

Załącznik do uchwały Nr XXXIX/511/05
Rady Miejskiej w Kołobrzegu
z dnia 13 lipca 2005 r.

**POLITYKA WSPIERANIA
ROZWOJU GOSPODARCZEGO
MIASTA KOŁOBRZEG**

**Gminna Strategia Zrównoważonej i Zróżnicowanej Gospodarki Miasta
na lata 2005-2006**

KOŁOBRZEG KWIECIEŃ 2005

SPIS TREŚCI :

| | |
|--|----|
| I. Założenia polityki rozwoju gospodarczego..... | 3 |
| II. Zasady polityki wspierania rozwoju gospodarczego..... | 4 |
| III. Kierunki działania polityki wspierania rozwoju gospodarczego..... | 4 |
| IV. Cele operacyjne..... | 5 |
| 1. Stworzenie warunków dla rozwijania i utrwalania uzdrowiska zgodnie ze standardami unijnymi..... | 5 |
| 2. Kreowanie rozwoju turystyki wypoczynkowej..... | 6 |
| 3. Budowa terminalu pasażerskiej żeglugi morskiej..... | 9 |
| 4. Stworzenie warunków dla rozwoju portu jachtowego..... | 10 |
| 5. Wspieranie sektora małych i średnich przedsiębiorstw, oraz rzemiosła..... | 11 |
| 6. Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej, komplementarne wykorzystanie wszystkich funkcji portu morskiego..... | 11 |
| 7. Stworzenie warunków dla rozwoju lokalnego handlu i usług..... | 14 |
| 8. Stworzenie warunków dla rozwoju rybołówstwa morskiego i przetwórstwa rybnego..... | 17 |
| 9. Podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta..... | 19 |
| 10. Kształtowanie pożądanych kierunków polityki przestrzennej..... | 20 |
| 11. Aktywizacja przedsiębiorczości..... | 22 |
| 12. Rozwijanie systemu promocji miasta..... | 23 |
| 13. Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego..... | 24 |
| Tabele..... | 26 |
| Karty projektu..... | 28 |

I. Założenia polityki rozwoju gospodarczego

Polityka wspierania rozwoju gospodarczego jest integralną częścią Strategii Rozwoju Miasta Kołobrzeg – 2015 przyjętej Uchwałą Rady Miejskiej Nr XV/200/03 z dnia 5 grudnia 2003 r.

Polityka gospodarcza oznacza oddziaływanie władz samorządowych na gospodarkę gminy, na jej dynamikę i strukturę, na stosunki ekonomiczne w gminie oraz jego relacje gospodarcze z regionem i z zagranicą.

Władze samorządowe mają świadomość tego, że miasta, gminy są bogate bogactwem swoich mieszkańców. To właśnie prosperita podmiotów gospodarczych stwarza możliwość rozwoju gminy, tworzy nowe miejsca pracy i dostatnią przyszłość. To jest również droga do zasobności miejskiego budżetu.

Polityka wspierania rozwoju gospodarczego miasta Kołobrzeg , zawiera obszerny opis najważniejszych sektorów gospodarczych miasta realizacja których, oparta została na programach operacyjnych, zawierających szczegółowe nazwy projektów. Programy Polityki Wspierania Rozwoju Gospodarczego wymienione zostały w Tabeli Nr 1 stanowiącej integralną część niniejszego dokumentu.

Główne elementy polityki rozwoju gospodarczego miasta Kołobrzeg zawarte zostały w Strategii Rozwoju Miasta Kołobrzeg – 2015 w następujących celach operacyjnych:

1. Stworzenie warunków dla rozwijania i utrwalania uzdrowiska zgodnie ze standardami unijnymi / 1.1.1. /
2. Kreowanie rozwoju turystyki wypoczynkowej, / 1.1.2./
- 3.. Budowa terminalu pasażerskiej żeglugi morskiej, / 1.1.3./
- 4.. Stworzenie warunków dla rozwoju portu jachtowego, / 1.1.4./
- 5.. Wspieranie sektora małych i średnich przedsiębiorstw oraz rzemiosła /1.2..1./
6. Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej –
komplementarne wykorzystanie wszystkich funkcji portu morskiego /1.2.2./
7. Stworzenie warunków dla rozwoju lokalnego handlu i usług, /1.2.3./
8. Stworzenie warunków dla rozwoju rybołówstwa morskiego i przetwórstwa rybnego /1.2.4./
9. Podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta /1.3.1./
10. Kształtowanie pożądanych kierunków polityki przestrzennej. /1.3.2./
11. Aktywizacja przedsiębiorczości /1.3.3./

12. Rozwijanie systemu promocji miasta. /1.3.4./

13. Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego / 1.3.5./.

II Zasady polityki wspierania rozwoju gospodarczego

Polityka wspierania rozwoju gospodarczego oparta jest na następujących zasadach:

- otwartości władz samorządowych wobec inwestorów krajowych i zagranicznych w pożądane sfery gospodarki.
- zrównoważonego rozwoju wszystkich dziedzin życia gospodarczego miasta,
- uczciwej konkurencji,
- zaspokojenia potrzeb i oczekiwań mieszkańców,
- innowacyjności,
- jawności partnerstwa publiczno-prywatnego,

III. Kierunki działania polityki wspierania rozwoju gospodarczego

Podstawowymi kierunkami w realizacji polityki wspierania rozwoju gospodarczego są:

- ochrona rynku lokalnego
- stworzenie systemu wspierania innowacyjności,
- tworzenie narzędzi zapewniających stabilność rozwoju funkcjonujących i powstających firm,
- udzielanie poręczeń, pożyczek i pomocy finansowej MSP,
- wspieranie różnych form działalności i inicjatyw gospodarczych
- stabilizacja sieci sklepów wielkopowierzchniowych i targowisk,
- zagospodarowanie terenów powojkowych,
- opracowanie i wdrażanie systemu promocji gospodarczej miasta,
- tworzenie możliwości zdobycia kwalifikacji potrzebnych na lokalnym rynku pracy,
- wspieranie aktywności absolwentów,
- prowadzenie racjonalnej gospodarki nieruchomościami,
- współpraca z organizacjami przedsiębiorców.

IV Cele operacyjne.

IV.1. Stworzenie warunków dla rozwijania i utrwalania uzdrowiska zgodnie ze standardami unijnymi.

Zgodnie z art.1.1 i art. 1.2 ustawy z dnia 17 czerwca 1966r. o uzdrowiskach i lecznictwie uzdrowiskowym miejscowość, która ma warunki niezbędne do prowadzenia lecznictwa uzdrowiskowego, może być uznana przez Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej za uzdrowisko.

Statut uzdrowiska nadano miastu Kołobrzeg w roku 1967 Zarządzeniem Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej.

Lecznicze działanie klimatu, źródła solanki o walorach leczniczych oraz obfite złoża borowiny bardzo wysokiej jakości, to główne atuty miasta. Uzdrowisko Kołobrzeg ma własną kopalnię borowiny. Przewiduje się, że złoża typu niskiego o wysokiej zawartości biologicznej wystarczą na kilkaset lat.

Uzdrowisko eksploatuje borowinę dla celów własnych, oraz sprzedaje ją do innych uzdrowisk w Polsce..

Baza hotelowa uzdrowiska to łącznie około 8000 łózek. W wielu obiektach mieszczą się własne bazy zabiegowe bogato zaopatrzone w najnowocześniejszy sprzęt do rehabilitacji.

Do opisanych wyżej walorów uzdrowiska należałoby dodać korty tenisowe, ścieżkę zdrowia, tereny spacerowe, ścieżki rowerowe itp.

Opisane walory uzdrowiska i miasta sprawiają, że Kołobrzeg jest atrakcyjnym miejscem dla kuracji uzdrowiskowej i wypoczynkowej.

