

**Mariusz Miedziński**

Akademia Pomorska w Słupsku

Słupsk

mariusz.miedzinski@apsl.edu.pl

ORCID: 0000-0001-7381-2083

## KONCEPCJA ROZBUDOWY SYSTEMU TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA WYBRZEŻU ZACHODNIOPOMORSKIM

### THE CONCEPT FOR THE EXPANSION OF THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM ON THE WEST POMERANIAN COAST

**Zarys treści:** Celem artykułu jest wskazanie kierunków rozbudowy systemu transportu kolejowego na wybrzeżu zachodniopomorskim wynikających z celów zapisanych w Uchwale NR 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Rozwój funkcji turystycznych na wybrzeżu zachodniopomorskim w połączeniu z upośledzeniem i ograniczeniem roli transportu kolejowego jest przyczyną podjęcia rozważań dotyczących docelowego kształtu systemu transportu kolejowego. Wybrzeże zachodniopomorskie na odcinku od Dziwnowa do Mielna jest obecnie obszarem bardzo silnego rozwoju funkcji turystycznych i wypoczynkowych, z dominującą rolą funkcji uzdrowiskowych i wypoczynkowych koncentrujących się wokół Kołobrzegu. Kołobrzeg to obecnie najszybciej rozwijające się miasto Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF), o bardzo dużym przyroście zasobów mieszkaniowych, turystycznej bazy noclegowej i infrastruktury turystycznej. Eliminacja wykluczenia komunikacyjnego Pomorza Środkowego przez budowę/przebudowę linii kolejowej relacji Centralny Port Komunikacyjny–Płock–Toruń–Bydgoszcz–Nakło nad Notecią–Okonek–Szczecinek–Białogard–Kołobrzeg/Koszalin (Środkowopomorska Magistrala Kolejowa) oraz przebudowę/rozbudowę korytarza transportowego wzdłuż linii kolejowej Gdynia–Lębork–Słupsk–Koszalin–Kołobrzeg–Trzebiatów–Gryfice–Goleniów Lotnisko–Goleniów–Szczecin (Nadbałtycka Magistrala Kolejowa) pozwala wskazać miasto Kołobrzeg jako miejsce lokalizacji jedyne go węzła komunikacyjnego na wybrzeżu zachodniopomorskim obejmującego transport kolejowy, drogowy (S-6, S-11), morski (baza promowa) i lotniczy (lotnisko). Dominująca rola Kołobrzegu w turystyce nadmorskiej

sprawia, że niezbędna może być budowa linii kolejowej obsługującej miejscowości nadmorskie wzdłuż wybrzeża w relacji Kamień Pomorski–Rewal–Mrzeżyno–Kołobrzeg–Mielno–Koszalin w ramach systemu LRT, jako tzw. Lekkiej Kolei Nadmorskiej (LKN Kołobrzeg) oraz przebudowa linii kolejowych w Kołobrzegu, Koszalinie i Białogardzie.

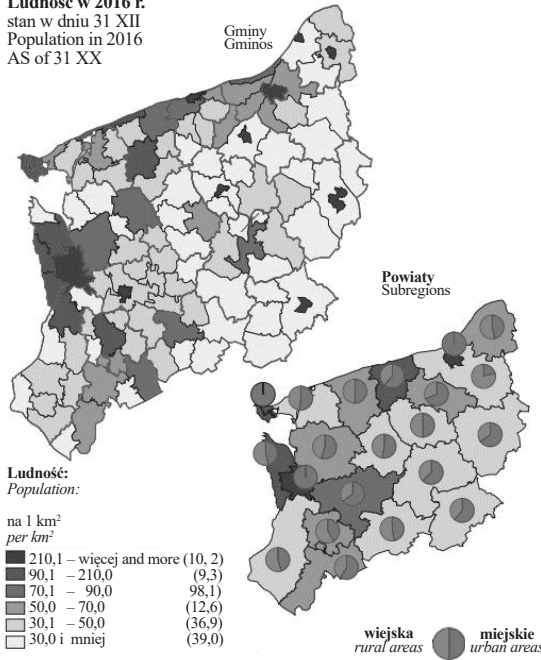
**Słowa kluczowe:** miasto, miejski obszar funkcjonalny, funkcje miasta, ruch turystyczny, dostępność komunikacyjna

**Key words:** city, functional urban area, city functions, tourist traffic, transport accessibility

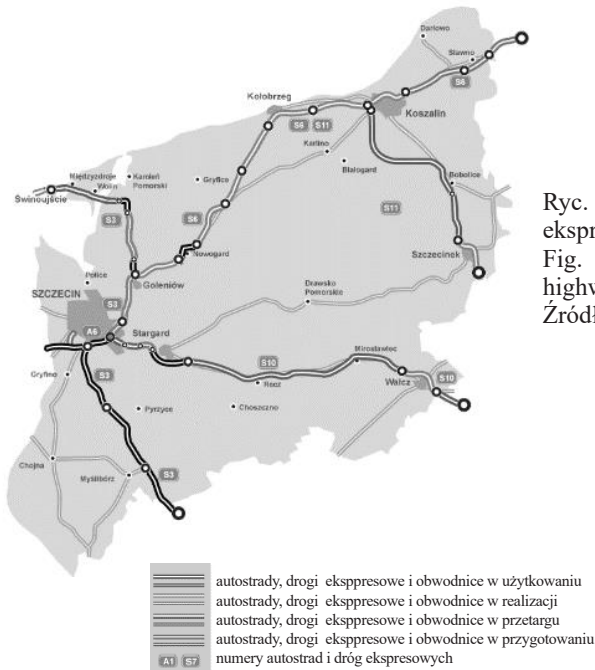
## Wstęp

Wybrzeże zachodniopomorskie jest obecnie jednym z najważniejszych w kraju obszarów pasmowej koncentracji funkcji turystycznych i procesów kolonizacji turystycznej. Skala rozbudowy turystycznej bazy noclegowej oraz systemu osadniczego Koszalińsko-Kołobrzesco-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, zwłaszcza wokół miast Kołobrzeg i Koszalin, skłania do podjęcia rozważań na temat kierunków i możliwości rozwoju systemu komunikacyjnego tej części wybrzeża. Problematyka funkcjonowania systemu transportowego wymaga uwzględnienia specyfiki rozmieszczenia największych ośrodków miejskich (ryc. 1), prowadzonej budowy dróg ekspresowych S-3, S-6, S-10 i S-11 (ryc. 2), liczby oddawanych mieszkań (ryc. 3) jako pośredniego miernika skali przyrostu zasobów mieszkaniowych oraz odnotowywanej porównawczo stopy bezrobocia (ryc. 4), świadczących pośrednio o sytuacji społeczno-gospodarczej na poziomie gmin czy powiatów. Wyraźnie widoczna jest korelacja przebiegu S-6 i jednego z wariantów przebiegu Nadbałtyckiej Magistrali Kolejowej z gęstością zaludnienia województwa zachodniopomorskiego. Istotna tu jest również np. liczba podmiotów gospodarczych. Należy przy tym podkreślić, że sama liczba podmiotów gospodarczych nie odzwierciedla potencjału gospodarczego, gdyż w miastach i gminach wybrzeża zachodniopomorskiego dominują podmioty do 10 osób zatrudnionych, a te nie są ujmowane w statystykach dotyczących liczby osób zatrudnionych. W województwie zachodniopomorskim dominującym ośrodkiem gospodarczym jest Szczecin, natomiast pod względem wielkości wytwarzanego i szacowanego PKB (głównie w turystyce) drugim najważniejszym obszarem koncentracji potencjału gospodarczego jest Nadmorski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg (miasto Kołobrzeg, gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie). NOF Kołobrzeg ma już opracowane studium komunikacyjne pt. „Polityka transportowa NOF obejmującego gminę miejską Kołobrzeg, gminę Kołobrzeg i gminę Ustronie Morskie” [Franek 2015], a opracowanie to stanowi podstawę dla rozwoju systemu transportowego miasta Kołobrzeg i jego zaplecza.

