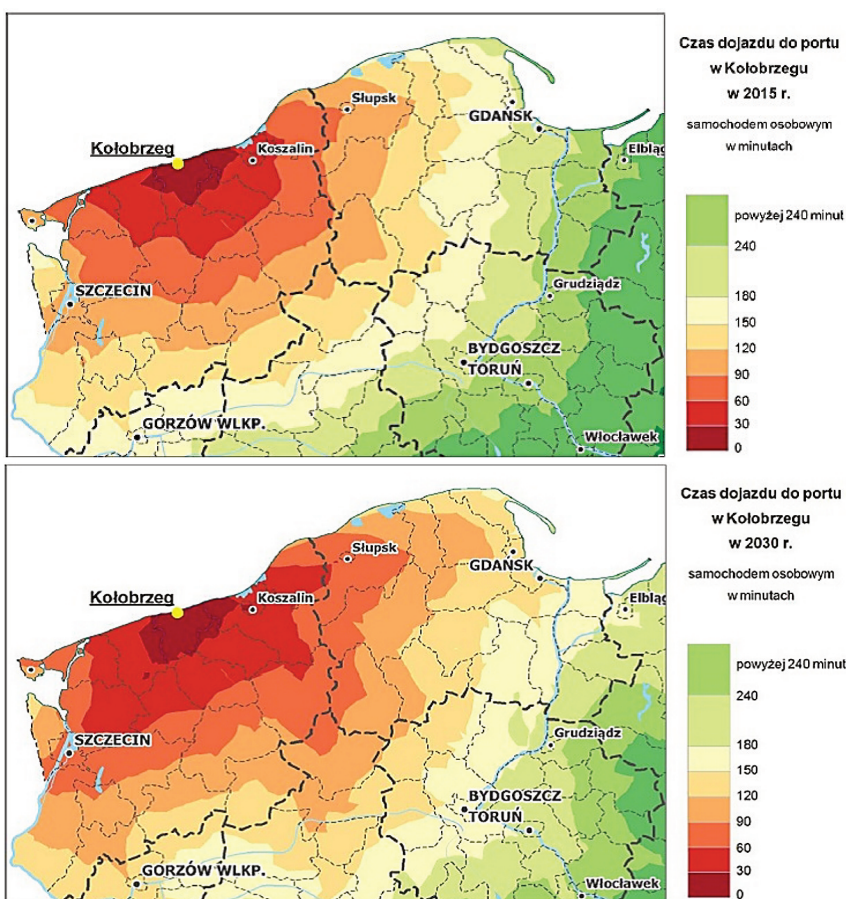


Porty	Dostępność potencjałowa		
	2015	2030	zmiana (2015 = 100%)
Elbląg	2 188 400	2 573 700	117,61
Gdańsk	2 583 900	2 920 400	113,02
Gdynia	2 465 000	2 796 600	113,45
Kołobrzeg	1 087 100	1 656 400	152,37
Police	1 051 900	1 221 700	116,14
Szczecin	1 563 700	1 833 200	117,23
Świnoujście	904 260	1 222 100	135,15
Ustka	1 118 300	1 456 500	130,24
Darłowo	1 093 600	1 471 200	134,53
POLSKA	3 393 362	3 964 947	116,84

Ryc. 8 i Tab. 1. Zmiana potencjału planowanej dostępności portów morskich w 2015 i 2030 r. (liczby w tabeli oznaczają ogólną sumę wielkości potencjałowej portów morskich) (Komornicki 2015, s. 13-14)

Fig. 8 and Table 1. Changing of the potential planned availability of sea ports in 2015 and 2030

Realizacja inwestycji związanych z budową dróg ekspresowych S-6, S-11 i S-10 może bardzo poprawić dostępność czasową NOF Kołobrzeg. W zasięgu dojazdu do 30 minut od centrum Kołobrzegu znajdzie się Koszalin, co będzie oznaczało faktyczną integrację przestrzenną obu obszarów funkcjonalnych i gospodarczą samych miast. W czasie ok. 1 h będzie można dojechać do Szczecina, Słupska, Szczecinka, w ok. 45 minut na lotnisko w Goleniowie. Przejazd do Gdańska, Bydgoszczy i Poznania zajmie ok. 2-2,5 h. Przełomowe znaczenie dla rozwoju turystyki na obszarze NOF Kołobrzeg będzie mieć skrócenie czasu dojazdu z Berlina do ok. 3 h (ryc. 9, 10). Należy zaznaczyć, że Pomorze Środkowe jest bardzo słabo dostępne komunikacyjnie z zewnątrz i cechuje je utrudniona komunikacja wewnętrzna. Droga krajowa nr 6 ma liczne zżwężenia i znajdują się na niej ograniczenia prędkości ruchu na obszarach zabudowanych. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych również jest wysoce niezadowolająca.