Głównym walorem sprzyjającym formie turystyki jest szczególnie nadmorski mikroklimat wzdłuż pasa wybrzeża. . Turystyka uzdrowiskowa na tle tradycyjnych usług turystycznych posiada znaczące atuty, w tym:

1. znikoma podatność na sezonowość
2. dłuższy średni okres pobytu w zakładach uzdrowiskowych
3. wyższe średnie przychody ze względu na świadczenie dodatkowych usług w ramach kuracji,
4. wysoki szacowany mnożnik zatrudnienia – 100 stanowisk pracy w turystyce uzdrowiskowej generuje ponad 200 nowych miejsc pracy w pozostałych działach gospodarki

Niewątpliwym atutem uzdrowiska jest jego położenie geograficzne, determinujące specyficzne cechy klimatyczne (klimat nadmorski) oraz silne nastawienie miasta na rozwój turystyki w regionie. Atutem miasta pełniącego także funkcję ośrodka wczasowego jest rozwinięta, wspomagająca baza noclegowa (małe sanatoria, pensjonaty, hotele).

Zmiany w ostatnich latach w turystyce zdrowotnej, wskazują na trendy, które dotyczą również uzdrowiska Kołobrzeg, a mianowicie:

- W najbliższych latach oczekiwany jest wzrost zainteresowania turystyką zdrowotną i profilaktyczną.
- Spodziewany wzrost realnych dochodów powinien wpłynąć na zwiększenie wydatków na turystykę w tym na turystykę zdrowotną.
- Większą popularnością cieszą się ośrodki klubowo-elitarne, oferujące intymność, bezpieczeństwo oraz „zamknięty obieg usług”.
- Rośnie udział rynku ofert komercyjnych (nie dofinansowanych przez kasy chorych) w tym typu „all inclusiv”.
- Uzdrowiska na świecie stale wzbogacają i rozwijają swoją ofertę, o nowe usługi i produkty, uwzględniając zmieniające się oczekiwania i preferencje klientów, cena pobytu zawiera najczęściej pakiet komplementarnych usług i atrakcji.
- Rozwój infrastruktury zmierza w kierunku rozwoju funkcji sportowo-rekreacyjnej (zaplecze fitness, golf, korty tenisowe etc.) oraz kosmetyczno-relaksującej.
- Wysoką popularnością nadal cieszą się uzdrowiska z bogatą historią – tzw. „źródło marki”, czyli historia danego miejsca, stanowi podstawę budowy konkurencyjnego produktu oraz kształtowania oferty rynkowej.

IV.2. Kreowanie rozwoju turystyki wypoczynkowej

Przy tworzeniu programu rozwoju turystyki ideą przewodnią winno być wykorzystanie położenia i walorów turystycznych Kołobrzegu. Region znany, przyciągać powinien turystów nie tylko ofertą wypoczynku, ale też zróżnicowanym, przemyślanym programem wydarzeń, imprez i produktów.

Wysiłki wkładane w stworzenie silnej marki regionu stanowią najbardziej perspektywiczną inwestycję w rozwój Kołobrzegu. Ma to szczególne znaczenie w sytuacji niedoboru środków finansowych, wzroście negatywnych skutków przemian gospodarczych (m.in. bezrobocie), dlatego proces rozwoju turystyki powinien być nastawiony na aktywny i kreatywny model budowania przyszłości.

Najważniejszymi elementami przemawiającymi za koniecznością podjęcia działań na rzecz rozwoju turystyki przemawiają przede wszystkim korzyści w sferze ekonomiczno-finansowej, społecznej i promocyjnej.

Produkt turystyczny Kołobrzegu

Terminowi „produkt turystyczny” przypisuje się dwojakie znaczenie. Szerokie znaczenie jest kompozycją tego, co turysta czyni w czasie podróży turystycznej i w miejscu docelowego pobytu dołączając do tego walory, urządzenia i usługi turystyczne, z których korzysta.

W nieco innym ujęciu produkt turystyczny jest definiowany jako wszystkie dobra i usługi tworzone i kupowane w związku z wyjazdem poza miejsce stałego zamieszkania, zarówno przed rozpoczęciem podróży, w jej trakcie i w czasie pobytu poza stałym miejscem zamieszkania.

W tym znaczeniu produktem turystycznym jest wszystko, co turysta kupuje (np. usługi transportowe, noclegowe, gastronomiczne, kulturalne). Znaczenie to odpowiada bezpośrednio marketingowemu rozumieniu produktu. Za jedną z najistotniejszych cech produktu turystycznego uznać należy jego komplementarność. Polega ona na tym, że potrzeby w zakresie turystyki są zaspakajane za pomocą wiązki dóbr i usług turystycznych. W pierwszym rzędzie należy podjąć działania, które będą:

- zwiększać konkurencyjność oferty na krajowym i międzynarodowym rynku usług turystycznych,
- gwarantować rentowność,
- zwiększać wydatki turystów, a więc między innymi przyciągać turystów imprez kulturalnych, sportowych, targów, kongresów, spotkań w tym turystyki uzdrowiskowo-zdrowotnej,
- tworzyć atrakcyjną ofertę generującą pozytywny wizerunek Kołobrzegu na rynku turystycznym (turystyka uzdrowiskowa, turystyka wypoczynkowa)

Niezbędnym warunkiem realizacji tego celu jest poprawa stanu bezpieczeństwa publicznego w Kołobrzegu ..Nadrzędnym działaniem będzie stworzenie warunków dla rozwoju turystyki, za pomocą n/w działań:

- opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego
- wstrzymanie budownictwa mieszkaniowego w dzielnicy uzdrowskiej,
- poprawa stanu technicznego dróg i chodników,
- urządzenie miejsc postoju i odpoczynku turystów przy drogach i trasach rowerowych,
- uporządkowanie reklam i znaków informacyjnych w dzielnicy uzdrowskiej,
- stworzenie warunków do wypoczynku i leczenia gości poprzez prawidłową lokalizację imprez o znacznym natężeniu hałasu,
- stworzenie spójnej i długofalowej polityki na rzecz promocji miasta w tym: wsparcie finansowe działań regionalnych stowarzyszeń na rzecz rozwoju turystyki,
- poprawa infrastruktury nabrzeży: w tym nakłady na budowę i odtworzenie zejść na plażę,
- skuteczna ochrona brzegu morskiego i plaży,
- wspólne przedsięwzięcia władz lokalnych i przedsiębiorstw na rzecz pozyskiwania środków z Unii Europejskiej.

Turystyka rowerowa

Ta forma uprawiania turystyki kwalifikowanej cieszy się w ostatnich latach bardzo dużą popularnością. Na taki stan rzeczy wpływ ma kilka czynników. Do najważniejszych z nich można zaliczyć możliwość rozwoju turystyki rowerowej bez konieczności ponoszenia dużych nakładów finansowych na przygotowanie infrastruktury, w odróżnieniu od innych form turystyki a mianowicie :

- moda na rower jako alternatywny środek lokomocji wobec postępującego zanieczyszczenia środowiska.
- rosnąca popularność turystyki rowerowej, jako narzędzia pedagogicznego (rowerowe ścieżki edukacyjne, rowerowe wycieczki szkolne w ramach lekcji krajoznawczych itp.),
- atrakcyjna forma upowszechniania aktywnego wypoczynku.

Zapewnienie turystom odpowiedniej infrastruktury do uprawiania specjalistycznej formy turystyki, jaką jest turystyka rowerowa, stanowi podstawowy warunek jej rozwoju w regionie. W mieście powstaje system ścieżek rowerowych dla mieszkańców miasta oraz turystów chcących spędzać czas aktywnie.

Koniecznym staje się wykonanie i rozmieszczenie na terenie miasta mapek oznaczenia tras, które ułatwiłyby turystom samodzielne zwiedzanie. Odpowiednia

dbałość o zagospodarowanie terenów rekreacyjnych w mieście i okolicach to również przygotowanie oferty dla samych mieszkańców miasta i okolicy, którzy poszukują miejsc np. na niedzielny wypoczynek.

Turystyka w Unii Europejskiej - istotne wsparcie dla turystyki i jej rozwoju w Kołobrzegu mogą stanowić środki finansowe uzyskane z funduszy europejskich na wsparcie rozwoju i tworzenie miejsc pracy w branży turystycznej.