**Ludność w 2016 r.**  
 stan w dniu 31 XII  
 Population in 2016  
 AS of 31 XX



Ryc. 1. Rozmieszczenie ludności wg gmin i powiatów  
 Fig. 1. Distribution of population by districts and counties  
 Źródło: WUS Szczecin 2017, s. 74.



Ryc. 2. Stan budowy autostrad i dróg ekspresowych  
 Fig. 2. The state of construction of highways and expressways  
 Źródło: GDDKiA, I 2018.

**Mieszkania oddane do użytkowania według powiatów  
w 2017 r.**

Polska = 178258  
woj, zachodniopomorskie = 7472



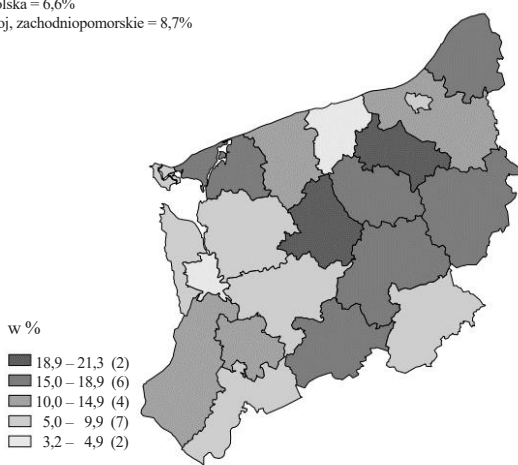
Ryc. 3. Liczba mieszkań oddanych do użytkowania w 2017 r.

Fig. 3. Number of dwellings completed in 2017

Źródło: Komunikat, WUS 2018, s. 17.

**Stopa bezrobocia rejestrowanego według powiatów w 2017 r.  
(stan w końcu grudnia)**

Polska = 6,6%  
woj, zachodniopomorskie = 8,7%



W nawiasach podano liczbę powiatów.

Ryc. 4. Stopa bezrobocia rejestrowanego wg. powiatów wg. stanu na 31 XII 2017 r.

Fig. 4. Registered unemployment rate acc. counties by condition as of 31/12/2017

Źródło: Komunikat, WUS 2018, s. 6.

Istotną cechą województwa i wybrzeża zachodniopomorskiego jest postępująca koncentracja funkcji społeczno-gospodarczych i potencjału inwestycyjnego w ramach Metropolitalnego Obszaru Funkcjonalnego Szczecina oraz Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego [PZPWZ 2010]. Należy jednak przy tym zauważyć postępujące zmiany funkcjonalno-gospodarcze i społeczno-ekonomiczne zachodzące w Kołobrzegu i Koszalinie. Reforma administracyjna w 1999 roku pozbawiła Koszalin kluczowego czynnika rozwoju, jakim był status miasta wojewódzkiego [Rydz 2009]. W tym czasie Kołobrzeg osiągnął status

największego uzdrowiska w kraju i jednego z najważniejszych obszarów koncentracji funkcji turystyczno-wypoczynkowych, dzięki czemu jest to najlepiej rozwinięta część Pomorza Środkowego [Janiszewska 2017]. Rozwój funkcji turystycznych na skalę porównywalną z relatywnie największymi centrami turystycznymi kraju (Warszawą, Krakowem, Trójmiastem), potwierdzany liczbą osobonoclegów oraz znaczącą skalą realizowanych inwestycji deweloperskich (mieszkaniowych, apartamentowych, hotelowych), pozwolił na osiągnięcie blisko trzykrotnie większej pojemności demograficznej miasta w stosunku do liczby jego stałych mieszkańców. Prowadzone badania zagospodarowania turystycznego potwierdzają funkcjonowanie ponad 50 000 miejsc noclegowych w różnorodnych obiektach turystycznych, natomiast zasoby mieszkaniowe (ponad 24 000 mieszkań, w tym ok. 10 000 drugich domów i mieszkań) stanowią kolejne ok. 30 000 miejsc noclegowych. Różnorodność i skala realizowanych inwestycji [Miedziński 2016] wskazuje, że Kołobrzeg przez znaczną część roku osiąga większą jednoczesną liczbę ludności stałej i okresowej od Koszalina [Miedziński 2011, 2012a]. W przypadku włączenia do obszaru miasta Kołobrzeg gmin Kołobrzeg i Ustronie Morskie [Miedziński 2012b] i utworzenia miasta na prawach powiatu, łączny potencjał demograficzny, ekonomiczny i gospodarczy może znacząco przewyższyć miasto Koszalin [Miedziński 2017a], przejmując prawdopodobnie rolę głównego ośrodka miejskiego Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego [Miedziński 2017c]. Mając na uwadze skalę i liczbę realizowanych inwestycji infrastrukturalnych, mieszkaniowych, hotelowo-apartamentowych, handlowych, usługowych i rozrywkowych, należy liczyć się ze zmianą rangi i klasyfikacji systemu osadniczego, w wyniku czego Kołobrzeg może awansować z grupy miast o znaczeniu subregionalnym [PZPWZ 2010] do grona miast o znaczeniu regionalnym, dorównując rangą do Koszalina i Słupska [Miedziński 2017a]. Możliwe jest, że w ciągu kilku-kilkunastu lat Kołobrzeg może awansować do rangi miasta na prawach powiatu, pełniąc przy tym istotne funkcje w strukturze administracyjnej [Jażewicz 2017] w przypadku dalszej stagnacji Koszalina i Słupska. Nawiązując do Teorii Progowej Rozwoju Miast [Malisz 1971, Kozłowski 1974], Kołobrzeg sukcesywnie przekracza progi rozwoju, koncentrując funkcje turystyczne wybrzeża zachodniopomorskiego w pasie od Dziwnowa po Mielno, tworząc obszar wzrostu (OW) „Zachodnie Wybrzeże” w ramach 17. Obszaru Strategicznej Interwencji [Śleszyński 2017]. W przypadku dalszej intensyfikacji procesów kolonizacyjnych i urbanizacyjnych wzdłuż wybrzeża wokół Kołobrzegu niezbędne staje się opracowanie „optymalnego wykorzystania potencjału endogenicznego, istniejących i potencjalnych powiązań funkcjonalnych oraz zasięgu oddziaływania” [Śleszyński 2017] w ramach delimitacji Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg [Lider Projekt 2014] dla pasma Międzyzdroje–Kołobrzeg–Koszalin [Śleszyński 2017]. Istotne jest zatem rozważenie rozwoju systemu transportu kolejowego odciążającego rozbudowywany system komunikacji drogowej (S-6, S-11) [Miedziński 2015b, 2017b] oraz poprawienie dostępności tego OW od strony centrum kraju (Magistrała Środkowopomorska) i reszty wybrzeża.