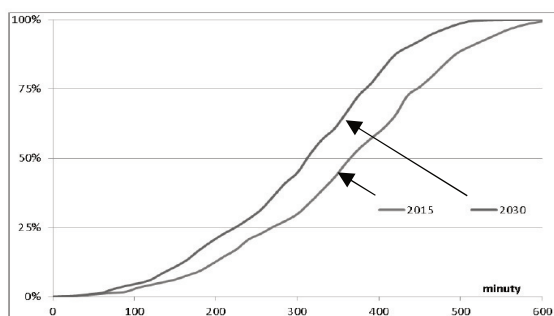


Ryc. 9 i 10. Zmiana czasowej dostępności portu Kołobrzeg w latach 2015 i 2030 (Komornicki 2015, s. 36)

Figs. 9 and 10. Changing of the temporary availability of the port of Kołobrzeg in 2015 and 2030

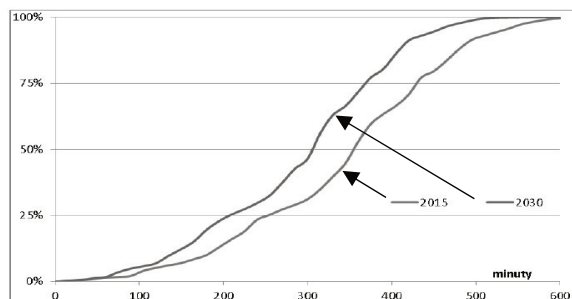
Dostępność komunikacyjna portu morskiego w Kołobrzegu, a jednocześnie przestrzeni turystycznej NOF Kołobrzeg po zakończeniu budowy dróg ekspresowych S-6, S-11 i S-10 oraz uruchomieniu szybkich połączeń kolejowych będzie jedną z największych w porównaniu z pozostałymi portami morskimi i obszarami turystycznymi. Tak duża zmiana zewnętrznej dostępności komunikacyjnej w ujęciu czasowym może niezwykle silnie wpłynąć na możliwości rozwojowe funkcji turystycznych, usługowych i portowych oraz być przyczyną wzrostu zainteresowania inwestorów krajowych i zagranicznych.

Analiza skumulowanego potencjału dotyczącego liczby ludności, podmiotów gospodarczych oraz miejsc noclegowych według oficjalnych danych GUS (Komornicki 2015), pozwala stwierdzić, że po zbudowaniu dróg ekspresowych S-6, S-11 i S-10 w zasięgu dojazdu do 180 minut (3h) od Kołobrzegu będzie zamieszkiwać 20% ludności i funkcjonować 20% podmiotów gospodarczych kraju. Krzywa potencjału koncentracji bazy noclegowej wskazuje, że w odległości 3 godzin dojazdu od Kołobrzegu będzie funkcjonowała aż $\frac{1}{3}$ oficjalnie rejestrowanych przez GUS miejsc noclegowych Polski, co potwierdza konieczność poprawy powiązań komunikacyjnych i wsparcia rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem portu morskiego w Kołobrzegu (ryc. 11, 12, 13).



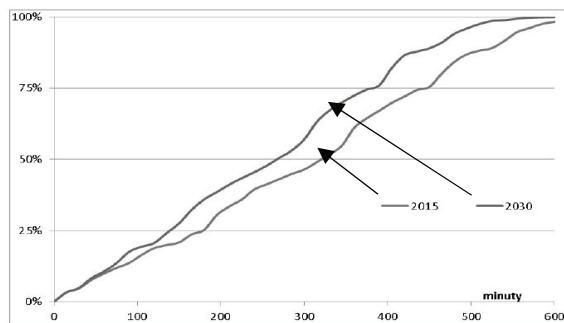
Ryc. 11. Zmiana skumulowanej czasowej dostępności portu Kołobrzeg dla ludności Polski w latach 2015 i 2030 (Komornicki 2015, s. 37-38)

Fig. 11. Changing of the cumulative temporary availability of the port of Kołobrzeg for the Polish population in 2015 and 2030



Ryc. 12. Zmiana skumulowanej czasowej dostępności portu Kołobrzeg dla podmiotów gospodarczych Polski w latach 2015 i 2030 (Komornicki 2015, s. 37-38)

Fig. 12. Changing of the cumulative temporary availability of the port of Kołobrzeg for Polish traders in 2015 and 2030

