

Europejska Strategia Rozwoju Gminy - Miasto Darłowo – Program Rozwoju Turystyki
Fundacja Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych, 00-281 Warszawa ul.Jezuicka 1/3.

STRATEGIA ROZWOJU TURYSTYKI
MIASTA DARŁOWA

DIAGNOZA STANU

Małgorzata Izdebska

Urząd Miasta Darłowa - Fundacja Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych
kwiecień 1999 r.

Podstawowe informacje

Miasto Darłowo położone jest na Pobrzeżu Sławińskim (zajmującym najdłuższy odcinek polskiego wybrzeża Bałtyku) pomiędzy miejscowościami Wicie i Dąbki w centralnej części Pobrzeża Koszalińsko-Słupskiego. Darłowo pełni funkcję ośrodka wczasowego, kąpieliska i małego portu. Jest to miasto o wysokim nasyceniu zabytkami i rzadko spotykanym planie urbanistycznym pochodzącym ze średniowiecza.

Począwszy od stycznia 1999 r. Darłowo znajduje się w granicach Województwa Zachodniopomorskiego (do 1998 r. Koszalińskie). Ta część wybrzeża posiada dogodne warunki dla wypoczynku – okolice Darłowa pozbawione są dużych miast, dużych portów czy ośrodków przemysłowych. Nie ma tam również ujść większych rzek niosących ze sobą zanieczyszczenia z głębi kraju. Województwo koszalińskie (byłe) reklamuje swoje tereny jako atrakcyjne, nie skażone tereny gdzie można korzystać z turystyki wodnej, rowerowej, pieszej i samochodowej. Przemawia za tym m.in. położenie na jego terenie szerokich piaszczystych plaż nadmorskich oraz terenów leśnych, wśród nich Drawskiego Parku Krajobrazowego. Znanymi w kraju ośrodkami turystycznymi, poza oczywiście Darłowem, są Ustronie Morskie, Dźwirzyno, Szczecinek, Czaplinek, Złocieniec, Połczyn Zdrój.

W najbliższych okolicach Darłowa nie ma terenów wykluczających lub w znacznym stopniu ograniczających możliwość wykorzystania oferty turystycznej miasta i okolic. Są natomiast czynniki korzystne dla turystyki, bowiem dla makroregionu Zachodniego Niżu Polskiego charakterystyczne są wody mineralne chlorkowe i chlorkowo-siarczanowe, w związku z czym i Darłowo dysponuje pewnymi ich zasobami. Nie można jednak bez przeprowadzenia dokładnej analizy ich stanu, jakości i wielkości przesądzać o możliwości wykorzystania tych zasobów dla turystyki leczniczej, uzdrowiskowej. Szczególnie, że w pobliżu znajdują się miejscowości posiadające już wykorzystywane zasoby wód leczniczych. Najbliżej położone są Chłopy, gdzie wykorzystywane są wody chlorkowo-sodowo-bromkowe, trochę dalej Kołobrzeg z zasobami wód chlorkowo-sodowych oraz chlorkowo-sodowo- bromkowych i jodkowych

oraz borowiną; jeszcze dalej Połczyn Zdrój z wodami chlorkowo-bromkowymi i jodowymi. Trudno jednak precyzyjnie określić, bez przeprowadzenia dokładniejszych badań, w jakim zakresie oferta turystyczna Darłowa jest atrakcyjna dla grupy osób korzystających w wyżej wymienionych miejscowościach z turystyki leczniczej, uzdrowskiej, klasyfikowanej spośród osób w wieku średnim i starszym.

Charakterystyczne dla klimatu morskiego czynniki, tj. mechaniczne oddziaływanie wiatru i zwiększone wartości ochładzania, hartują organizm człowieka, usprawniają mechanizm termoregulacyjny organizmu. Specyficzna właściwość terenów przymorskich zależy od występowania w powietrzu aerozolu morskiego – soli, jodu, bromu. Najlepsze warunki dla rozprzestrzeniania się morskiego aerozolu istnieją przy wiatrach wiejących od morza z prędkością 4 – 8 metrów na sekundę, które są jedną z charakterystycznych cech klimatu omawianego regionu. Inne charakterystyczne właściwości klimatu Pobrzeża Koszalińsko-Słupskiego to:

- najmniejsza liczba dni gorących (8 – 11),
- najkrótsza i najpóźniej zaczynająca się zima (45-50 dni),
- najmniejsze średnie amplitudy dobowe temperatur,
- największa liczba dni z odwilżą,
- długi okres bezprzymrozkowy,
- duża wilgotność powietrza,
- mała ilość opadów w okresie letnim,
- średnia roczna temperatura powietrza od 7,2 do 7,4 C^o,
- średnia temperatura okresu letniego (czerwiec, lipiec, sierpień) od 15,3 C^o do 15,6 C^o,
- średnia temperatura okresu zimowego (grudzień, styczeń, luty) od – 0,5 do – 0,3 C^o,
- najchłodniejszym miesiącem jest luty z temperaturą – 1,8 do – 1,4 C^o,
- najcieplejszym miesiącem jest lipiec z temperaturą 16,3 do 16,6 C^o,
- letnie temperatury dobowe wynoszą 15 C^o,
- wilgotność względna powietrza 83 – 84 %,
- zachmurzenie w skali 0 - 10 pokrycia nieba chmurami średnie w roku od 6,5 do 7,0,
- liczba dni pogodnych z pokryciem nieba chmurami 2,0 od 22 do 42 dni w roku,

- liczba dni pochmurnych z zachmurzeniem 8,0 od 130 do 160 dni w roku,
- roczne sumy opadów w granicach od 620 do 680 mm, przy czym ilość opadów wzrasta w północno-wschodniej części regionu,
- przewaga wiatrów chłodnych – zachodnich i północno-zachodnich – o dużych prędkościach, zwłaszcza w zimie.

Pobrzeże Bałtyku jest w skali kraju krainą geograficzną najbardziej nasłonecznioną w półroczu ciepłym i najmniej usłonecznioną w półroczu chłodnym. Klimat morski, a w szczególności najbardziej charakterystyczne jego cechy, tj. :

- ruchliwość i czystość powietrza,
- znaczna wilgotność powietrza,
- duże nasłonecznienie,
- stosunkowo mało opadów w pewnych porach roku,

tworzą odpowiednie warunki dla leczenia klimatycznego – thalassoterapii.

Długość optymalnego okresu korzystania z letnich walorów krajobrazowych środowiska przyrodniczego wynosi dla prawie całego pasa nadmorskiego 130 – 140 dni w skali roku, natomiast długość okresu korzystania z zimowych walorów krajobrazowych i środowiska dla Darłowa wynosi ok. 40 dni w skali roku. Długość sezonu kąpielowego (zaczynającego się pomiędzy 21 czerwca a 7 lipca, kończącym zaś między 21 sierpnia a 7 września) najdłuższa jest na wybrzeżu zachodnim (dane dotyczą pobliskiego Mielna i wynoszą 73 dni), najkrótsza zaś na wybrzeżu wschodnim (Władysławowo – 46 dni).

Równolegle do brzegu lądu biegnie linia drogowa przy której leżą główne ośrodki administracyjne, usługowe i przemysłowe regionu. Mają one również znaczenie jako ośrodki turystyczne ze względu na swe zabytki i historię (Słupsk, Sławno, Koszalin, Białogard, Lębork). Nad samym morzem leżą tylko 4 miasta, w tym jedno duże tj. Kołobrzeg.

Województwo koszalińskie zaliczane jest do województw o wysokim rozwoju funkcji turystycznych w którym miejsca noclegowe stanowią ponad 5% ogólnej liczby miejsc w Polsce. Jednak turyści korzystają z nich praktycznie tylko w miesiącach letnich, ponieważ okres aktywności turystycznej przypada w zasadzie tylko na ten okres.

Ponadto w regionie nie ma szczególnie wyróżniających się ośrodków „napędzających” turystykę w sezonie zimowym. Wśród miejscowości turystycznych (w byłym województwie koszalińskim) z bazą turystyczną liczącą powyżej 500 miejsc noclegowych Darłowo znajduje się na 5 pozycji, za Kołobrzegiem, Ustroniem Morskim, Mielnem, Dźwirzynem, a przed Sianożętami, Dąbkami, Połczynem Zdrój, Chłopami, Wiciami, Cieszyinem i Koszalinem. W opracowaniu poświęconym strategii województwa koszalińskiego wskazywano na istotną rolę turystyki dla jego rozwoju. Podkreślano znaczenie działań zmierzających do przygotowania całorocznej oferty turystycznej kierowanej do bardziej zróżnicowanej grupy odbiorców.