## Powiązania z koncepcją centralnego portu komunikacyjnego

W opracowaniu dotyczącym rozbudowy systemu transportu kolejowego na wybrzeżu zachodniopomorskim należy ująć zapisy Uchwały NR 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, obejmującą m.in. Nadbałtycką Magistralę Kolejową przetrasowaną przez miasto Kołobrzeg (ryc. 5). W załączniku nr 4 (s. 10) w punkcie 9. pt. „Integracja transportowa głównych miejskich obszarów funkcjonalnych województwa zachodniopomorskiego” wskazano zespół przedsięwzięć integrujących Szczeciński Obszar Metropolitalny i Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny z krajowym systemem transportowym budowanym w oparciu o CPK (w tym systemem transportu lotniczego), zapewniający wewnętrzną integrację obu miejskich obszarów funkcjonalnych, a także poprawę dostępności do obszarów o wybitnych walorach turystycznych w zakresie transportu poziomu krajowego, jak i regionalnego.

Zgodnie z zapisami koncepcji CPK, „projektami komplementarnymi wobec CPK w subregionie szczecińskim i koszalińskim mogą być:

- 1) przebudowa infrastruktury kolejowej dla poprawy skomunikowania lotniska Szczecin-Goleniów z głównymi ośrodkami miejskimi województwa zachodniopomorskiego, w szczególności:
  - rozbudowa linii kolejowej Szczecin Dąbie–Szczecin Główny, w celu skrócenia czasu dojazdu do centrum Szczecina, z centrum Polski oraz z obszaru województwa zachodniopomorskiego, w tym z portu lotniczego Szczecin-Goleniów;
  - przedłużenie linii kolejowej nr 434 (linii na lotnisko Szczecin-Goleniów) do linii kolejowej nr 401 (Szczecin Dąbie–Świnoujście) wraz z jej elektryfikacją – w celu włączenia portu lotniczego Szczecin-Goleniów w przebieg regionalnych relacji kolejowych Szczecin–Kołobrzeg–Koszalin oraz Szczecin–Świnoujście;
  - modernizacja i elektryfikacja (od Kołobrzegu do Goleniowa) linii kolejowej nr 402 (Goleniów–Koszalin).

Dzięki tym przedsięwzięciom lotnisko Szczecin-Goleniów uzyska przelotową stację kolejową (zamiast obecnego dworca czołowego) i zostanie włączone w bezpośredni przebieg relacji kolejowych Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (Szczecin–Świnoujście) oraz głównej regionalnej relacji, łączącej Szczeciński Obszar Metropolitalny z Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkim Obszarem Funkcjonalnym (KKBOF), przy jednoczesnym skróceniu czasu podróży na tych relacjach;

- 2) rozbudowa systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z ewentualnym wykorzystaniem technologii tramwaju dwusystemowego (Tram Train) lub technologii lekkiej kolei (LRT);
- 3) odtworzenie z użyciem technologii LRT nadmorskiego połączenia Kamień Pomorski–Trzebiatów (w nowym przebiegu – blisko linii brzegowej) dla

poprawy dostępności i atrakcyjności turystycznej tego subregionu oraz jego integracji transportowej”.

Wskazane koncepcje (Uchwała 173) dotyczą zidentyfikowanych i możliwych do realizacji projektów komplementarnych, których realizacja wspierałaby system transportu poziomu krajowego, a które dla zasadności swojej realizacji wymagają współdziałania z jednostkami samorządu zarówno w zakresie samych inwestycji, jak i późniejszego utrzymania i użytkowania budowanej infrastruktury.

Propozycja wspólnej realizacji projektów komplementarnych z jednostkami samorządu terytorialnego wynika z zakresu zadań tych jednostek, dotyczących zarówno polityki rozwoju regionalnego lub lokalnego, jak i organizacji publicznego transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy poziomu lokalnego lub regionalnego może i powinien stanowić również tzw. „ostatnią milę” dla systemu dalekobieżnego publicznego transportu zbiorowego szczebla krajowego.

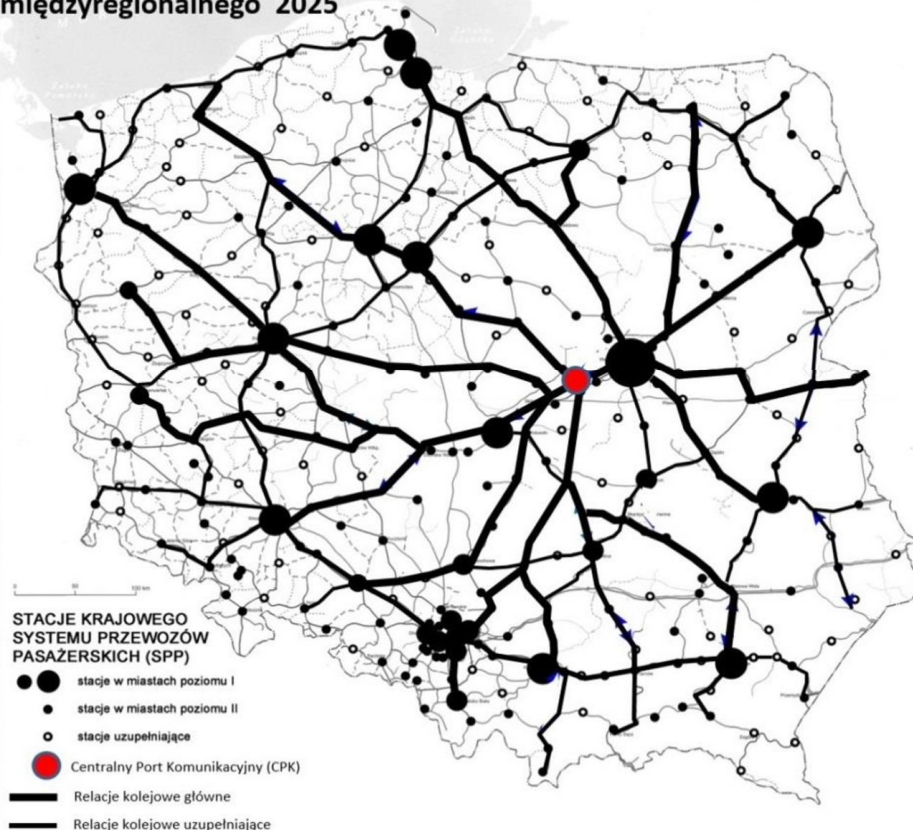
Realizacja wskazanych projektów we współpracy z jednostkami samorządu – przy ich zaangażowaniu finansowym i organizacyjnym – jest warunkiem efektywnego wykorzystywania zbudowanej infrastruktury dla lokalnych lub regionalnych potrzeb. Zgodnie z zapisami rozdziału V p. 5 „Koncepcji”, główne typy projektów komplementarnych powinny dotyczyć:

- 1) rozbudowy lokalnych i regionalnych systemów transportowych integrujących w spójne obszary funkcjonalne położone w sąsiedztwie ośrodki miejskie i umożliwiających skomunikowanie centrów tych ośrodków w czasie akceptowanym dla codziennego dojazdu do pracy, szkoły etc.;
- 2) integracji i zwiększenia spójności transportowej głównych obszarów turystycznych;
- 3) pilotażowego wykorzystania nowych technologii, np. transportu autonomicznego lub lekkich systemów kolei (LRT), do budowy i rozbudowy lokalnych podsystemów transportu zintegrowanych z krajowym systemem transportu budowanym w oparciu o CPK.

Zawarte w załączniku propozycje projektów komplementarnych mają charakter otwarty, a zatem możliwe jest wskazanie rozwiązań docelowych (ryc. 5) i szczegółowych (ryc. 6).