Znaczna część programów pomocowych przeznaczona jest na realizację wspólnych przedsięwzięć władz lokalnych i przedsiębiorców, dlatego dużą rolę przypisać należy samorządowi lokalnemu w zakresie opracowania schematu działań, organizacji spotkań informacyjnych i nawiązaniu współpracy z przedsiębiorstwami.

IV.3 Budowa terminalu pasażerskiej żeglugi morskiej

Obecny stan żeglugi międzynarodowej i infrastruktury technicznej to :

1. Infrastruktura do której zalicza się :

- Kontenerowy punkt odpraw granicznych i celnych posiadający zasilanie elektryczne i łącze telefoniczne wymagane do pracy służb granicznych,
- Zadaszenie – wiata tworząca prowizoryczną osłonę dla pasażerów,
- nabrzeża („Nabrzeże Koszalińskie” i „Przy Zjazdach RORO”) posiadające urządzenie cumownicze, odbojnice, punkt poboru wody i energii elektrycznej,
- ogrodzenie terenu od strony miasta (płot z siatki),
- ogrodzenie terenu od strony portu (płot z siatki),
- barak do obsługi pasażerów.

Słabe strony istniejącej infrastruktury to:

- Brak trwałego odseparowania nabrzeża od placu składowego PŻB,
- Nabrzeże jest usytuowane w miejscu gdzie istnieje częsta potrzeba pogłębiania ze względu na osady nanoszone przez rzekę,
- usytuowanie przejścia jest w kolizji z funkcją przeładunkową na terenie PŻB. W bezpośrednim sąsiedztwie statku pasażerskiego składowane są ładunki np. zdarzało się, że pasażerowie docierali na statek po powierzchni zanieczyszczonej wapnem (były reklamacje zabrudzonego obuwia, bagażu)
- Brak toalet dla pasażerów i służb
- Brak poczekalni dla pasażerów,
- Brak punktów obsługi pasażera przez służby armatora.

2. Żegluga:

- zainteresowanie linią do Nexo wykazuje skutecznie dwóch armatorów: KŻP Sp. z o.o. i ŻG Sp. z o.o. /Żegluga Gdańska/
- zainteresowanie linią do Sassnitz wykazała KŻP Sp. z o.o.
(linia została zawieszona ze względu na małe zainteresowanie pasażerów)
- próba otworzenia linii do Roenne przez Żeglugę Szczecińską nie powiodła się ze względu na brak odpowiedniego tonażu.

Oczekiwana, nowa infrastruktura powinna wyeliminować wszystkie wymienione uwagi. Kołobrzeg jest portem obsługującym ruch wewnątrzunijny (z wyjątkiem jachtów i statków handlowych) Z tego względu przy projektowaniu kształtu terminalu powinno się uwzględnić realne potrzeby wynikające z pasażerskiego ruchu wewnątrzunijnego.

Z punktu widzenia armatora niezbędne są:

- miejsca obsługi pasażerów przez służby armatora (tak jak np. na dworcach lotniczych),
- poczekalnia dla pasażerów,
- zaplecze sanitarne,
- parking dla samochodów osobowych i autobusów
- nabrzeże o długości i głębokości wody odpowiedniej dla cumujących statków (ok.100m długości i 5m głębokości)

IV.4 Stworzenie warunków dla rozwoju portu jachtowego

Program rozwoju bazy dla uprawiania turystyki żeglarskiej (port jachtowy, marina) to przede wszystkim:

I Niezbędny zakres prac modernizacyjnych w obrębie portu jachtowego

Który obejmuje:

1. Budowę ulicy Warzelniczej.
2. Wykonanie zabezpieczenia wału ziemnego fortu Schilla i modernizacja nabrzeży w obrębie basenu łodziowego.
3. Wykonanie infrastruktury obsługującej nabrzeże postojowe /doprowadzenie wody i energii elektrycznej, wykonanie punktu odbioru ścieków z jachtu/.
4. Opracowanie programu oraz przeprowadzenie prac

Zabezpieczających obiekty fortu Schilla.

5. Budowa młodzieżowego Centrum Sportów Wodnych
/zadanie przygotowane przez Wydział Inwestycji UM
Kołobrzeg/.
6. Opracowanie planu zagospodarowania terenu Wyspy Solnej
/opracowanie UM Kołobrzeg/.

II Stworzenie „mariny”

Wstępnie przewidziano lokalizację „mariny” na zachodnim brzegu „Kanału Drzewnego” (obecnie teren HOM) oraz na Wyspie Solnej (obecnie teren użytkowany przez Hydrobudowę). Wielkość „mariny” i sposób jej zagospodarowania będą wynikały z opracowania planu zagospodarowania terenów Wyspy Solnej i HOM.

IV.5 Wspieranie sektora małych i średnich przedsiębiorstw oraz rzemiosła

Podstawą ożywienia gospodarczego na każdym terenie jest obecność dobrze prosperujących małych i średnich firm: przetwórczych, budowlanych, handlowych i usługowych. Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw we współczesnej gospodarce jest jednym z podstawowych sposobów przeciwdziałania bezrobociu.

Instrumenty wspierania małych i średnich firm można podzielić na:

- dochodowe
- wydatkowe

Instrumenty dochodowe są to wszelkiego rodzaju ulgi, zwolnienia i obniżenia stawek w podatkach i opłatach lokalnych.

Do instrumentów wydatkowych zalicza się inwestycje gminne, finansowanie inicjatyw służących przedsiębiorcom (np. centrum wspierania biznesu), a także wszelkie działania informacyjno-promocyjne (np. koszty misji gospodarczych, koszty materiałów promocyjnych). Przykładem może być rozwój infrastruktury technicznej, która ma służyć zarówno mieszkańcom, jak i drobnym przedsiębiorcom działającym np. na osiedlu „mieszkaniowo-usługowym”.

IV.6 Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej – komplementarne wykorzystanie wszystkich funkcji portu morskiego

Port Kołobrzeg jest wielofunkcyjną strukturą gospodarczo-przestrzenną o znaczeniu regionalnym. Rozwinęły się w nim następujące funkcje:

- przeładunkowa, obsługa rybołówstwa bałtyckiego, obejmująca usługi przeładunku, magazynowania i przetwórstwa rybnego oraz obsługę kutrów i łodzi rybackich cumujących w porcie,
- turystyczno-rekreacyjna, wiążąca się z obsługą pasażerskiego ruchu międzynarodowego oraz statków pasażerskich, jednostek pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej, jachtingu i rekreacji (wędkarstwo, nurkowanie itp.),
- transportowa, związana z obrotem towarowym i wykonywaniem przeładunków oraz magazynowaniem i składowaniem towarów,
- przemysłowa, wiążąca się z wykonywaniem na terenach portowych działalności przemysłowej (remonty i budowa małych jednostek pływających oraz remonty sprzętu połowowego).

Strategia Rozwoju Miasta Kołobrzeg zakłada komplementarne i zrównoważone wykorzystanie istniejących obecnie funkcji portu morskiego Kołobrzeg. Z uwagi na regionalne znaczenie portu Kołobrzeg, cele strategiczne jego rozwoju związane z jego aktywizacją, powinny:

- przyczynić się do wzrostu gospodarczego,
- stać się ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego regionalnego w stosunku do bezpośredniego i dalszego otoczenia terytorialnego,

Wdrażanie zarysowanej misji portu o znaczeniu regionalnym, wymaga ukierunkowania strategii jego rozwoju w najbliższych latach na:

- aktywizację istniejących funkcji gospodarczych portu, w tym szczególnie turystyczno-pasażerskiej i obsługi rybołówstwa,
- poszerzenie – dywersyfikacja zakresu świadczonych usług,
- poprawę stopnia wykorzystania istniejącego potencjału portowego, w tym znajdujących się w gestii poszczególnych podmiotów gospodarczych, zlokalizowanych na obszarze portu, oraz racjonalnego wykorzystania rezerw przestrzennych portu,
- zwiększenie aktywności inwestycyjnej na obszarze portu,
- rozwinięcie aktywnych działań marketingowych i promocyjnych na rynku krajowym i międzynarodowym – bałtyckim.