Tabela 1

Obiekty noclegowe turystyki w województwie koszalińskim według rodzajów obiektów – w okresie styczeń – wrzesień 1997 r.

Ip	Rodzaj obiektu	Ilość obiektów	Ilość pokoi (w nawiasach z własną łazienką i WC)	Ilość miejsc noclegowych (w nawiasach całoroczne)
1	hotele	24	888 (681)	1731(1547)
2	motele	4	51 (32)	127 (119)
3	pensjonaty	21	392 (285)	1003 (402)
4	domy wycieczkowe	4	57 (16)	162 (100)
5	schroniska	-	-	-
6	schroniska młodzieżowe	10	105 (3)	660 (80)
7	ośrodki czasowe bez kwater prywatnych	217	10959 (5018)	29760(5558)
8	ośrodki kolonijne	46	1881 (597)	7220(1811)
9	ośrodki szkoleniowo- wypoczynkowe	17	901 (529)	2270 (925)
10	domy pracy twórczej	1	27 (27)	93 (93)
11	zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych	11	178 (40)	461 (-)
12	kampingi	9	115 (5)	3123 (-)
13	poła biwakowe	18	14 (-)	1960 (-)
14	ośrodki wyłącznie do wypoczynku sobotnio- niedzielnego i świątecznego	1	23 (-)	46 (-)
15	pokoje gościnne	453	2380 (430)	6269 (243)
16	inne obiekty wykorzystywane dla turystyki	21	1761(1411)	4090(1670)

17	ogółem	857	19732 (9074)	589759(12548)
----	--------	-----	--------------	---------------

Tabela 2

Korzystający (w województwie koszalińskim) z obiektów noclegowych w okresie styczeń – wrzesień 1997

lp	Rodzaj obiektu	Turyści krajowi	Turyści zagraniczni
1	hotele	83329	22483
2	motele	7990	644
3	pensjonaty	6382	1234
4	domy wycieczkowe	1801	78
5	schroniska	-	-
6	schroniska młodzieżowe	9300	106
7	ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych	173618	3674
8	ośrodki kolonijne	37291	120
9	ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe	20800	1567
10	domy pracy twórczej	1232	-
11	zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych	2235	39
12	kampingi	23108	2742
13	pola biwakowe	6557	166
14	ośrodki wyłącznie do wypoczynku sobotnio-niedzielnego i świątecznego	372	-
15	pokoje gościnne	22169	904
16	inne obiekty wykorzystywane dla turystyki	34441	4627
17	ogółem	430625	38384

Tabela 3

Udzielone noclegi (w województwie koszalińskim) w okresie styczeń – wrzesień 1997 r.

lp	Rodzaj obiektu	Turyści krajowi	Turyści zagraniczni
1	hotele	147159	54482
2	motele	11307	1834
3	pensjonaty	51867	4970
4	domy wycieczkowe	9010	267
5	schroniska	-	-
6	schroniska młodzieżowe	25255	195
7	ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych	2113031	41268
8	ośrodki kolonijne	558918	1622
9	ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe	215557	9667
10	domy pracy twórczej	29966	-

11	zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych	2416	486
12	kampingi	196991	16156
13	poła biwakowe	29966	1404
14	ośrodki wyłącznie do wypoczynku sobotnio-niedzielnego i świątecznego	2416	-
15	pokoje gościnne	196991	6758
16	inne obiekty wykorzystywane dla turystyki	389741	54451
17	ogółem	3919199	193560

Tabela 4

Baza noclegowa turystyki w Województwie Zachodniopomorskim i powiecie sławieńskim w 1997 r.