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej ujmuje wykorzystanie korytarza w relacji Gdynia–Lębork–Słupsk–Sławno–Koszalin–Kołobrzeg–Gryfice–Goleniów–Szczecin jako głównego ciągu dla pasażerskiego transportu międzyregionalnego na Pomorzu (np. w formie 2-torowej linii kolejowej dużych prędkości  $V < 160\text{--}200$  km/h – wg dokumentu SIWZ, Nr referencyjny: 9090/IRZU/10111/04966/17/P). Bardzo ważnym elementem koncepcji CPK jest pierwszorzędna relacja Kołobrzeg/Koszalin–Białogard–Szczecinek–Okonek–Nakło nad Notecią–Bydgoszcz–Toruń–Płock w kierunku Centralnego Portu Komunikacyjnego w Mszczonowie.

## Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025



Ryc. 5. Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025

Fig. 5. The interconnection system of the national inter-regional transport system 2025

Źródło: Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, Załącznik do uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r., zał. 3, s. 6.

Drugim kluczowym zagadnieniem jest rozwiązanie kwestii skomunikowania Kołobrzegu jako kluczowego miasta docelowego, będącego najważniejszą destynacją turystyczną na wybrzeżu zachodnim. Należy przy tym uwzględnić skomunikowanie 3 kluczowych linii kolejowych prowadzących do Kołobrzegu, przy uwzględnieniu procesów integracyjnych Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Dla Kołobrzegu i obszaru wzrostu (OW) „Zachodnie Wybrzeże” kluczowa jest poprawa dostępności komunikacyjnej i likwidacja peryferyjności Pomorza Środkowego.

## Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025



Ryc. 6. Układ połączeń krajowego transportu międzyregionalnego 2025 na wybrzeżu  
Fig. 6. The interconnection system of the 2025 inter-regional transport system on the coast  
Źródło: opracowanie własne autora na podstawie „Konceptcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny...”

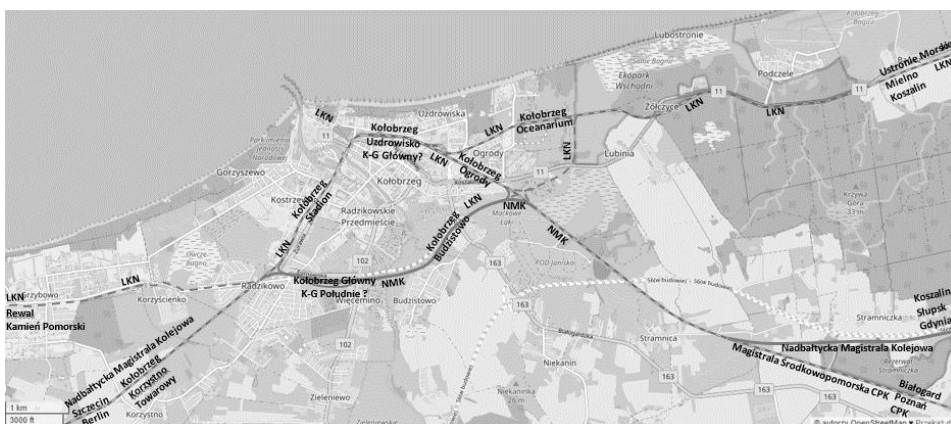
W przypadku miasta Kołobrzeg główne problemy węzła kolejowego to:

- 1) Ograniczona przepustowość oraz trudności w modernizacji lub rozbudowie linii kolejowej nr 402 na odcinku Kołobrzeg–Koszalin ze względu na braki terenowe, krętość trasy przebiegu oraz sąsiedztwo terenów chronionych.
- 2) Lokalizacja dworca kolejowego i większości układu torowisk wzdłuż dzielnic uzdrowiskowych miasta Kołobrzeg oraz rozdzielanie dzielnic uzdrowiskowych od śródmieścia Kołobrzegu, przy jednoczesnym oddziaływaniu na dzielnice uzdrowiskowe.
- 3) Układ linii kolejowych na terenie miasta Kołobrzeg jest kolizyjny ze wszystkimi innymi rodzajami systemów transportu z powodu lokalizacji na tym samym poziomie, co sieć ulic. Trudne do wyobrażenia jest zamykanie przejazdu lub przejścia między dzielnicami nadmorskimi i Śródmieściem, odbywające się co kilka minut ze względu na przejazd pociągu, czego skutkiem byłby systematyczny paraliż komunikacyjny miasta. Ze względów środowiskowych oraz funkcjonalnych nie do zaakceptowania jest również prowadzenie intensywnego ruchu towarowego wzdłuż dzielnic uzdrowiskowych.
- 4) Brak elektryfikacji odcinka linii kolejowej od Kołobrzegu do Goleniowa (linia kolejowa nr 402 jest zelektryfikowana wyłącznie na odcinku od Koszalina do Kołobrzegu, czego skutkiem jest brak możliwości kontynuacji podróży na dalszym odcinku w kierunku Gryfic i Goleniowa z wykorzystaniem trakcji elektrycznej).

Nowy system komunikacji kolejowej ma w szczególności zabezpieczyć funkcjonowanie miasta Kołobrzeg w perspektywie kilkudziesięciu lat, z założeniem powiększenia granic obecnego miasta o gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie oraz skomunikowania tak utworzonego miasta na prawach powiatu z obszarami

koncentracji turystycznej bazy noclegowej w gminach: Dziwnów, Rewal, Trzebiatów, Ustronie Morskie i Mielno, tworząc pasmo OW „Zachodnie Wybrzeże”.

Koncepcja przebudowy układu linii kolejowych i utworzenia dwóch uzupełniających się systemów transportu szynowego (Nadbałtycka Magistrala Kolejowa i Magistrala Środkowopomorska w kierunku Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz system Lekkiej Kolei Nadmorskiej) pozwoli znacząco poprawić dostępność komunikacyjną wybrzeża zachodniopomorskiego, a w szczególności miasta Kołobrzeg [Miedziński 2015b]. Przebudowa i budowa nowego systemu transportu szynowego powinna spowodować znaczący spadek wielkości ruchu samochodowego między głównymi miejscowościami turystycznymi wybrzeża. Istotną rolą tzw. Lekkiej Kolei Nadmorskiej może być również ułatwienie dojazdów do pracy i szkół w miastach Kołobrzeg, Koszalin i Białogard. Postulowany układ węzła kolejowego Kołobrzegu (ryc. 7) umożliwiłby świadczenie usług przewozowych realizowanych w otoczeniu oraz wewnątrz miasta Kołobrzeg poprzez lokalizację kilku przystanków i dwóch stacji kolejowych.



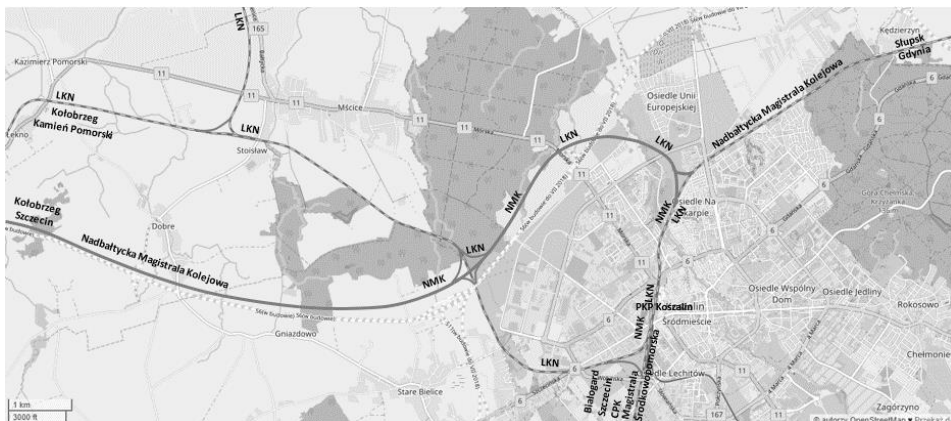
Ryc. 7. Docelowy układ linii kolejowych (w tym Magistrali Nadbałtyckiej) oraz systemu LKN na obszarze miasta Kołobrzeg i części KKBOF dotyczącej Kołobrzegu

Fig. 7. The target layout of railway lines (including the Baltic Sea) and the LKN system in the area of Kołobrzeg and parts of the KKBOF concerning Kołobrzeg

Źródło: opracowanie własne.