Realizacja przyjętego priorytetu w zakresie gospodarki morskiej wymaga podjęcia dodatkowych działań zarówno przez Gminę Miejską, jak i Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg:

1. Wyznaczenie nowych granic administracyjnych portu.
2. Realizacja opracowanej strategii rozwoju Portu Kołobrzeg.
3. Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego terenów portowych.
4. Wypracowanie koncepcji komunalizacji terenów portowych.

Ad.1 Określenie nowych granic administracyjnych portu wynika z następujących przesłanek:

- Realizowana przebudowa wejścia do portu,
- utrata znaczenia dla celów gospodarki morskiej zabudowanych gruntów we wschodniej części portu,
- dostosowanie granicy portu do funkcji występujących na terenach części zachodniej portu,
- pozyskanie terenów pod zaplanowane w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym zadania.

Ad.2 Nowoczesny port morski o znaczeniu regionalnym, stanowiący aktywny ośrodek gospodarczy nastawiony na wszechstronną obsługę żeglugi towarowej, pasażerskiej, turystycznej oraz jednostek rybołówstwa bałtyckiego – to wizja, która znalazła swoje odzwierciedlenie w opracowanej przez Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg -Strategii Rozwoju Portu Kołobrzeg.

Ad.3 Opracowanie planu zagospodarowania terenów portowych, powinno uwzględniać opracowanie kompleksowe systemu komunikacyjnego, obejmującego połączenie terenów portowych z infrastrukturą drogową i kolejową. System komunikacyjny miasta powinien uwzględnić potrzeby portu w tym zakresie. Planowanie i realizacja inwestycji, związanych z kształtowaniem systemów komunikacyjnych wymaga współdziałania portu i miasta. Podobnie kształtowanie pozostałych systemów infrastruktury technicznej: zaopatrzenie w wodę, odbiór i oczyszczanie ścieków, utylizacja odpadów oraz zaopatrzenie w energię elektryczną i rozbudowę systemów łączności, wymaga tej współpracy.

Jedynym miejscem wymagającym szczególnego opracowania urbanistycznego, jest lokalizacja międzynarodowego dworca pasażerskiego przy ul. Szkolnej.

Osobnego opracowania wymaga część południowa portu tj. Wyspa Solna i tereny harcerskiego Ośrodka Morskiego. Tereny te, w planie zagospodarowania

przestrzennego przeznaczone były na inwestycje związane z bazą turystyki wodnej i jako zaplecze portu jachtowego.

Na terenach tych przewiduje się budowę mariny w oparciu o nieumocnione nabrzeża żeglarskie i harcerskie, kanał Drzewny, oraz zachodnią część Wyspy Solnej i tereny Harcerskiego Ośrodka Morskiego. Na zagospodarowanie tych terenów zostanie ogłoszony konkurs, który wyłoni najlepszy sposób ich zagospodarowania.

Ad.4 Koncepcja komunalizacji terenów portowych powinna uwzględniać zakres przestrzenny komunalizacji terenów portowych z uwzględnieniem zasady, że komunalizować warto tylko te tereny, które będą efektywnie wykorzystywane.

Szczególny nacisk należy położyć na komunalizację nabrzeży i terenów do nich bezpośrednio przyległych.

IV.7 STWORZENIE WARUNKÓW DLA ROZWOJU LOKALNEGO HANDLU I USŁUG

Handel jest zbyt poważnym działem gospodarki, aby w całości oddać nad nim kontrolę kapitałowi zewnętrznemu i pozbawić w ten sposób samorząd lokalny wpływu na jego rozwój i wpływów z jego działania.

Lokalny handel to także naturalny rynek zbytu dla lokalnych producentów, gwarant rozwoju małych i średnich firm produkcyjnych i rzemieślniczych.

Sieć detaliczna - celem władz miasta, jest działanie na rzecz wzmocnienia lokalnej sieci placówek handlu detalicznego, gastronomii i usług zarówno poprzez umożliwianie podnoszenia poziomu estetycznego obiektów handlowych, jak i wzrost ilościowy obiektów w sposób zapewniający pełną dostępność dla mieszkańców miasta.

Narzędzia realizacji to przede wszystkim;

- wspieranie działalności rzemieślniczej i drobnych zakładów usługowych, poprzez kreowanie polityki w zakresie opłat i podatków lokalnych sprzyjających tworzeniu nowych miejsc pracy /ulgi przedmiotowe i podmiotowe zgodnie z linią polityki państwa i polityki rozwoju miasta,
- planowanie perspektywiczne rozwoju miasta z uwzględnieniem roli sektora najmniejszych podmiotów gospodarczych /tworzenie rezerw terenowych, oraz planowanie przestrzenne pozwalające na zwiększenie liczby lokalizacji dla działalności prowadzonych w formie małych i średnich przedsiębiorstw.

Targowiska Miejskie - celem władz miasta jest dążenie do przekształceń obecnej formy sprzedaży targowiskowej w kierunku tworzenia bardziej sprzyjających warunków wykonywania działalności handlowej przez kupców i poprawy warunków dokonywania

zakupów przez konsumentów - poprzez inwestowanie w rozwój infrastruktury handlowej..

Najstarszym i największym targowiskiem jest targowisko przy ul. Trzebiatowskiej o pow.9.643m², które funkcjonuje od ponad 25 lat .Teren tego targowiska jest położony na obszarze, dla którego do chwili obecnej nie ma obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego. Ugruntowana tradycją lokalizacja wskazuje na potrzebę ujęcia tej funkcji w nowo opracowywanym planie przestrzennym miasta.

Od 2002 roku w Wydziale Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Kołobrzeg wykonanych zostało szereg koncepcji zagospodarowania terenu targowiska. Koncepcje te jednak nie uzyskały jednolitej akceptacji użytkowników targowiska ze względu na zdecydowanie rozbieżne zapatrywania na zasadę zagospodarowania tego terenu przez poszczególne grupy kupców działających na tym targowisku.

Aktualnie w oparciu o opracowaną przez Wydział UA koncepcję „Zagospodarowania Targowiska Miejskiego” opracowywany jest pełnobranżowy projekt budowlany na „Zagospodarowanie terenu Targowiska Miejskiego wraz z całą infrastrukturą”.

Termin opracowania dokumentacji wraz z wszelkimi uzgodnieniami upływa w maju 2005 r.

Opracowana dokumentacja zgodnie z zawartą umową zostanie przekazana dla MZZDiOŚ Sp. z o.o. Kołobrzeg do realizacji.

Targowisko przy ul Okopowej - użytkownikiem wieczystym przeważającej części targowiska /działka nr 73 o pow.2.728 m² / jest Spółdzielnia Społem PSS Jedność, oraz w niewielkiej części miasto /działka nr 74/4 o pow. 588m²/.Typowe budy, kioski stragany o bardzo nieestetycznym wyglądzie zdominowały to targowisko. Zapisy w studium jednoznacznie zarówno nie wskazują jak i nie wykluczają lokalizacji tego targowiska na tym terenie. Estetyka targowiska jednak pozostawia wiele do życzenia, z powodu zbieraniny rozmaitych bud i kiosków ustawionych bez zachowania jakichkolwiek przepisów budowlanych.

Mając na uwadze atrakcyjność tego terenu dla realizacji zabudowy trwałej o funkcjach miastotwórczych, należy rozważyć rozwiązanie docelowe, polegające na tym aby w tym miejscu powstała np. hala targowa, w której wydzielone byłyby stoiska dla indywidualnych kupców.

Wymaga to jednak dokonania konkretnych rozmów z PSS Społem jako właścicielem, a także znalezienia zdecydowanego inwestora.

Problem docelowej lokalizacji targowiska przy ul. Okopowej powinien zostać rozstrzygnięty kompleksowo w nowo opracowywanym planie zagospodarowania przestrzennego.

Pozostałe targowiska przy ul. Słowińców, Jedności Narodowej, Wojska Polskiego to tzw. mini-zieloniaki, które stały się wręcz tradycją mieszkańców lokalnych osiedli, mimo że nie spełniają wymagań sanitarnych Rada Miasta utrzymała ich lokalizację, wyłącznie ze względu na potrzeby mieszkańców.