Ip	Rodzaj obiektu	Ilość		
		województwo	powiat	%
1	Ogółem	1 685	186	11
2	W tym hotele	70	4	5,7
3	Miejsca noclegowe	143 806	14 788	10,3
4	Korzystający z noclegów w okresie styczeń- wrzesień	1 256 240	70 268	5,59

Przyjęta klasyfikacja oraz zestaw danych nt. sektora turystyki w Darłowie

Zgodnie z definicją Światowej Organizacji Turystyki określenie „turystyka” oznacza czynności osób podróżujących w celach wypoczynkowych, służbowych i innych, pozostających poza swoim codziennym środowiskiem nie dłużej niż jeden rok. Termin turysta określa te osoby, które spędziły co najmniej jedną noc w odwiedzanym miejscu, natomiast osoby, których podróż nie wymagała noclegu poza miejscem zamieszkania określane są mianem odwiedzających jednodniowych.

Analizując stan zasobów oraz informacje o wizytach turystów korzystano w głównej mierze z danych zawartych w opracowaniach statystycznych. Obiekty świadczące usługi noclegowe zobowiązane są do corocznego przedstawiania Głównemu Urzędowi Statystycznemu sprawozdań zawierających dane o wykorzystaniu obiektu w okresie od 1 października do 30 września sprawozdawanego roku, w oparciu o przyjętą klasyfikację. W związku z wejściem w życie nowych regulacji prawnych,

powstały problemy dotyczące kategoryzacji obiektów turystycznych., dlatego też dane w tabelach zostały zaprezentowane zgodnie z poniższą klasyfikacją.

Hotel – obiekt posiadający stałe urządzenie grzewcze, dysponujący co najmniej 9 pokojami, w którym liczba miejsc noclegowych jest nie większa niż 2,8 miejsc na 1 pokój. Hotel jednogwiazdkowy to obiekt, w którym pokoje nie posiadają własnej łazienki i WC lub nie ma żadnej placówki gastronomicznej. Według tej klasyfikacji w Darłowie jest jeden jednogwiazdkowy hotel, natomiast w województwie koszalińskim hoteli jednogwiazdkowych jest 13.

Motel – obiekt posiadający stałe urządzenie grzewcze i dysponujący co najmniej 9 pokojami, w którym liczba miejsc noclegowych jest nie większa niż 3,3 na jeden pokój

Pensjonat – obiekt posiadający stałe urządzenie grzewcze oraz przynajmniej jedną placówkę gastronomiczną zapewniającą całodzienne wyżywienie. Pensjonaty I i II kategorii posiadają ponadto pokoje z łazienką i WC, podczas gdy pensjonaty III kategorii ich nie posiadają. W Darłowie są pensjonaty I i II kategorii, a w 1994 r. w okresie październik - grudzień 1994 r. były 2 pensjonaty klasyfikowane poza kategorią, natomiast w okresie styczeń – wrzesień w 1995 r. były 3, a w 1996 r. 4 pensjonaty bez kategorii.

Ośrodek wczasowy – obiekt dysponujący co najmniej 20 miejscami noclegowymi, posiadający stałe urządzenie grzewcze i placówkę gastronomiczną, przy czym liczba miejsc na jeden pokój jest nie większa niż 4,3.

Tabela 5
Liczba obiektów noclegowych w Darłowie

lp	Rodzaj obiektu / liczba	1994	1995	1996
1	Hotele jednogwiazdkowe w okresie I - IX	1	1	1
2	Hotele jednogwiazdkowe w okresie X - XII	1	1	2
3	Pensjonaty w I - IX	2	4	5
4	Pensjonaty w X-XII	0	0	0
5	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych w I-IX	18	18	16

6	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych w X - XII	0	0	2
7	Ośrodki kolonijne w I - IX	5	2	5
8	Ośrodki kolonijne w X - XII	0	0	0
9	Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych w I - IX	0	0	1
10	Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych w X - XII	0	0	0
11	Kampingi w I - IX	1	0	1
12	Kampingi	0	0	0
13	Pokoje gościnne (kwatery prywatne) w I - IX	20	37	101
14	pokoje gościnne (kwatery prywatne) w X - XII	0	0	2