System LKN, przy zakładanym czasie dojazdu nieprzekraczającym 30 minut do Kołobrzegu, umożliwiłby wydłużenie czasu trwania sezonu letniego na wybrzeżu. Miejscowości oddalone do 40 km od Kołobrzegu, zlokalizowane w gminach Rewal, Trzebiatów, Kołobrzeg, Ustronie Morskie oraz Mielno, dzięki bardzo dobrej komunikacji z całorocznym Kołobrzegiem miałyby szansę faktycznego wydłużenia czasu trwania wysokiego sezonu turystycznego do ok. 6–7 miesięcy w roku oraz poprawienia komunikacji.

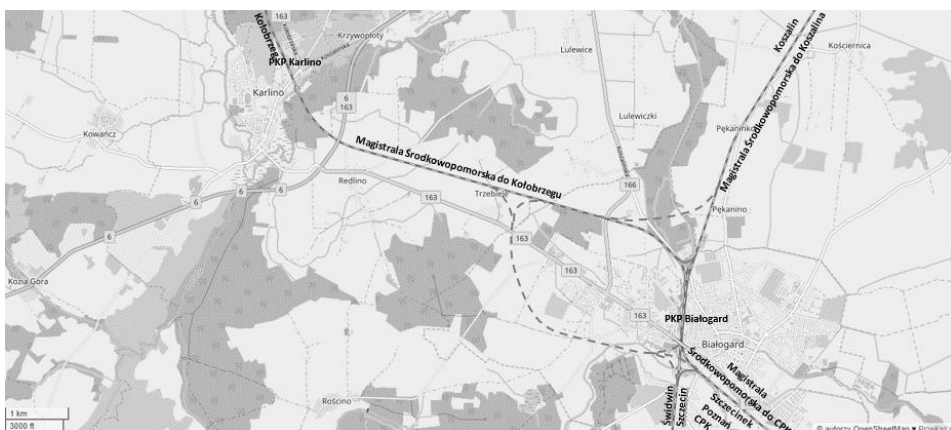
System transportu kolejowego w ramach KKBOF obejmuje również dwa sąsiednie węzły kolejowe, zlokalizowane w Koszalinie (ryc. 8) i Białogardzie (ryc. 9).



Ryc. 8. Docelowy układ linii kolejowych (w tym Magistrali Nadbałtyckiej) oraz systemu LKN na obszarze miasta Koszalin i części KKBOF obok Koszalina

Fig. 8. The target arrangement of railway lines (including the main line Baltic Sea) and the LKN system in the area of Koszalin and parts of KKBOF next to Koszalin

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 9. Docelowy układ linii kolejowych (w tym Magistrali Środkowopomorskiej) oraz systemu LKN na obszarze miasta Białogard i części KKBOF obok Białogardu

Fig. 9. The target arrangement of railway lines (including the main line Central Pomeranian) and the LKN system in the area of Białogard and parts of KKBOF next to Białogard

Źródło: opracowanie własne.

Budowa nowego północnego odcinka – łącznika Nadbałtyckiej Magistrali Kolejowej – umożliwiłoby włączenie pociągów w relacjach CPK–Koszalin jadących dalej w kierunku na Kołobrzeg i Szczecin w ramach Nadbałtyckiej Magistrali Kolejowej, umożliwiając w obu kierunkach korzystanie z dworca kolejowego. Pociągi towarowe jadące Nadbałtycką Magistralą Kolejową mogłyby jednocześnie omijać dworzec

kolejowy w Koszalinie, jadąc bezpośrednio w kierunku Kołobrzegu i Szczecina. Obecny fragment linii 402 miałby wówczas istotnie znacznie dla odpowiednich relacji ruchu pasażerskiego, natomiast pociągi towarowe mogłyby omijać śródmieście Koszalina. Podobne rozwiązanie możliwe jest także dla węzła kolejowego Białogard, stanowiącego łącznik między tzw. Magistralą Środkowopomorską relacji Kołobrzeg/Koszalin-CPK oraz dotychczasową linią 202 relacji Białogard-Szczecin Główny (ryc. 9).

Rozpatrywana przebudowa układu linii kolejowych i utworzenie dwóch uzupełniających się systemów transportu szynowego (Nadbałtycka Magistrala Kolejowa i Magistrala Środkowopomorska w kierunku Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz Koszalina lub Kołobrzegu) może poprawić dostępność komunikacyjną wybrzeża zachodniopomorskiego, w tym miasta Białogard. W przypadku tego miasta można założyć, że byłby to dworzec rozrządowy obsługujący Magistralę Środkowopomorską, umożliwiającą kierowanie ruchem pociągów w relacjach CPK, Kołobrzeg, Koszalin oraz rezerwowo Szczecin przez Świdwin. Obok przebudowy linii w relacjach Szczecinek (kierunek CPK), Kołobrzeg, Koszalin do układu dwutorowego istotnym elementem mógłby być łącznik awaryjny, umożliwiający kierowanie i zawracanie pociągów o długości ok. 4 km, zlokalizowany wokół zachodniej części miasta Białogard. Umożliwiłby on uruchamianie relacji między miastami KKBOF bez konieczności zmiany kierunku jazdy pociągów oraz ewentualne omijanie stacji w Białogardzie przez część pociągów towarowych. Stacja Białogard umożliwiałaby również awaryjne lub planowe kierowanie ruchem pociągów wzdłuż obecnej linii nr 202 relacji Białogard-Szczecin, stanowiąc alternatywne połączenie KKBOF w kierunku Szczecina.

Proponowane rozwiązania dla systemu transportu kolejowego pozwoliłyby na utworzenie spójnego i silnie integrującego systemu komunikacyjnego opartego na transporcie kolejowym, obejmującym dwutorowe magistrale kolejowe między miastami Kołobrzeg-Koszalin-Białogard oraz ich przedłużenia w relacjach CPK, Szczecin i Gdynia. Uzupełnieniem systemu dwutorowych magistral kolejowych byłby dodatkowo system Lekkiej Kolei Nadmorskiej (LKN Kołobrzeg), łączący wszystkie turystyczne miejscowości nadmorskie wybrzeża zachodniopomorskiego, rozciągające się od Kamienia Pomorskiego przez Dziwnówek, Pobierowo, Rewal, Pogorzelicę, Mrzeżyno, Dźwirzyno, Grzybowo, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Pleśna, Mielno aż po miasto Koszalin (ryc. 10).



Układ ten stanowi docelowe rozwinięcie zapisu zawartego w PZPWZ (kolejka rewalska od Trzebiatowa do Kamienia Pomorskiego) oraz w studium dotyczącym CPK (linia kolejowa od Trzebiatowa do Kamienia Pomorskiego), w stosunku do których niezbędne było rozwinięcie i uszczegółowienie zapisów planistycznych. Przebieg systemu LKN Kołobrzeg w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej wynika z konieczności obsługi możliwie jak największej liczby turystów i odwiedzających (ryc. 10).