Targowisko przy ul. Św. Wojciecha to sprzedaż wyłącznie zniczy i kwiatów.

Handel pozatargowiskowy - w ramach szczegółowych programów operacyjnych należy systematycznie podejmować działania zmierzające do ograniczenia możliwości prowadzenia handlu detalicznego bez trwałej lokalizacji jedynie do terenów targowisk.

Strefa A ochrony uzdrowiskowej powinna zostać uwolniona od handlu typu jarmarcznego. Istniejące obecnie lokalizacje czasowe powinny być skutecznie eliminowane. Szczególnie jest to istotne w najważniejszych

Miejscach strefy tj.: obszar przy molo, oraz port który co prawda nie leży w strefie A, ale jest z nią w istotny sposób powiązany.

W nowo opracowywanym planie zagospodarowania przestrzennego powinny zostać wyznaczone trwałe lokalizacje na niewielkie skupiska drobnych obiektów handlowo-gastronomicznych, dla których należałoby opracować odpowiednią dla miasta tej rangi co Kołobrzeg formę architektoniczną. Architektura tych obiektów powinna być charakterystyczna dla miasta i strefy uzdrowiskowej. W tym celu należałoby ogłosić konkurs architektoniczny na formę obiektów. Forma ta powinna być bezwzględnie obowiązująca w realizacji.

Miasto powinno sukcesywnie się wycofywać z lokalizacji czasowych w szczególności na handel ze stolików lub tzw. szczęk.

Rozwiązaniem tego problemu powinna być realizacja przez miasto drobnych form / stałych lub rozbieralnych po sezonie stoisk/ wydzierżawiania ich dla kupców. Tego typu obiekty też powinny zostać opracowane w ramach proponowanego konkursu i w jednolitej prostej bezpretensjonalnej formie powinny być realizowane. Niezmiernie odczuwalnym jest brak ustawowych regulacji np. ustawy o handlu, oraz brak jest również nowelizacji ustawy o uzdrowiskach.

Lokalizacje placówek wielkopowierzchniowych - celem władz miasta jest wypracowanie polityki w ramach programów operacyjnych dla istniejącej sieci handlu detalicznego, wzorem miast szanujących tradycję, w których placówki wielkopowierzchniowe nie są

lokowane w granicach administracyjnych miast, powodują bowiem upadek i degradację centrów miast pustosząc aktywność gospodarczą dotychczas tam skupioną. W przypadku przekroczenia przez miasto Kołobrzeg liczby 50.000 mieszkańców, miasto nasze może stać się punktem szczególnego zainteresowania wielkich koncernów handlowych co spowodować może nadmierną koncentrację placówek tego typu i spowoduje upadek rodzimego handlu i rzemiosła, które poprzez: kawiarenki, cukiernie, piekarnie, lodziarnie, mały handel itp., produkty regionalne, stanowią o swoistym klimacie, folklorze i atrakcyjności naszego miasta.

Swoje stanowisko w sprawie lokalizacji placówek wielkopowierzchniowych Rada Miasta Kołobrzeg wyraziła między innymi poprzez uchwałę Rady Miejskiej z dnia 23 stycznia 2004 r. Nr XVII/224/04, w której planuje ograniczenie powierzchni handlu detalicznego w mieście do 500 m².

Do podstawowych narzędzi realizacji proponuje się następujące działania:

- wykonanie uchwały Rady Miejskiej z dnia 23 stycznia 2004 r. Nr XVII/224/04
- realizatorzy polityki w trosce o zachowanie bogatej sieci rodzimego handlu, rzemiosła i usług powinni aktywnie uczestniczyć w procesie kreowania pozytywnego jej wizerunku, wskazywać na zagrożenia, jakie niesie za sobą niepohamowana ekspansja wielkich sieci handlowych.”

IV.8 Stworzenie warunków dla rozwoju rybołówstwa morskiego i przetwórstwa rybnego

Port rybacki Kołobrzeg uważany jest za największe skupisko floty rybackiej na polskim wybrzeżu, jak i również po szczegółowej ocenie ostatniego planu restrukturyzacyjnego przeprowadzonego w Unii Europejskiej uważany jest także jako port rybacki o szczególnym znaczeniu w basenie Morza Bałtyckiego.

Aktualnie swoje miejsce stałego bazowania w porcie Kołobrzeg ma 76 kutrów rybackich (powyżej 15m długości) oraz 59 łodzi rybackich (poniżej 15m długości).

Stale zamustrowanie i stałą pracę na jednostkach rybackich w porcie Kołobrzeg ma 650 rybaków, zaś dodatkowo 200 osób stanowi tzw. rezerwę rybacką gotową w każdej chwili do podjęcia pracy na kuzrze lub łodzi rybackiej.

W porcie rybackim funkcjonuje również stocznia remontowa „PARSEŃTA” wyposażona między innymi w niezbędny przy remontach wyciąg kutrowy. Stocznia ta jest w stanie na bieżąco przeprowadzać remonty okresowe i doraźne floty rybackiej. Z usług stoczni

korzystają także armatorzy z innych portów rybackich polskich, jak również innych państw.

Dla potrzeb polskiego rybołówstwa i przetwórstwa rybnego swoje usługi świadczy duża fabryka lodu, która jest własnością spółki rybackiej „Maszoperia Kołobrzaska”.

Fabryka ta jest w stanie zaopatrzyć w lód łuskowy praktycznie 80% polskiej floty rybackiej. Jej zdolność produkcyjna to 200 ton lodu łuskowego na dobę. Fabryka jest w bardzo dobrym stanie technicznym i jeszcze przez wiele lat może spełniać swoją pożyteczną rolę w obsłudze floty rybackiej.

Ryby z połowów rybaków kołobrzeskich najczęściej wyładowywane są w porcie macierzystym. Odbierane one są przez przetwórnice całego kraju. Najcenniejsze gatunki ryb z takich połowów eksportowane są poza granice kraju. Przy silniejszych sztormach jesiennych w kołobrzeskim porcie przy jego nabrzeżach postojowych cumują kutry i łodzie rybackie. Odnosi się wówczas wrażenie, że tak naprawdę nie ma już wolnych miejsc postojowych dla innych jednostek z innych portów. Infrastruktura portowa (nabrzeża) w porcie Kołobrzeg w znacznej części portu jest w dość dobrym stanie i w najbliższych latach nie będzie wymagać większych nakładów finansowych. Jedynie nabrzeża będące aktualnie własnością Zarządu Portu Morskiego wymagają powyższych nakładów inwestycyjnych, gdyż aktualny ich stan może grozić katastrofą budowlaną. Praktycznie cała infrastruktura portowa będąca własnością Zarządu Portu Morskiego wymaga większych inwestycji, gdyż na terenach tych wcześniej administrowanych przez Urząd Morski z siedzibą w Słupsku nic się nie działo. Z tego względu Zarząd Portu Morskiego w Kołobrzegu opracował Strategię Rozwoju Portu Kołobrzeg, która uwzględnia przyszłe znaczenie portu rybackiego.

Faktem jest, że w najbliższych latach (2004-2006) rybołówstwo polskie przechodzi przez poważny etap zmian. Przyszłe działania wobec rybołówstwa zawarte są w dokumencie o nazwie Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo”. Przewiduje on możliwość korzystania ze środków finansowych Unii Europejskiej oraz budżetu państwa na działania związane z rybołówstwem. Ze środków strukturalnych można unowocześnić tę część portu rybackiego Kołobrzeg, która dotychczas nie była w sposób odpowiedni doinwestowana. W związku z powyższym największy nacisk inwestycyjny powinien być skierowany na:

- budowę nowych nabrzeży,
- doprowadzenie do części portu infrastruktury sanitarnej, wody i ścieków, energii elektrycznej,
- budowę nowych magazynów na sprzęt rybacki.