Zwraca uwagę niewielki przyrost liczby obiektów noclegowych w ostatnich latach, z wyłączeniem prywatnych kwater, gdzie w 1995 nastąpił przyrost o 85%, a w 1996 r. o 172% w porównaniu z latami poprzednimi. Niepokojący jest również fakt, że w okresie zimowym turysta, poza dwoma hotelami o średnim standardzie i pensjonatami, nie ma w zasadzie możliwości znalezienia noclegu o średnim i wysokim standardzie. Jest to o tyle istotne, że same walory naturalne nie wystarczą dla przyciągnięcia wystarczającej liczby turystów: jednym z podstawowych kryteriów branych pod uwagę przy wyborze miejsca wypoczynku jest stan bazy noclegowej. Dlatego też, mając na uwadze coraz bardziej atrakcyjną zagraniczną ofertę turystyczną, należy podjąć działania uatrakcyjnijające obecną ofertę turystyczną Darłowa.

Tabela 6
Liczba miejsc noclegowych w Darłowie

Ip	Rodzaj obiektu / liczba miejsc noclegowych	1994	1995	1996
1	Hotele jednogwiazdkowe w okresie I - IX	21	21	23
2	Hotele jednogwiazdkowe w okresie X - XII	21	23	49
3	Pensjonaty miejsca noclegowe ogółem I - IX	87	135	168
4	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych miejsca noclegowe ogółem w I-IX	2375	2286	2203
5	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych miejsca noclegowe ogółem w X - XII	0	0	538
6	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych miejsca noclegowe całoroczne w X - XII	0	0	335
7	Ośrodki kolonijne miejsca noclegowe ogółem w I - IX	795	546	799

8	Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych miejsca noclegowe ogółem w I - IX	0	0	40
9	Kampingi miejsca noclegowe ogółem w I - IX	250	b.d.	288
1 0	Pokoje gościnne (kwatery prywatne) miejsca noclegowe ogółem I - IX	400	600	1472
1 1	Pokoje gościnne miejsca noclegowe całoroczne I - IX	0	11	18
1 2	Pokoje gościnne miejsca noclegowe X - XII	0	14	10
1 3	Liczba miejsc noclegowych ogółem w I - IX	3928	3588	4993
1 4	Miejsca noclegowe całoroczne I - IX	21	32	41
1 5	Miejsca noclegowe całoroczne X - XII	21	37	394

Uszczegółowienie tych informacji stanowią dane otrzymane z Urzędu Miasta, prezentowane w poniższej tabeli.

Tabela 7

Turystyczna baza noclegowa – obiekty znajdujące się w bieżącej eksploatacji w 1998 r.

Ip	Rodzaj obiektów	Ilość obiektów	Miejsca noclegowe		
			sezonowe	całoroczne	ogółem
1	Hotele	6	86	185	271
2	Pensjonaty	12	122	120	242
3	Ośrodki wczasowe	25	4.831	-	4.831
4	Ośrodki kolonijne	2	746	-	746
5	Kampingi	2	87	-	87
6	Pola namiotowe	2	500	-	500
7	Kwatery prywatne	278	3.500	-	3.500
	Razem	327	9.872	305	10.177

Obiekty wczasowe grupują się przede wszystkim w nadmorskiej dzielnicy wczasowej Darłówek. Standard obiektów turystycznych jest zróżnicowany; dwa hotele prezentują dobry standard, pozostała zaś część przedstawia średni i niski poziom, przy czym następuję ich powolna modernizacja, szczególnie w obiektach prywatnych.

Tabela 8

Liczba osób korzystających z noclegów w Darłowie

Ip	Rodzaj obiektu / liczba korzystających z noclegów	1994	1995	1996
1	Hotele korzystający z noclegów ogółem	183	215	289
2	Pensjonaty korzystający z noclegów ogółem	226	385	566
3	Ośrodki kolonijne korzystający z noclegów ogółem w I - XII	2400	1610	2626
4	Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych korzystający z noclegów ogółem w I - XII	0	0	80
5	Kampingi korzystający z noclegów ogółem w I - XII	2005	b.d.	1553
6	Pokoje gościnne korzystający z noclegów ogółem	778	1848	6131
7	Korzystający z miejsc noclegowych ogółem	15093	14185	21645

Maksymalny wskaźnik jednorazowej pojemności turystycznej w okresie letnim dla obszarów nadmorskich został na pod koniec lat osiemdziesiątych szacunkowo określony na 1.000 do 1.500 osób na kilometr linii brzegowej bądź też na 300-800 osób na km². Nie podjęto przy tym próby określenia pojemności turystycznej w okresie zimowym. Prowadząc dalej te szacunki można obliczyć, że na powierzchni 20 km² w okresie letnim może przebywać 16.000 turystów czyli prawie tyle samo ilu jest obecnie mieszkańców. Wydaje się jednak, że rzeczywistość przerosła te szacunki, o czym świadczy rosnąca liczba osób korzystających z noclegów w Darłowie.