Proponowane rozwiązania komunikacyjne w zakresie sieci transportu kolejowego wynikają z bezprecedensowej skali rozwoju zagospodarowania turystycznego, a zwłaszcza tzw. turystycznej bazy noclegowej, jaka dokonała się na wybrzeżu zachodniopomorskim od końca lat 80. XX wieku.

Największą skalą przyrostu zasobów bazy noclegowej cechuje się Kołobrzeg. W 1989 roku miasto to liczyło niespełna 40 tys. mieszkańców, dysponując zaledwie kilkunastoma tysiącami miejsc noclegowych. W latach 1989–2017 liczba ludności miasta zwiększyła się o ok. 5000 osób, a ludność NOF Kołobrzeg wzrosła już o ponad 10 000 mieszkańców. W tym czasie liczba turystycznych miejsc noclegowych wzrosła ponad 3-krotnie, przekraczając 50 000 łóżek, przy czym w granicach NOF Kołobrzeg wielkość ta przekroczyła 100 tys. [Miedziński 2015c]. NOF Kołobrzeg stanowi obecnie największy obszar koncentracji bazy noclegowej polskiego wybrzeża i kraju, dzięki czemu łączne zaludnienie sezonowe osiąga tu ponad 160 000 osób [Miedziński 2013a, 2015a]. Przewidywane inwestycje turystyczne zakładają budowę kolejnych 10 tys. miejsc noclegowych w obiektach hotelowych i sanatoryjnych, natomiast budowa ok. 10 000 nowych lokali mieszkalnych i apartamentów może zwiększyć pojemność bazy noclegowej miasta o dalsze 30 tys. osób. Tym samym Kołobrzeg w obecnych granicach administracyjnych już za 10 lat może osiągnąć zaludnienie szczytowe rzędu ok. 150 tys. osób, a NOF Kołobrzeg może podczas sezonu letniego przekroczyć zaludnienie 250 tys. turystów i mieszkańców. Bardzo ważną rolę w zaspokojeniu potrzeb komunikacyjnych wybrzeża zaczyna również odgrywać wydłużanie czasu trwania wysokiego sezonu do 3–4 miesięcy w roku oraz wysokie – przekraczające 50% obłożenie części bazy noclegowej w miesiącach letnich i jesiennych. Zjawiska te oznaczają wydłużanie się czasu trwania krytycznego obciążenia systemu komunikacyjnego [Miedziński 2015b] oraz pilną potrzebę zastosowania rozwiązań systemowych poprawiających dostępność wewnętrzną i zewnętrzną wybrzeża zachodniopomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem Kołobrzegu [Miedziński 2018].

Zaproponowany dla potrzeb obsługi ruchu turystycznego i mieszkańców system LKN Kołobrzeg obsługiwałby docelowo ok. 90 km wybrzeża, od Kamienia Pomorskiego po Mielno/Koszalin w ramach obszaru wzrostu „Zachodnie Wybrzeże”. Tak określony Obszar Wzrostu zamieszkuje ponad 70 tys. mieszkańców (Dziwnów–Rewal–NOF Kołobrzeg–Mielno). Po wliczeniu OF Koszalin liczba ludności osiąga 190 tys. mieszkańców. Baza noclegowa odcinka wybrzeża od Dziwnowa po Mielno (90 km długości) w 2017 roku osiągnęła ponad 185 tys. miejsc noclegowych (2000 miejsc/1 km), natomiast w perspektywie najbliższych 10 lat może wzrosnąć nawet do ok. 300 tys. miejsc noclegowych (3000 miejsc/1 km). W ciągu najbliższych

10 lat wyłącznie na obszarze miasta Kołobrzeg możliwa jest oddanie do użytku kolejnych 10 000 mieszkań (ok. 1000 mieszkań/rok), umożliwiających zakwaterowanie ok. 30–35 000 osób, zaś w bazie hotelowej możliwa jest budowa kolejnych 5000 j.m. dla ok. 15–20 000 turystów i wypoczywających. Łączna liczba mieszkańców i turystów przebywających na wybrzeżu zachodniopomorskim w sezonie letnim 2017 roku przekroczyła 375 tys. osób, zaś w perspektywie najbliższych 10 lat wielkość ta może zbliżyć się nawet do 0,5 mln. Obecnie Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny oraz pas nadmorski od Kamienia Pomorskiego po Mielno zamieszkuje ok. 305 tys. mieszkańców, natomiast liczba miejsc noclegowych w perspektywie 10 lat może przekroczyć 300 tys. Tak duża koncentracja ludności oraz turystów i wypoczywających w ramach KKBOF i przylegających do niego miejscowości nadmorskich zlokalizowanych wzdłuż wybrzeża od Dziwnowa po Mielno jest kluczowym czynnikiem wskazującym na konieczność opracowania koncepcji nowego systemu transportu transportowego. System ten powinien zintegrować OW „Zachodnie Wybrzeże”, a jego kluczowym elementem jest sieć „LKN Kołobrzeg”.

## Podsumowanie

Zaproponowana koncepcja rozbudowy systemu transportu kolejowego na wybrzeżu zachodniopomorskim opiera się na przebudowie i rozbudowie sieci kolejowej. Biorąc pod uwagę możliwości inwestycyjne (budżet centralny, budżety regionalne, budżety lokalne, PLK oraz tzw. Krajowy Program Kolejowy), wskazane inwestycje powinny być realizowane według kolejności wynikającej z potrzeb transportowych. W pierwszym etapie kluczowa jest budowa Nadbałtyckiej Magistrali Kolejowej w wariantcie „kołobrzESkim”, a przy tej okazji należy rozważyć możliwości budowy systemu Lekkiej Kolei Nadmorskiej Kołobrzeg wraz z przebudową węzłów kolejowych Kołobrzegu, Koszalina i Białogardu. Ostatnim etapem realizacji wspomnianych inwestycji powinna być Magistrala Środkowopomorska, prowadząca w kierunku CPK. Taka kolejność i etapowanie inwestycji powinno pozwolić na rozwiązanie większości zewnętrznych i wewnętrznych problemów komunikacyjnych miasta Kołobrzeg i otaczającego go największego na polskim wybrzeżu nadmorskiego regionu turystycznego o łącznej długości ok. 90 km. Pod względem technicznym byłyby to trzy kompleksowe inwestycje komunikacyjne, tj.:

- Nadbałtycka Magistrala Kolejowa w relacji Gdynia–Lębork–Słupsk–Koszalin–Kołobrzeg–Gryfice–Stargard–Szczecin w proponowanym układzie 2-torowym dla prędkości 160/200 km/h pozwalająca na rewolucyjną poprawę dostępności komunikacyjnej miasta Kołobrzeg i miasta Koszalin;
- Lekka Kolej Nadmorska Kołobrzeg jako 1- lub 2-torowa linia kolejowa systemu LRT z mijankami dla obsługi miejscowości turystycznych zlokalizowanymi w bezpośrednim sąsiedztwie linii brzegowej Morza Bałtyckiego od Dziwnówka poprzez gminę Rewal, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, gminę Mielno, obejmując pętlę w mieście Koszalin. Część taboru mogłaby

wykonywać przewozy w ramach trójkąta miast KKBOF, skupiając się także na obsłudze wszystkich miejscowości nadmorskich 90 km wybrzeża do Kamienia Pomorskiego i Dziwnówka po Mielno i Koszalin;

- Magistrała Środkowopomorska w relacji Centralny Port Komunikacyjny–Białogard w formie dwóch rozchodzących się odcinków prowadzących bezpośrednio z Białogardu do Kołobrzegu i Koszalina w proponowanym układzie 2-torowym dla prędkości 160/200 km/h.