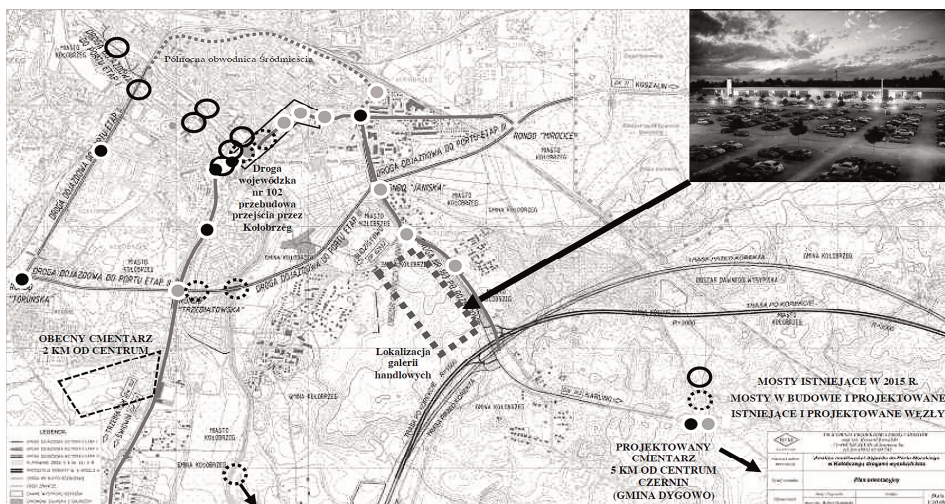


Ryc. 13. Zmiana skumulowanej czasowej dostępności portu Kołobrzeg z miejsc noclegowych Polski w latach 2015 i 2030 (Komornicki 2015, s. 37-38)

Fig. 13. Changing of the cumulative temporary availability of Kołobrzeg port from Polish accommodation places in 2015 and 2030

Zmiana dostępności komunikacyjnej przestrzeni turystycznej NOF Kołobrzeg powoduje konieczność jednoczesnej rewolucyjnej przebudowy układu komunikacyjnego i dostosowania go do zaspokojenia znacznie większych potrzeb komunikacyjnych. Główne inwestycje najbliższych lat dotyczą transportu drogowego oraz kolejowego i morskiego.

Realizowane i projektowane inwestycje komunikacyjne (ryc. 14) obejmują w szczególności budowę sieci dróg dojazdowych do portu morskiego (MIR 2015)



Ryc. 14. Rozmieszczenie przebudowywanych i budowanych przepraw mostowych oraz zarys podstawowego układu komunikacyjnego wokół śródmieścia Kołobrzegu wraz z lokalizacją galerii handlowych oraz nowego cmentarza dla Kołobrzegu (opracowanie własne na podstawie www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/s6-kolobrzeg-zachod-ustronie-mor_16060/zapasowa_kolobrzeg.jpg z dnia 27.10.2015)

Fig. 14. Distribution of reconstructed and built bridges and an outline of the basic traffic system around Kołobrzeg downtown, along with the location of shopping malls and a new cemetery for Kołobrzeg

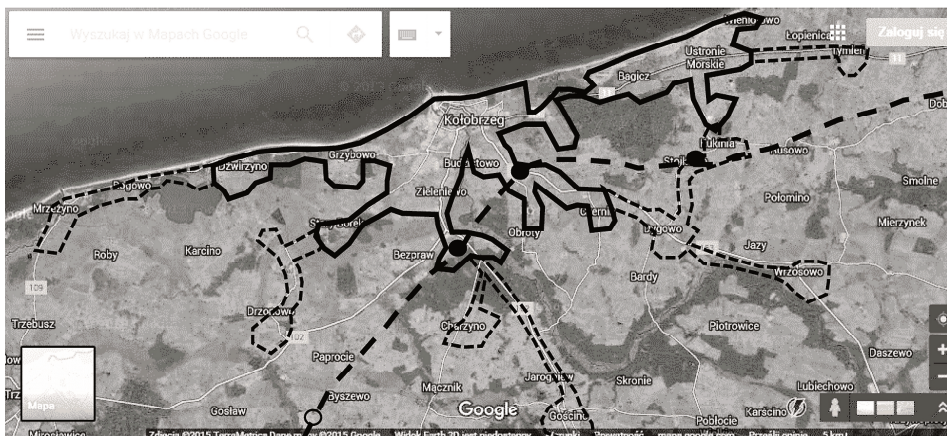
oraz rozbudowę i przebudowę sieci drogowej wewnątrz miasta oraz przebudowę i budowę kilku nowych przepraw mostowych w Kołobrzegu i jego sąsiedztwie. Istotnym czynnikiem wpływającym na rozwój przestrzenny miasta i jego układ komunikacyjny będzie także zbudowanie 2 galerii handlowych oraz rozbudowanie pasm urbanistycznych w stronę Białogardu, z nowym cmentarzem dla miasta Kołobrzeg za węzłem Kołobrzeg Wschód (drogi ekspresowe S-6 i S-11) oraz w stronę Zieleniewa z potencjalną lokalizacją nowych terenów przemysłowych w ramach rozpatrywanej Podstrefy Specjalnej Strefy Ekonomicznej za węzłem Kołobrzeg Zachód (droga ekspresowa S-6).