Ważnym jest również uruchomienie podstaw rynku rybnego – takiego, który pozwoli rybakom prowadzić działalność połowową na zdrowych zasadach ekonomicznych. Jednym z jego elementów jest uruchomienie na polskim wybrzeżu z funduszu przedakcesyjnego PHARE – 2000 „Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb.” Jedno z nich powstaje również w Kołobrzegu.. Centra te będą stanowiły ciąg zadań wyznaczonych dla przyszłego rybołówstwa Unii Europejskiej w ramach „Wspólnej Polityki Rybackiej” (W.P.R.).Dalszym uzupełnieniem tej polityki powinna być możliwość uruchomienia w porcie rybackim Kołobrzeg punktów dla sprzedaży detalicznej ryb świeżych z połowów własnych .

Do pełnej realizacji zadań stojących przez przyszłą polityką rybacką jest potrzeba posiadania na terenach portowych chłodni składowych o odpowiedniej powierzchni magazynowania (ok.1000 ton). Dotychczas istniejące chłodnie składowe całkowicie się już zdekaptalizowały. Dlatego też w Strategii Rozwoju Portu Kołobrzeg należy przyjąć budowę takich chłodni składowych.

IV.9 Podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta

Bogata i rozwinięta gospodarczo gmina, to większe możliwości finansowania inwestycji w zakresie ; infrastruktury technicznej, budownictwa mieszkaniowego, szkolnictwa, opieki zdrowotnej, społecznej, bezpieczeństwa publicznego, kultury, sportu, rekreacji, zapewnienie wyższych standardów życia mieszkańcom Kołobrzegu a to wszystko powinno wpłynąć na zwiększenie aktywności i zaangażowania mieszkańców w życie publiczne miasta. Efektem wynikającym z realizacji celu strategicznego , będzie zwiększenie szans rozwoju i samorealizacji młodych, co z kolei spowoduje zmniejszenie rozmiarów jednego z problemów miasta jakim jest ucieczka młodych i wykształconych ludzi z Kołobrzegu.

W budżecie miasta pojawia się coraz częściej pewna obawa związana z wykonaniem planowanych wpływów ze sprzedaży nieruchomości.

Na atrakcyjność inwestycyjną miasta składają się następujące kategorie:

- chłonność rynku lokalnego,
- jakość rynku pracy,
- infrastruktura techniczna,
- infrastruktura otoczenia biznesu,
- dostępność komunikacyjna,
- skuteczność dotychczasowej transformacji gospodarczej,

- możliwość wypoczynku,
- aktywność marketingowa władz lokalnych.

Wymienione powyżej zestawienie kategorii, znajduje odbicie w realnej aktywności inwestorów zagranicznych. Istotnym elementem w klasyfikacji atrakcyjności inwestycyjnej miasta są koszty prowadzenia działalności gospodarczej, wysokość których wynika z: poziomu cen nieruchomości i kosztów pracy /są to różnice w wysokości wynagrodzeń jakie trzeba zapłacić pracownikowi na porównywalnych stanowiskach w innych miastach/. Podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta to przede wszystkim dobre przygotowanie infrastruktury zwłaszcza drogowej i telekomunikacyjnej, oraz dobrej podaży pracy : czyli wykwalifikowanej kadry. Miastu powinno zależeć szczególnie na inwestycjach przedsiębiorców lokalnych. Owocuje to pobudzeniem koniunktury wzrostem wpływów do budżetu miasta.

IV.10 Kształtowanie pożądaných kierunków polityki przestrzennej

Miasto Kołobrzeg posiada ukształtowany układ przestrzenny wynikający z historycznego rozwoju, nadmorskiego położenia i naturalnych walorów leczniczych. Status miasta uzdrowiskowego wprowadził trwały podział na obszary o różnym poziomie ich ochrony, dla zachowania cennych walorów lecznictwa uzdrowiskowego.

Szczególnie chronionym obszarem pozostaje strefa A położona w bezpośrednim pasie nadmorskim, w której umiejscowione są zakłady lecznictwa uzdrowiskowego.

Polityka w zakresie tej strefy - przed zabudową inną jak służącą lecznictwu uzdrowiskowemu i zachowania przyrodniczego, parkowego krajobrazu - powinna wynikać ze szczególnych unormowań w planie zagospodarowania przestrzennego miasta.

Walory lecznictwa uzdrowiskowego miasta i jego nadmorskie położenie tworzą atrakcyjne warunki dla rozwoju wypoczynku letniego i rekreacji. Lecznictwo uzdrowiskowe nie powinno wykluczać rozwoju turystyki wypoczynkowej. Współistnienie tych funkcji w rozwoju miasta jest warunkiem na rozwój przedsiębiorczości i stabilizację ekonomiczną podmiotów gospodarczych i mieszkańców. Turystyka uzdrowiskowa tworzy nowe warunki dla rozwoju dzielnicy zachodniej miasta i Podczela na bazie budownictwa pensjonatowego i hotelowego.

Postępująca urbanizacja atrakcyjnych terenów wzdłuż plaży zachodniej w najbliższych latach stworzy naturalny ciąg zabudowy turystycznej pasa nadmorskiego poprzez

Grzybowo do Dźwirzyna. Natomiast Ustronie Morskie poprzez dokonaną sprzedaż terenów po byłym lotnisku wojskowym, uruchomiło potencjalną gotowość zainwestowania w ośrodki wypoczynku i rekreacji w bezpośrednim sąsiedztwie z Podczelem.

Szczególnej ostrożności wymaga kształtowanie wszystkich funkcji portu morskiego, a przede wszystkim w zakresie uciążliwego dla miasta przeładunku portowego. O ile rybołówstwo morskie, przetwórstwo rybne oraz wykorzystanie infrastruktury portowej dla celów turystyki morskiej nie zakłócają uzdrowskowo – turystycznej funkcji miasta – to intensyfikowanie funkcji handlowej polegającej na przeładunku masy towarowej zdecydowanie pogarsza warunki funkcjonowania miasta. Miasto posiada niedostosowany do funkcji handlowej układ komunikacyjny, zarówno kolejowy jak i drogowy. W planie zagospodarowania przestrzennego miasta nie powinno się tworzyć nierealnych ekonomicznie rozwiązań w zakresie dojazdu do portu w formie przepraw mostowych przez Kanał Drzewny i rzekę Parsętę.

W polityce przestrzennej miasta priorytetowym jest utrzymanie zrównoważonych poziomów w standardach zabudowy poszczególnych części miasta. Ważne kierunki zadań w tym zakresie:

1. Atrakcyjna strefa nadmorska wymaga pilnych nakładów na ochronę plaży morskiej, rewitalizację parków modernizację infrastruktury podziemnej i układów komunikacyjnych.
2. Miasto powinno posiadać wpływ na kształtowanie polityki zagospodarowania terenów powojkowych. należy dążyć do ukształtowania unormowań prawnych ustanawiających własność mienia powojkowego na rzecz samorządu gminnego.
3. Ważnym zadaniem jest poprawa estetyki zabudowy dzielnicy zachodniej przy ul. Jedności Narodowej, Żurawia, Sienkiewicza, Rybackiej, Wylotowej, Trzebiatowskiej, Artyleryjskiej, 1-go Maja. Również w dzielnicy portowej przy ul. Towarowej, Spacerowej, Obrońców Westerplatte.
4. Pilnym zadaniem jest modernizacja układów komunikacyjnych uwzględniająca intensyfikację ruchu pojazdów w okresie sezonu letniego a także rewitalizację szlaków wodnych wraz z umocnieniami brzegowymi na ciągu koryta rzeki Parsęty i Kanału Drzewnego. Podział kompetencji w zakresie zarządzania i finansowania dróg z podziałem na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz umiejscowienie zadań w zakresie utrzymania rzeki Parsęty i Kanału

Drzewnego w samorządzie wojewódzkim – w sytuacji braku środków finansowych – niesie zagrożenie dla rozwoju miasta i jego wizerunku miasta zadbanego.

5. Szczególnie ważnym priorytetem winny być działania na rzecz ochrony środowiska. Składowisko odpadów komunalnych JANISKA wymaga bardzo pilnych działań rekultywacyjnych.