Rozbudowa systemu transportu kolejowego umożliwiłaby integrację funkcjonalno-przestrzenną Pomorza Środkowego, a zwłaszcza wybrzeża zachodniopomorskiego, integrując wewnętrznie endogeniczny obszar wzrostu (OW) Zachodniego Wybrzeża.

Efektem realizacji przedstawionych rozwiązań byłoby osiągnięcie kluczowych celów, tj.:

- bezkolizyjny i wysokoefektywny transport ładunków za pomocą pociągów towarowych w relacji Gdynia–Szczecin oraz relacji z portów morskich Trójmiasta w kierunku Europy Zachodniej w ramach rozwoju transportu intermodalnego, zwłaszcza w zakresie transportu kontenerów i terminali kontenerowych;
- umożliwienie efektywnej organizacji połączeń kolejowych dalekobieżnych dla relacji Kołobrzeg–Koszalin bez potrzeby dublowania pociągów poszczególnych spółek kolejowych, a zwłaszcza PKP IC i innych przewoźników;
- umożliwienie układania elastycznego rozkładu jazdy pociągów we wszystkich kierunkach, obejmującego przejazd przez co najmniej dwa, a nawet trzy główne miasta Pomorza Środkowego w ramach KKBOF;
- poprawa układu kolejowego Kołobrzegu, przy zapewnieniu maksymalnej ochrony walorów uzdrowiskowych dzięki skierowaniu pociągów towarowych poprzez południową obwodnicę kolejową Kołobrzegu;
- zapewnienie obsługi wszystkich turystycznych miejscowości nadmorskich wzdłuż systemu LKN Kołobrzeg poprzez m.in. częściowe wykorzystanie istniejącej już infrastruktury kolejowej (początkowo w ramach linii 402 Kołobrzeg–Koszalin, a w dalszej przyszłości poprzez rozważenie budowy nowej infrastruktury obok miejscowości nadmorskich).

Nowy układ linii kolejowych mógłby zapewnić bezkolizyjne przejazdy pociągów pasażerskich w relacjach międzynarodowych, krajowych, regionalnych i lokalnych, przy pełnym wykorzystaniu postulowanej modernizacji wszystkich trzech węzłów, tj. Kołobrzeg, Koszalin i Białogard w ramach OW „Zachodnie Wybrzeże”. W przypadku miasta Kołobrzeg należy podkreślić możliwość całkowitej przebudowy węzła kolejowego ze względu na możliwość odsunięcia intensywnego ruchu pociągów towarowych od dzielnic uzdrowiskowych i obszarów ochrony uzdrowiskowej, stąd wskazano potrzebę budowy południowej obwodnicy kolejowej Kołobrzegu oraz rozważenie lokalizacji dla dworca kolejowego Kołobrzeg Główny (wskazanie nowej

lokalizacji lub pozostawienie obecnej lokalizacji) jako węzła przesiadkowego, połączonego z systemem LKN, PKS, BUS, MZK, TAXI wraz z parkingami dla pojazdów samochodowych oraz P&R [Miedziński 2018].

Największą zaletą postulowanej przebudowy i modernizacji systemu transportu kolejowego byłoby zapewnienie realnej alternatywy dla transportu samochodowego, przy jednoczesnej poprawie jakości środowiska poprzez znaczący wzrost stopnia wykorzystania transportu szynowego w ramach systemu LKN Kołobrzeg. Dominujące znaczenie uzdrowiska Kołobrzeg w gospodarce turystycznej województwa zachodniopomorskiego oraz międzynarodowa ranga tego miasta w ramach turystyki uzdrowiskowej i wypoczynkowej [Miedziński 2015a] predysponuje ten obszar do rozwoju alternatywnych środków transportu względem transportu drogowego [Uchwała 2017]. Dalsza rozbudowa i zwiększanie potencjału turystycznego miasta Kołobrzeg i NOF-u Kołobrzeg wymaga zmiany funkcjonowania miasta poprzez rozbudowę Śródmieścia Południowego jako nowej śródmiejskiej dzielnicy mieszkaniowej. Węzłowe znaczenie Kołobrzegu wynika również z jego potencjału inwestycyjnego oraz skali realizowanych inwestycji, co w ciągu najbliższych kilkunastu lat może doprowadzić do podwojenia wielkości odnotowywanego ruchu turystycznego. Zapewnienie dostępności komunikacyjnej za pomocą transportu kolejowego w relacjach CPK, Poznań, Trójmiasto oraz Szczecin-Goleniów Lotnisko (Berlin) może być kluczem dla dalszego rozwoju funkcji turystycznych, natomiast system LKN Kołobrzeg zapewniłby w pełni bezpieczne i szybkie przemieszczanie turystów i odwiedzających wzdłuż wybrzeża [SIWZ 2017, Uchwała... 2017] i obszaru wzrostu „Zachodnie Wybrzeże”, obejmującego docelowy układ Międzyzdroje–Kołobrzeg–Koszalin.

Budowa zintegrowanego systemu transportu kolejowego/szynowego w oparciu o magistralę Środkowopomorską i Nadbałtycką oraz systemu Lekkiej Kolei Nadmorskiej (LKN Kołobrzeg) wokół Kołobrzegu jako kluczowego obszaru turystycznego północno-zachodniej części kraju stworzyłoby możliwości szybkiej integracji funkcjonalno-przestrzennej oraz komunikacyjnej najważniejszej turystycznie części polskiego wybrzeża, co pozwoliłoby zrealizować proponowane założenia dla Obszaru Strategicznej Interwencji – Obszaru Wzrostu (OSI-OW) nr 17 pt. „Zachodnie Wybrzeże” [Śleszyński 2017].

Należy przy tym podkreślić komplementarne znaczenie sieci drogowej, obejmującej drogi ekspresowe S-3, S-6, S-11 [PBDK 2015] oraz główne połączenia drogowe rangi wojewódzkiej, tj. np. drogi wojewódzkiej nr 102 (relacji Świnoujście–Kołobrzeg) oraz obecnej drogi krajowej nr 11 na odcinku Kołobrzeg–Koszalin. Uzupełnieniem systemu byłoby także bardzo dobrze skomunikowane lotnisko w Goleniowie, zintegrowane z przelotowym dworcem kolejowym oraz lotnisko sportowo-turystyczne Kołobrzeg-Bagicz przeznaczone dla małych samolotów do 50 miejsc. W przypadku Kołobrzegu możliwa jest również rozbudowa portu morskiego z lokalizacją niewielkiego terminala promowego i pasażerskiego oraz nabrzeża dla potrzeb obsługi wycieczkowców [Miedziński 2013b]. Docelowy system transportowy OW „Zachodnie Wybrzeże” powinien zatem obejmować kompatybilnie uzupełniające się podsystemy transportu kolejowego (szynowego), drogowego, lotniczego i morskiego.