Perspektywy rozwoju Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg

Kołobrzeg jako gmina miejska intensywnie rozwija strefę podmiejską, urbanizując tereny 4 sąsiednich gmin wiejskich (gmin: Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Siemyśl, Dygowo), a osiedla rezydencjonalne powstają w odległości 8-10 km od centrum miasta. O skali rozwoju miejscowości w ramach Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego świadczy lokalizacja nowego cmentarza komunalnego projektowanego w Czerninie w gminie Dygowo, 2 km za węzłem Kołobrzeg Wschód i drogami ekspresowymi S-6 i S-11, przy drodze wojewódzkiej w stronę Białogardu. Możliwe są także zmiany granic administracyjnych miasta (Miedziński 2012b).

W perspektywie NOF Kołobrzeg będzie rozwijał się nie tylko przez intensyfikację zagospodarowania centralnej części układu urbanistycznego obejmującego Śródmieście i Centralną Dzielnicę Uzdrowiskową, ale także poprzez rozbudowę pasm urbanistycznych o określonych specjalizacjach przestrzennych i gospodarczych. W ciągu kolejnych 15-25 lat może wykształcić się układ 5 pasm urbanistycznych otaczających rdzeń NOF Kołobrzeg:

- pasmo Grzybowo – Dźwirzyno – Mrzeżyno (15 km od centrum o funkcjach turystycznych),
- pasmo Podczele – Sianożęty – Ustronie Morskie (15 km od centrum o funkcjach turystycznych) perspektywicznie sięgające do Tymienia,
- pasmo Korzystno – Stary Borek – Nowy Borek (5 km od centrum o funkcjach przemysłowych), w dalszym rozwoju sięgające do Drzonowa (10 km),
- pasmo Niekanin – Stramnica – Czernin (5 km od centrum o funkcjach usługowych i handlowych oraz lokalizacja nowego cmentarza), dalej sięgające do Dygowa (10 km),
- pasmo Zieleniewo – Bezpraw – Rościęcino (5 km od centrum o funkcjach przemysłowych i usługowych oraz lokalizacja podstrefy SSE), dalej sięgające do miasta Gościno (15 km, przy czym w Ząbrowie 10 km od centrum Kołobrzegu znajduje się płaski i suchy teren pod potencjalną lokalizację zupełnie nowego lotniska dla NOF Kołobrzeg w przypadku likwidacji dotychczasowego lotniska w Podczelu). Wskazane 5 pasm rozwojowych w perspektywie kolejnych 15-25 lat obejmie wszystkie główne funkcje NOF Kołobrzeg, zabezpieczając jego dalszy rozwój przestrzenny i gospodarczy (ryc. 15).



Ryc. 15. Potencjalny zasięg pasm urbanistycznych i zabudowy strefy podmiejskiej Kołobrzegu (opracowanie własne na podstawie www.google.pl/maps/@54.1433403,15.577184,22317m/data=!3m1!1e3 z dnia 27.10.2015)

Fig. 15. Potential range of urban bands and coverage of suburban zone of the Kołobrzeg town

Powołanie NOF Kołobrzeg doprowadziło do opracowania i uchwalenia polityki transportowej dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego, w której zapisano głównie przebudowę i rozbudowę układu drogowego i głębokie zmiany w funkcjonowaniu istniejącego transportu zbiorowego. Autorzy dokumentu w wyniku przeprowadzonych analiz funkcjonowania systemu komunikacyjnego proponują dokonanie rewolucji transportowej na obszarze NOF Kołobrzeg poprzez budowę i uruchomienie tramwaju dwusystemowego korzystającego częściowo z istniejącej już sieci linii kolejowych.

Proponowana infrastruktura komunikacyjna wchodząca w skład rozpatrywanej sieci tramwajowej (tramwaju dwusystemowego) obejmowałaby etapową budowę nowego systemu transportowego ukierunkowanego na obsługę mieszkańców, turystów i kuracjuszy przebywających głównie w strefie nadmorskiej NOF Kołobrzeg, stanowiącej najsilniej zagospodarowany obszar przestrzeni turystycznej tego miasta i jego zaplecza (Miedziński 2013a).