IV.11 Aktywizacja przedsiębiorczości

Rozwój małych i średnich firm jest we współczesnej gospodarce światowej jednym z podstawowych sposobów przeciwdziałania bezrobociu. Instytucje wspierania przedsiębiorczości są szczególnie ważne w dzisiejszej gospodarce. Pozwalają na nawiązywanie i zacieśnianie kontaktów między przedsiębiorcami, powodując pojawienie się nowych procesów gospodarczych. Wspomagających wysiłki pojedynczych podmiotów.

W roku 2003 na terenie miasta Kołobrzegu powstało Stowarzyszenie Aktywizacji Społeczno - Gospodarczej , powiatu kołobrzesckiego z siedzibą w Centrum Kształcenia Praktycznego przy ul. Katedralnej 12.

Planowanie Rozwoju Lokalnego to program prowadzony przez Starostwo Powiatowe dla wszystkich mieszkańców powiatu kołobrzesckiego. W ramach tego programu działa Powiatowy Ośrodek Wspierania Przedsiębiorczości, który powstał z inicjatywy Stowarzyszenia Aktywizacji Społeczno – Gospodarczej Powiatu Kołobrzesckiego skupiających lokalnych przedsiębiorców, oraz przedstawicieli administracji samorządowej.

Powiatowy Ośrodek Wspierania Przedsiębiorczości jest organizacją, głównym jej celem jest pobudzanie aktywności społeczności lokalnych, inicjowanie kontaktów gospodarczych i społecznych, aktywizowanie i wspieranie środowisk lokalnych w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy, w tym wspieranie działań służących rozwojowi terenów wiejskich, oraz organizowanie szkoleń, kursów, konsultacji ze szczególnym uwzględnieniem osób bezrobotnych a zwłaszcza młodzieży.

Miasto Kołobrzeg jest jednym z beneficjentów, bowiem beneficjentami są lokalne samorządy z powiatu kołobrzesckiego. W ramach zawartego porozumienia podejmowane są kolejne kroki majace na celu:

- zwiększenie potencjału lokalnych społeczności w kierunku wzbudzania ożywienia społeczno-gospodarczego,

- zwiększania świadomości w zakresie przedsiębiorczości społeczności lokalnych,
- integrację środowiska lokalnego z najbliższym otoczeniem, regionem, krajem, oraz Unią Europejską,
- Stworzenie warunków do pozyskiwania zewnętrznych środków finansowych na przedsięwzięcia związane z rozwojem lokalnym,
- w zakresie rozwoju przedsiębiorczości, jak również współdziałania z samorządem gospodarczym,
- organizacjami pracodawców, oraz innymi organizacjami przedsiębiorców.

Z punktu widzenia interesów rozwoju lokalnego zadaniem władz lokalnych jest czynny udział w powstawaniu takich programów strategicznych, które przyczynią się do rozwoju w pożądanym kierunku.

Do najbardziej charakterystycznych należą:

- ulgi inwestycyjne
- tworzenie stref oferujących specjalne warunki dla przedsiębiorców,
- tworzenie instytucji zarządzających /agencji, poradni, instytucji
- szkoleniowych, inkubatory przedsiębiorczości/.
- imprezy targowe i promocyjne,
- programy edukacyjne.

IV.12 Rozwijanie systemu promocji miasta

Wychodząc z założenia, że system promocji to zespół sprzężonych ze sobą środków, za pomocą których Miasto komunikuje się z otoczeniem i zapewnia sobie dwustronny przepływ informacji w układzie Miasto-pośrednicy-konsumenci oraz konsumenci-pośrednicy-Miasto, to w tej chwili nie funkcjonuje taki system.

O ile posiadamy wypracowany system docierania do konsumenta poprzez działania promocyjne, to nie posiadamy żadnego mechanizmu otrzymywania informacji zwrotnej od klienta lub potencjalnego klienta.

Dla stworzenia efektywnego systemu promocji musimy zbudować sieć punktów (np. ankiety przeprowadzane w dużych miastach przez uczelnie wyższe, ankiety w ośrodkach wczasowych i sanatoryjnych, ankiety w biurach podróży), które zajmowałyby się pozyskiwaniem informacji od konsumentów, przez co jesteśmy w stanie ocenić czy działania które prowadzimy docierają

Do grup docelowych wywołują zamierzony efekt.

IV.13 Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego

System komunikacyjny miasta musi uwzględnić wszystkie aspekty dotyczące jego charakteru. Analizując rozmieszczenie terenów o różnym przeznaczeniu funkcjonalnym, nasuwa się oczywisty wniosek o maksymalnym rozdzieleniu ciągów komunikacyjnych spełniających odmienne role w funkcjonowaniu miasta.

Większość terenów o znaczeniu gospodarczym znajduje się w dzielnicy zachodniej. A mianowicie: port rybacki z całym zapleczem, większość hurtowni przemysłowych oraz innych obiektów związanych z działalnością gospodarczą. Powoduje to duże natężenie ruchu pojazdów ciężarowych. Obecnie ruch ten odbywa się po drodze kategorii krajowej – ul. Unii Lubelskiej, kniewskiego, Solna i dalej ul. Portowa. Taki przebieg drogi dojazdowej, stanowi pewnego rodzaju barierę rozdzielającą centrum miasta z terenami nadmorskimi.

W celu połączenia, atrakcyjnego śródmieścia Kołobrzegu (Ratusz, starówka), z plażą, bulwarem nadmorskim, parkiem, w jeden ciąg turystyczno spacerowy proponowane są zmiany w organizacji ruchu. Przede wszystkim skierowanie ruchu pojazdów ciężarowych do portu – od strony zachodniej miasta. Najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnicy miejskiej łączącej dojazd od strony Koszalina z dojazdem od strony Szczecina. Problem dojazdu do portu handlowego mógłby odbywać się tak jak dotychczas: ul. Portową, lecz z dojazdem od zachodniej strony ul. Solnej. W dalszej perspektywie można uwzględnić komunikację z portem poprzez wybudowanie połączenia mostowego z całkowitym ominięciem ul. Portowej.

Rozwiązanie takie pozwoli na pełniejsze wykorzystanie dla celów rekreacyjno turystycznych, terenów leżących pomiędzy śródmieściem a, terenami nadmorskimi. Mając na uwadze poprawę płynności ruchu w centrum miasta, zwłaszcza w okresie letnim, już w chwili obecnej opracowane są plany zmiany organizacji ruchu, na podstawie doświadczeń i obserwacji z lat ubiegłych, wspomniana zmiana organizacji ruchu ma za zadanie uniknięcie zatorów komunikacyjnych w okolicy śródmieścia.

Dodatkowym czynnikiem polepszającym płynność ruchu pojazdów w centrum miasta jest wprowadzenie stref płatnego parkowania. Ograniczenie w ten sposób natężenia ruchu powinno być związane z zaplanowaniem większej ilości parkingów, głównie dla gości przybywającym w sezonie urlopowym, położonych przede wszystkim na obrzeżach miasta.

Realizowanym już zadaniem jest tworzenie sieci dróg dojazdowych z dynamicznie rozbudowujących się osiedli mieszkaniowych położonych wokół miasta.

Do pełnego obrazu zamierzeń dotyczących poprawy systemu komunikacyjnego dodać trzeba poprawę stanu technicznego dróg w naszym mieście. Dostosowanie się pod tym względem do norm obowiązujących w innych krajach Unii Europejskiej.

Wykorzystanie nowych technologii i materiałów, zwiększają trwałość nawierzchni i co za tym idzie bezpieczeństwo użytkowników dróg.