## Literatura

- Franek Ł., 2015, *Polityka transportowa Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg i Gminę Ustronie Morskie*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków, s. 124.
- Janiszewska D., Omucieńska L., 2017, *Odziaływanie miast Koszalina i Słupska na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego gmin Pomorza Środkowego*, Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych, 1(21), Wydawnictwo PK, Koszalin, s. 159–177.
- Jażewicz I., 2017, *Miejska sieć osadnicza projektowanego województwa środkowopomorskiego*, Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych, 2(20), Wydawnictwo PK, Koszalin, s. 57–76.
- Kozłowski J., 1974, *Analiza progowa*, Prace Instytutu Kształtowania Środowiska, PWN, Warszawa, s. 101.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, MiiR, Warszawa, Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 roku, poz. 252, s. 240.
- Lider Projekt, 2014, *Strategia rozwoju Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg oraz Gminę Ustronie Morskie*, Wrocław, s. 115.
- Malisz B., 1971, *Metoda analizy progowej w zastosowaniu do planowania miast i regionów*, [w:] *Metoda analizy progowej*, B. Malisz, J. Żurkowski (red.), Studia KPZK PAN, 34, 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*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 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*, E. Rydz (red.), Wydawnictwo AP, Słupsk, s. 139–150.
- Miedziński M., 2012b, *Możliwości zmiany granic administracyjnych miasta Kołobrzeg w kontekście jego rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego*, [w:] *Słupskie Prace Geograficzne*, Słupsk, s. 99–108.
- Miedziński M., 2013a, *Uzdrowisko Kołobrzeg w świetle zmodyfikowanego cyklu życia obszaru turystycznego R.W. Butlera oraz teorii progowej B. Malisza*, [w:] *Turystyka uzdrowiskowa w gospodarce regionów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego – Ekonomiczne problemy turystyki, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 209–224.
- Miedziński M., 2013b, *Możliwości rozwojowe portu morskiego w Kołobrzegu po zakończonej przebudowie wejścia oraz trwającej poprawie dostępności portu od strony lądu*, [w:] *Regiony Nadmorskie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 66–77.
- Miedziński M., 2015a, *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)*, [w:] *Economic Problems of Tourism*, University of Szczecin, no. 877, no 4(32), s. 45–62.
- Miedziński M., 2015b, *Rozwój przestrzeni turystycznej i układu komunikacyjnego Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg – zarys historyczny – stan obecny – perspektywy*, [w:] *Słupskie Prace Geograficzne*, Wydawnictwo AP, Słupsk, t. 12, s. 105–121.

- Miedziński M., 2015c, *Problematyka badań rozmieszczenia i pojemności turystycznej bazy noclegowej w świetle niedoskonałości danych statystycznych GUS i ograniczeń KT-1 i KT-2*, [w:] *Badania nad turystyką. Jeden cel. Różne podejścia*, B. Włodarczyk, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 101–116.
- Miedziński M., 2016, *Kolonizacja i urbanizacja turystyczna polskiego wybrzeża na przykładzie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg*, [w:] *Konwersatorium wiedzy o mieście*, 1(29), Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 51–56.
- Miedziński M., 2017a, *Czynniki endogeniczne i egzogeniczne oddziałujące na cztery największe miasta pomorza środkowego*, [w:] *Słupskie Prace Geograficzne*, Wydawnictwo AP, Słupsk, t. 14, s. 157–178.
- Miedziński M., 2017b, *Progi rozwojowe w cyklu życia obszaru turystycznego na przykładzie wschodniej dzielnicy uzdrowskiej Kołobrzegu*, [w:] *Ekonomiczne Podstawy Turystyki*, 1(37), Wydawnictwo US, Szczecin, s. 221–233.
- Miedziński M., 2017c, *Koncepcja nowego podziału terytorialnego kraju w świetle możliwości utworzenia województwa środkowopomorskiego*, [w:] *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 1(21), Wydawnictwo PK, Koszalin, s. 135–158.
- Miedziński M., 2017d, *Rozwój, funkcjonowanie i zagospodarowanie Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg*, [w:] *Nowe idee w planowaniu rozwoju terytorialnego. Dziedzictwo kulturowe i wartości przyrodnicze w planowaniu przestrzennym. Wybrane przykłady*, E. Węclawowicz-Bilska, t. IV, MONOGRAFIA 548, Wydawnictwo PK, Kraków, s. 149–171.
- Miedziński M., 2018, *Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Kołobrzeg – opracowanie eksperckie*, s. 247.
- Rydz E., 2009, *Współczesne problemy demograficzno-osadnicze na Pomorzu Środkowym*, AP Słupsk, Słupskie Prace Geograficzne, nr 6, s. 19–43.
- Śleszyński P., Bański J., Degórski M., Komornicki T., 2017, *Delimitacja obszarów strategicznej interwencji państwa: obszarów wzrostu i obszarów problemowych*, IGIPZ PAN, Warszawa, s. 292.
- Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa zachodniopomorskiego*, 2018, WUS, Szczecin, s. 25.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2010.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, Załącznik do uchwały nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015, <http://mib.gov.pl/files/0/1796809/2.pdf> [dostęp: 26.05.2016].
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej w wersji rozszerzonej dla projektu „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto–Szczecin na odc. Słupsk–Szczecin Dąbie przez Koszalin–Stargard/Kołobrzeg–Goleniów obejmującym linie kolejowe nr 202, 351, 401 i 402”*, PKP Polskie Linie kolejowe, nr referencyjny 9090/IRZU/10111/04966/17/P, Warszawa, 2017, s. 101.
- Uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”, <http://mib.gov.pl/files/0/1796809/1.pdf> [dostęp: 26.05.2016].

Uchwała NR 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.

*Województwo Zachodniopomorskie, Podregiony, Powiaty, Gminy, WUS, Szczecin, 2017, s. 333.*

## Summary

The aim of the article is to indicate the directions and possibilities of expanding the rail transport system on the West Pomeranian Coast, resulting from the objectives enshrined in the Resolution No. 173/2017 of the Council of Ministers of 7 November 2017 on preparation and implementation for the Port of Solidarność investment – Central Communication Port for the Republic of Poland. The development of tourist functions on the West Pomeranian Coast, combined with the impairment and limitation of the role of rail transport is the reason for considering the final shape of the rail transport system. The West Pomeranian coast on the section from the city of Dziwnów to the city of Mielno is currently an area of very intense development of tourist and recreational functions with the dominating role of spa and recreational functions concentrating around Kołobrzeg. Kołobrzeg is currently the fastest growing city of the Koszalin–Kołobrzeg–Białogard Functional Area with a very large increase in housing resources and tourist accommodation base and tourist infrastructure. Elimination of the communication exclusion of Central Pomerania through the construction / reconstruction of the railway line Central Communication Port–Płock–Toruń–Bydgoszcz–Nakło nad Notecią–Okonek–Szczecinek–Białogard–Kołobrzeg/Koszalin (Central Pomeranian Main Line Railway) and the creation of a new transport corridor along the Gdynia railway–Lębork–Słupsk–Koszalin–Kołobrzeg–Trzebiatów–Gryfice–Goleniów Airport–Goleniów–Szczecin (Baltic Main Line Railway) allows you to indicate Kołobrzeg as the most important transport hub of the West Pomeranian coast as part of rail, road (S-6, S-11), sea transport (ferry base) and air. The dominating role of Kołobrzeg in coastal tourism means that it may also be necessary to build a railway line servicing seaside towns along the coast in relation to Kamień Pomorski–Rewal–Mrzeżyno–Kołobrzeg–Mielno–Koszalin as part of the LRT system as so-called Light Coastal Railway (LKN Kołobrzeg) and rebuilding the layout of railway lines and links in the cities of Kołobrzeg, Koszalin and Białogard.