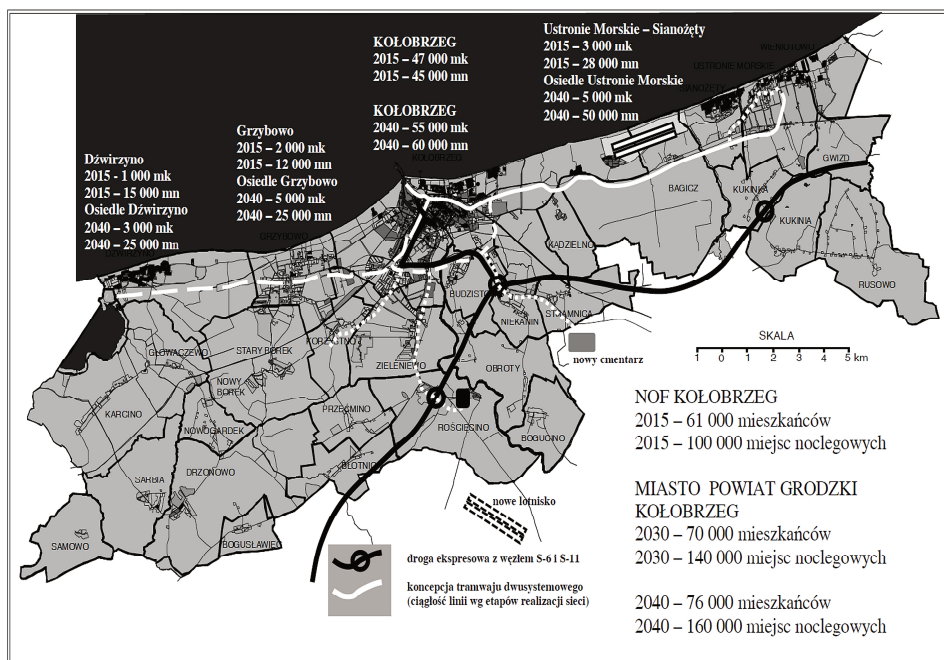
Możliwe etapy budowy kolejnych elementów systemu tramwajowego NOF to:

Etap A – w perspektywie 5-10 lat możliwe jest zaprojektowanie, budowa i uruchomienie tramwaju dwusystemowego od przystanku kolejowego Kołobrzeg Stadion przez Kołobrzeg Główny do stacji Ustronie Morskie oraz budowa łącznic do centrum Ustronia Morskiego i do portu pasażerskiego przy latarni morskiej w Kołobrzegu. Na tym etapie należałoby zbudować zajezdnię tramwajową przy ul. Solnej w miejscu obecnej zajezdni autobusowej MPK. Inwestycja objęłaby budowę kilkunastu przystanków tramwajowych obok głównych punktów przyczyniających się do powstawania ruchu pasażerskiego (Franek 2015).

Etap B – w perspektywie 10-15 lat możliwe jest przedłużenie trasy tramwajowej do osiedla Radzikowo i budowa zupełnie nowej linii tramwajowej przez Grzybów do centrum Dźwirzyna. Na tym odcinku zlokalizować można kolejne 7-8 przystanków tramwajowych, rozpoczynając prace projektowe nad dalszą rozbudową sieci (Franek 2015).

Etap C – w dalszej perspektywie (15-20 lat) możliwe jest rozpatrzenie ewentualności budowy obwodnicy tramwajowej Śródmieścia wzdłuż drogi ekspresowej S-11 od Radzikowa przez węzły Trzebiatowska–Janiska–Koszalińska do Dzielnicy Uzdrowskiej Wschód, uzyskując połączenie z linią prowadzącą w kierunku Ustronia Morskiego. Trasa ta obsługiwałaby rejon cmentarza komunalnego, projektowane galerie handlowe, kilka dużych osiedli mieszkaniowych, Dzielnicę Uzdrowską oraz Dzielnicę Zachodnią ze stadionem miejskim, portem morskim i przyszłym dworcem kolejowym Kołobrzeg Główny, umożliwiając komunikację międz dzielnicową oraz objazd centrum (propozycja autorska).

Etap D – w odległej perspektywie aż do 2040 r. (25 lat) istnieje możliwość dalszej rozbudowy systemu tramwajowego wzdłuż pasm rozwojowych NOF Kołobrzeg w kierunku południowym w stronę dzielnic: Korzystno (ul. Starynowska równoległe do linii kolejowej w stronę Trzebiatowa), Zieleniewo (nowa linia tramwajowa wzdłuż ul. Szczecińskiej do węzła Kołobrzeg Zachód i możliwej lokalizacji podstrefy SSE), a w dalszym kierunku do miasta Gościno i potencjalnego lotniska Kołobrzeg Ząbrowo. Możliwa jest jeszcze linia Stramnica–Czernin (ul. Bolesława Chrobrego równoległe do linii kolejowej w stronę Białogardu) do projektowanego cmentarza komunalnego (ryc. 16) (propozycja autorska).