PROGRAMY POLITYKI WSPIERANIA ROZWOJU GOSPODARCZEGO

| Kod Programu | Nazwa programu | Cele operacyjne | Projekt w ramach programu | Źródła finansowania | Terminy realizacji |
|---------------------|---|------------------------|---|----------------------------|---------------------------|
| U1 | Ochrona walorów uzdrowiska | 1.1.1. | -Projekty planów miejscowych | Miasto | 2004-2006 |
| U2 | Poprawa stanu zieleni miejskiej | 1.1.1. | -Rewitalizacja parku nadmorskiego, oraz parków miejskich | Miasto +UE | 2004-2008 |
| | | 1.1.2. 1.3.2. | -Ochrona zieleni przestrzeni publicznych miasta {plany miejscowe} | Miasto | 2004-2006 |
| U3 | Ochrona brzegu morskiego | 1.1.1. 1.1.2. | -Rewitalizacja plaż-refulacja, budowa ostróg | Miasto+UE+UM | 2004-2010 |
| T1 | Szlaki turystyczne Kołobrzegu | 1.1.2. 1.3.5. | -Miejska sieć ścieżek rowerowych-projekt | Miasto | 2004-2005 |
| T2 | Budowa obiektów sportu i rekreacji | 1.1.2. | -Kompleks basenowy przy „Milenium” | Miasto+UE | 2001-2005 |
| | | 1.1.4.. | -Budowa otwartego kąpieliska w dzielnicy Wschodniej | Miasto+UE | 2006-2009 |
| | | 1.3.5. | -Port jachtowy-Młodzieżowe Centrum Sportów wodnych | Miasto+ZPM+UE | 2000-2006 |
| T3 | Zagospodarowanie terenów sportowych i rekreacyjnych | 1.1.2. | -Kompleks sportowo-rekreacyjny przy ul.Śliwińskiego | Miasto+UE | 2004-2006 |
| | | | -Plac rekreacyjno-sportowy ul.Wylotowa | Miasto+UE | 2004-2006 |

| | | | | | |
|----|---|--|---|-------------------------------------|-----------|
| P1 | Komplementarne wykorzystanie portu | 1.1.3. | -Dworzec międzynarodowej żeglugi pasażerskiej | Miasto+PPP+ZPM+UE | 2004-2007 |
| | | 1.2.2. 1.3.5. 1.2.1. 1.2.3. 1.2.4. | -Modernizacja portu rybackiego | ZPM+UE+Miasto | 2007-2007 |
| K1 | Usprawnienie systemu komunikacji drogowej | 1.3.5. | -Projekt docelowego modelu układu komunikacyjnego miasta /studium/ -Wieloletni plan modernizacji i budowy dróg i ulic -Stworzenie i utrzymanie systemu parkingów zaporowych | Wszyscy zarządcy i właściciele dróg | |

KARTA PROJEKTU

| Cel strategiczny | | ZRÓWNOWAŻONA I ZRÓŻNICOWANA GOSPODARKA MIASTA | | | |
|---|---|---|-------------------|------------------------|--|
| Nazwa programu | -Utrzymanie i rozwój uzdrowiska | | Numer programu | U 1 U 2 U 3 | |
| Nazwa projektu | Rewitalizacja i ochrona terenów zielonych | | Numer projektu | | |
| Cel realizacji projektu | Stworzenie warunków dla rozwoju uzdrowiska Kształtowanie pożądaných kierunków polityki przestrzennej Budowa parków i obiektów sportowo-rekreacyjnych, ścieżek rowerowych, ścieżek zdrowia | | | | |
| Czas realizacji | 2004 2007 | | | | |
| Zadania | Czas realizacji | Koszt realizacji | Źródło realizacji | Wykonawca | |
| 1. Rewitalizacja parku nadmorskiego oraz parków miejskich | 2004-2007 | 2 650 000 | Miasto+UE | Wydział K Wydział I | |
| 2. m.p.z.p – ochrona zieleni miejskiej ustaleniami planów | 2005-2007 | | Miasto | Wydział UA | |
| 3. | | | | | |
| 4. | | | | | |
| 5. | | | | | |
| 6. | | | | | |
| 7. | | | | | |
| 9. | | | | | |
| 10. | | | | | |
| 11. | | | | | |
| 12. | | | | | |
| Miary wykonania projektu | | | | | |
| 1. Powierzchnia terenów zrewitalizowanej zieleni miejskiej | | | | | |
| 2. Powierzchnia nowoprojektowanej zieleni parkowej i rekreacyjnej | | | | | |
| 3. Procentowy wskaźnik zwiększenia powierzchni zieleni miejskiej. | | | | | |

KARTA PROJEKTU

| Cel strategiczny | | ZRÓWNOWAŻONA I ZRÓŻNICOWANA GOSPODARKA MIASTA | |
|------------------|--------------------------------|---|-----|
| Nazwa programu | Utrzymanie i rozwój uzdrowiska | Numer programu | U 2 |

| | | | | | |
|--|---|-------------------------|--------------------------|------------------|--|
| Nazwa projektu | Ochrona walorów uzdrowiska | | | Numer projektu | |
| Cel realizacji projektu | Stworzenie warunków dla rozwijania i utrwalania uzdrowiska zgodnie ze standardami unijnymi Kształtowanie pożądanych kierunków polityki przestrzennej | | | | |
| Czas realizacji | 2004 2006 | | | | |
| Zadania | Czas realizacji | Koszt realizacji | Źródło realizacji | Wykonawca | |
| 1.m.p.z.p. – ustalenie i ochrona standardów, wprowadzonych dla stref ochrony uzdrowiskowej | 2005-2008 | 2.650.000 | Miasto + UE | Wydział UA | |
| 2. | | | | | |
| 3. | | | | | |
| 4. | | | | | |
| 5. | | | | | |
| 6. | | | | | |
| 7. | | | | | |
| 9. | | | | | |
| 10. | | | | | |
| 11. | | | | | |
| 12. | | | | | |
| Miary wykonania projektu | | | | | |
| Powierzchnia terenów objętych ochrona w granicach strefy „A” ochrony uzdrowiskowej | | | | | |

KARTA PROJEKTU

| | | | |
|-------------------------|--|----------------|----|
| Cel strategiczny | ZRÓWNOWAŻONA I ZRÓŻNICOWANA GOSPODARKA MIASTA | | |
| Nazwa programu | Szlaki turystyczne Kołobrzegu | Numer programu | T1 |
| Nazwa projektu | Ścieżki rowerowe Kołobrzegu | Numer projektu | |
| Cel realizacji projektu | Kreowanie rozwoju turystyki wypoczynkowej Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego | | |
| Czas realizacji | | | |

| Zadania | Czas realizacji | Koszt realizacji | Źródło realizacji | Wykonawca |
|--|-----------------|------------------|-------------------|------------|
| 1.Koncepcja miejskich ścieżek rowerowych | 2005-2006 | | Miasto | Wydział UA |
| 2.Nadmorska trasa rowerowa odcinek do Grzybowa | 2004-2007 | 1.200 000 | Miasto +UE | Wydział I |
| 3. | | | | |
| 4. | | | | |
| 5. | | | | |
| 6. | | | | |
| 7. | | | | |
| 9. | | | | |
| 10. | | | | |
| 11. | | | | |
| 12. | | | | |
| Miary wykonania projektu | | | | |
| Długość projektowanej sieci { w tym % już funkcjonujących} | | | | |
| Długość wybudowanej trasy | | | | |

KARTA PROJEKTU

| Cel strategiczny | | ZRÓWNOWAŻONA I ZRÓŻNICOWANA GOSPODARKA MIASTA | | |
|--|---|---|-------------------|------------|
| Nazwa programu | Zrównoważony rozwój miasta | Numer programu | U 2 | |
| Nazwa projektu | Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta | Numer projektu | | |
| Cel realizacji projektu | Kreowanie rozwoju turystyki wypoczynkowej | | | |
| Czas realizacji | | | | |
| Zadania | Czas realizacji | Koszt realizacji | Źródło realizacji | Wykonawca |
| Studium komunikacyjne Miasta Kołobrzeg | 2005 | 133 000 | Miasto | Wydział UA |

| | | | | |
|---|-----------|--|--------|------------|
| Studium uwarunkowań i Kierunków zagospodarowania Przestrzennego miasta Kołobrzegu | 2005-2006 | | Miasto | Wydział UA |
| 3. | | | | |
| 4. | | | | |
| 5. | | | | |
| 6. | | | | |
| 7. | | | | |
| 9. | | | | |
| 10. | | | | |
| 11. | | | | |
| 12. | | | | |
| Miary wykonania projektu | | | | |
| | | | | |