Ryc. 16. Rozwój koncepcyjny budowy sieci tramwajowej (tramwaju dwusystemowego) na obszarze NOF Kołobrzeg w perspektywie do roku 2030 i na kierunek do 2040 r. (opracowanie własne na podstawie założeń Polityki Transportowej NOF Kołobrzeg (Franek 2015))

Fig. 16. Development of a conceptual construction of the dual-mode tram network in the area of the Seaside Functional Area of Kołobrzeg in the perspective to 2030 and towards 2040

Obecnie potencjał turystyczny NOF Kołobrzeg przekracza 100 000 miejsc noclegowych, a według danych GUS pod względem liczby udzielanych osobonoclegów jest to trzecie obok Warszawy i na równi z Krakowem centrum ruchu turystycznego w kraju. Charakterystycznymi cechami NOF Kołobrzeg i jednocześnie postulowanego powiatu grodzkiego Kołobrzeg są bardzo wysokie wskaźniki aktywności gospodarczej, bardzo niskie bezrobocie, relatywnie wysoki poziom PKB per capita wytwarzany głównie w turystyce, usługach, budownictwie i gospodarce morskiej oraz najwyższe w skali regionu wypracowywane dochody JST w przeliczeniu na mieszkańca w grupie gmin miejskich. Obok walorów antropogenicznych głównymi atutami Kołobrzegu i NOF Kołobrzeg są nadmorskie położenie i niezwykle cenne walory przyrodnicze. Korzystna nadmorska lokalizacja oraz znaczący potencjał gospodarczy sprawiają, że obszar ten silnie przyciąga inwestorów i występuje zjawisko bardzo silnej presji inwestycyjnej mogącej negatywnie oddziaływać na istniejące walory uzdrowiskowe i przyrodnicze. Dodatkowym atutem Kołobrzegu jest zasadnicza dla dalszego jego rozwoju poprawa dostępności komunikacyjnej, która wiąże się z budową dróg ekspresowych S-6 i S-11, modernizacją linii kolejowej nr 402 Kołobrzeg–Koszalin, dalszą rozbudową portu morskiego, przygotowywanym uruchomieniem szybkich połączeń bezpośrednich do Warszawy i Krakowa oraz opracowaną budową dworca morskiego i dalszym rozwojem lotniska sportowo-turystycznego. Nadmorski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg liczący obecnie 61 000 mieszkańców mimo relatywnie 2-krotnie mniejszego potencjału demograficznego od Koszalina (107 000 mieszkańców) oraz Słupska (92 000 mieszkańców) w warunkach obecnej gospodarki wolnorynkowej ma bardzo duże możliwości rozwojowe i jest obszarem napływu licznych inwestycji zewnętrznych krajowych i zagranicznych (Miedziński 2011). Istotnym elementem ułatwiającym potencjalnie szybki wzrost liczby ludności jest bardzo rozbudowane zaplecze mieszkaniowe (ponad 27 000 lokali) zaspokajające potrzeby mieszkaniowe miasta o klasycznych funkcjach „pozaturystycznych” na poziomie 75-80 tysięcy mieszkańców. Nadwyżka wynosi ok. 5 600 lokali i ponad 500 000 m² (tab. 2).

Obok klasycznych zasobów mieszkaniowych na obszarze NOF Kołobrzeg są bardzo rozbudowane bazy: sanatoryjna, hotelowa, pensjonatowa i wypoczynkowa liczące kolejne kilkadziesiąt tysięcy miejsc noclegowych. Turystyczna baza noclegowa NOF Kołobrzeg według badań terenowych w 2015 r. osiągnęła ponad 100 000 miejsc noclegowych, a zatem można stwierdzić, że teren ten jest obszarem miejskim o zaludnieniu sezonowym sięgającym 180 tysięcy osób. Potencjał ten sprawia, że Kołobrzeg może być znów postrzegany jako miasto – ośrodek miejski – o turystycznych, usługowych i komunikacyjnych funkcjach centralnych, a szeroko rozumiany sektor turystyczny ze względu na swoją skalę rozwoju nie ma już odpowiednika w kraju.

Tabela 2

Szacunkowa liczba ludności i nadwyżka zasobów mieszkaniowych NOF Kołobrzeg obliczana według danych za rok 2014 (opracowanie własne na podstawie GUS – bank danych lokalnych, bdl.stat.gov.pl/BDL/ dane/tablica z dnia 27.10.2015)

Table 2

Estimated population and housing stock surplus of the Seaside Functional Area of Kołobrzeg calculated according to data for 2014

	Ludność	Mieszkania		Izby		Powierzchnia	
		liczba	na osobę	liczba	na osobę	m ²	na osobę
m. Kołobrzeg	46 720	22 226	2,10	84 634	1,81	1 502 950	32,2
gm. Kołobrzeg	10 485	4 071	2,58	19 578	1,87	456 493	43,5
gm. Ustronie Morskie	3 697	1 456	2,54	8 372	2,26	167 898	45,4
NOF Kołobrzeg	60 902	27 753	2,19	112 584	1,85	2 127 341	34,9
Stargard Szcz.	68 922	25 334	2,72	92 510	1,34	1 544 223	22,4
Piła	74 333	27 374	2,72	103 206	1,39	1 770 524	23,8
Ostrów Wlkp.	72 754	26 792	2,72	106 120	1,46	2 040 573	28,0
Słupsk	93 206	38 234	2,44	134 445	1,44	2 259 612	24,2
Koszalin	108 605	44 848	2,42	162 876	1,50	2 856 940	26,3
Legnica	101 343	41 611	2,44	146 084	1,44	2 625 191	25,9
dz. Wawer	72 921	30 218	2,41	130 075	1,78	3 034 668	41,6
dz. Białoleśka	109 062	53 579	2,04	179 596	1,65	3 563 493	32,7
Warszawa	1 735 442	899 950	1,93	2 871 050	1,65	52 939 521	30,5
Polska	38 478 602	13 983 039	2,75	53 406 414	1,39	1 025 732 290	26,7
+/- dla NOF Kołobrzeg (wartość referencyjna)	do -15 000 75 000	do +5 600 22 150 76 320	-0,56 2,75	do +27 930 84 650 80 995	0,46 1,39	do +501 000 1 626 000 79 675	8,2 26,7

Pola zacieniowane – wartości uwzględniane do porównań z NOF Kołobrzeg

Pola ciemniejsze – skrajne wartości referencyjne w porównaniu z NOF Kołobrzeg (dolne pole tabeli)

Wartości pogrubione w dolnej części tabeli – teoretyczne wartości bez uwzględniania potencjału turystycznego NOF

Do analiz przyjęto ośrodki miejskie o porównywalnych zasobach mieszkaniowych bez znaczących funkcji turystycznych

Podsumowanie

NOF Kołobrzeg jest obecnie drugim po Trójmieście pod względem wielkości systemem osadniczym polskiego wybrzeża. Zamieszkuje tu ponad 60 tysięcy mieszkańców, a baza noclegowa przekroczyła pojemność 100 000 miejsc noclegowych. W perspektywie do 2040 r. liczba mieszkań i apartamentów może przekroczyć 40 tysięcy, zaludnienie osiągnąć 75 tysięcy, a liczba miejsc noclegowych nawet 160 000. Status największego polskiego uzdrowiska oraz znaczący potencjał ludnościowy

sprawiły, że realizowane są tu znaczące inwestycje drogowe (S-6, S-11), kolejowe oraz portowe. Po zakończeniu budowy dróg ekspresowych (S-6 i S-11), przebudowy dw 102, uruchomieniu szybkich połączeń kolejowych i budowie terminalu promowego oraz rozbudowie lotniska znacząco poprawi się dostępność komunikacyjna i zewnętrzna atrakcyjność inwestycyjna NOF Kołobrzeg. Tym samym niniejsze opracowanie stanowi rozwinięcie *Polityki Transportowej* NOF Kołobrzeg (Franek 2015) i prezentuje autorską koncepcję dalszego rozwoju systemu komunikacyjnego na podstawie analiz potencjału turystycznego i mieszkaniowego. Przy tworzeniu koncepcji uwzględniono rozwój przestrzenny i urbanistyczny miasta oraz tworzące się pasma urbanistyczne oparte na podstawowej sieci komunikacyjnej. Niniejsza koncepcja jest uzupełnieniem podstaw i kierunków rozwoju NOF Kołobrzeg zawartego w dokumentach strategicznych Kołobrzegu, stanowiąc jednocześnie element badań w ramach progowego cyklu życia obszaru turystycznego (TTALC) (Miedziński 2015). Jeśli założymy, że głównym kierunkiem i specjalizacją rozwoju gospodarczego Pomorza Środkowego jest turystyka, to należy uznać, że NOF Kołobrzeg odgrywa rolę najistotniejszego nadmorskiego centrum turystycznego w skali regionu i kraju.

Literatura

- Butler R.W., 1980, *The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources*, *The Canadian Geographer*, 24, s. 5-12
- Butler R.W., *Tourist Area Life Cycle*. W: (CTR) *Contemporary Tourist Reviews*, Oxford, OX3 9TJ, 2011, www.goodfellowpublishers.com/free_files/fileTALC.pdf z dnia 27.10.2015
- Franek Ł., 2015, *Polityka transportowa Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg i Gminę Ustronie Morskie*, Kraków
- Komornicki T., 2015, *Dostępność przestrzenna polskich portów morskich. Opracowanie eksperckie dla Instytutu Morskiego w Gdańsku*, Warszawa
- Kozłowski J., 1974, *Analiza progowa*, Warszawa
- Kroczyński H., 2000, *Kronika Kołobrzegu*, Kołobrzeg
- Lider Projekt, 2014, *Strategia rozwoju Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg oraz Gminę Ustronie Morskie*, Wrocław
- Malisz B., 1971, *Metoda analizy progowej w zastosowaniu do planowania miast i regionów*. W: *Metoda analizy progowej*, red. B. Malisz, J. Żurkowski, Warszawa, s. 27-47
- Miedziński M., 2011, *Kołobrzeg jako centrum turystyki uzdrowiskowo-wypoczynkowej po 20 latach przemian ustrojowych (1989-2009)*. W: *Turystyka polska w latach 1989-2009*, red. B. Włodarczyk, B. Krakowiak, J. Latosińska, Łódź, s. 111-126
- Miedziński M., 2012a, *Miasto Kołobrzeg wiodącym uzdrowiskiem Polski i jednym z centrów turystycznych kraju*. W: *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, red. E. Rydz, Słupsk, s. 139-150
- Miedziński M., 2012b, *Możliwości zmiany granic administracyjnych miasta Kołobrzeg w kontekście jego rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego*, *Słupskie Prace Geograficzne*, 9, s. 99-108
- Miedziński M., 2013a, *Uzdrowisko Kołobrzeg w świetle zmodyfikowanego cyklu życia obszaru turystycznego R.W. Butlera oraz teorii progowej B. Malisza*. *Turystyka uzdrowiskowa w gospodarce regionów*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 784, *Ekonomiczne problemy turystyki*, 3(23), s. 209-224

- Miedziński M., 2013b, *Możliwości rozwojowe portu morskiego w Kołobrzegu po zakończonej przebudowie wejścia oraz trwającej poprawie dostępności portu od strony lądu*, Regiony Nadmorskie, 23, s. 66-77
- Miedziński M., 2015, *The creation of the model Threshold Tourist Area Life Cycle of the functional urban area of Kołobrzeg (Tworzenie modelu progowego cyklu życia obszaru turystycznego na przykładzie miejskiego obszaru funkcjonalnego Kołobrzeg)*, Economic Problems of Tourism, 877, 4 (32), s. 45-62
- MiR 2012, *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Warszawa, Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 roku, poz. 252
- MiR 2015, *Program budowy dróg krajowych na lata 2015-2023 z perspektywą do 2030 roku*, załącznik do uchwały nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 roku, Warszawa
- Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, red. D. Leśniewska, Szczecin, s. 455
- Rozwój miejskiego obszaru funkcjonalnego na podstawie wstępnie zdiagnozowanych zależności pomiędzy gminami: Gminą Miasto Kołobrzeg, Gminą Kołobrzeg oraz Gminą Ustronie Morskie*, dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach PO Pomoc Techniczna. Umowa o dofinansowanie nr DPT/BDG-II/POPT/92/13 z dnia 11 lipca 2013 r.
- 2.bp.blogspot.com/-njM-YLNEdMI/TnsQALM1JRI/AAAAAAAAAto/qYBUHxUHR_I/s1600/Kolberg_Stadtplan_1931.jpg z dnia 27.10.2015
- bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/tablica z dnia 27.10.2015
- www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/s6-kolobrzeg-zachod-ustronie-mor_16060/zapasowa_kolobrzeg.jpg z dnia 27.10.2015
- www.google.pl/maps/@54.1433403,15.577184,22317m/data=!3m1!1e3 z dnia 27.10.2015
- www.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_4K_A_1906.jpg z dnia 27.10.2015
- www.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_4K_B_1906.jpg z dnia 27.10.2015
- www.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_8K_1906_BCUWr-c8200035672-0001.jpg z dnia 27.10.2015

Summary

Changes in zoning of cities and their suburban areas in the development of space tourism is a lengthy process and extremely complex. Spatial transformations that take place in Kołobrzeg and in the functional area of the seaside of Kołobrzeg are based on intensive development of tourism functions and are carried out under the influence of significant external factors. In the early twentieth century, an external key factor that could decide on the further development of Kołobrzeg were railway and port investments. Currently, the determining factor for external investments are road investments (S-6 and S-11), rail and sea port development prospects. The Seaside Functional Area of Kołobrzeg is a special case of occurrence of intense urbanization processes superimposing on one of the most extensive and intensively exploited tourist area of the country. Designed and implemented investments and further development of spatial and economic SFA of Kołobrzeg may result in further development of the tourist and communication functions and promotion of the study area among centers of regional importance (on a par with Koszalin and Słupsk)