Tabela 9
Liczba wynajętych pokoi i udzielonych noclegów w Darłowie

Ip	Rodzaj obiektu / liczba wynajętych pokoi	1994	1995	1996
1	Hotele wynajęte pokoje ogółem	248	300	242
2	Pensjonaty wynajęte pokoje ogółem	927	1509	2755
3	Wynajęte pokoje ogółem w hotelach i pensjonatach	1175	1809	2997
4	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych udzielone noclegi ogółem	135785	139073	134897
5	Ośrodki kolonijne udzielone noclegi ogółem	47279	32200	47531
6	Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych udzielone noclegi ogółem	0	0	665
7	Kampingi - udzielone noclegi ogółem	9102	b.d.	7458
8	Pokoje gościnne - udzielone noclegi ogółem	8288	20041	49843

9	Udzielone noclegi ogółem w pozostałych obiektach noclegowych	200454	191314	240394
---	--	--------	--------	--------

Podstawowy oferta turystyczna Darłowa związana jest z przede wszystkim z samodzielnie zorganizowanymi pobytami wypoczynkowymi w okresie letnim turystów krajowych (osób młodych i w średnim wieku o średnich dochodach oraz zorganizowane grupy turystyczne – kolonie dziecięce). Mieszkańcy miasta starają się stworzyć ofertę dla amatorów różnych form wypoczynku (np. dla wędkarzy połowy morskie na wędkę i wycieczki kutrami) jednak obecne warunki nie sprzyjają rozwojowi turystyki biznesowej, rowerowej, wyczynowej, czy też miejskiej i kulturowej. Możliwości rozszerzenia oferty turystycznej związane są z portem dostępnym dla jachtów i łodzi sportowych.

Grupą turystów, która tradycyjnie już wypoczywa nad Bałtykiem, to mieszkańcy Śląska, okolic Wrocławia i Warszawy. Wzrasta napływ turystów zagranicznych. W odniesieniu do grupy turystów krajowych obecne dane statystyczne nie pozwalają na dokładniejsze określenie z jakich regionów kraju pochodzą, zaś w odniesieniu do grupy turystów zagranicznych informacje o tym, z jakich krajów pochodzą można uzyskać na poziomie województwa.

Dane z 1996 r. sytuują Polskę w grupie krajów europejskich o najszybszym tempie wzrostu przychodów dewizowych z turystyki. Największym rynkiem turystów dla kraju są państwa sąsiednie. W koszalińskim najwięcej turystów zagranicznych, korzystających z obiektów noclegowych turystyki, przybyło z Niemiec, Danii, Holandii i Szwecji. O tym, że w krajach tych jest wielu potencjalnych odwiedzających Darłowo doskonale wiedzą firmy turystyczne, które chętnie uczestniczą w różnego rodzaju działaniach promujących region jako miejsce wypoczynku (np. organizacja objazdów dla dziennikarzy piszących o turystyce i wypoczynku, targi branżowe, filmy promocyjne). Dzięki temu mają możliwość zaobserwowania jak postrzegany jest kraj, region jako miejsce spędzania wolnego czasu, wypoczywanie. Opinia ta sprowadza się do stwierdzenia, że Polska cieszy się coraz większym zainteresowaniem turystów zagranicznych, jednak problemem stanowi niedostateczna oferta turystyczna oraz brak poczucia bezpieczeństwa (niedostateczne bezpieczeństwo na drogach, zagrożenie drobną przestępczością, niedostateczne warunki sanitarne) przy czym aspekt braku

bezpieczeństwa należy rozpatrywać w kontekście całego kraju.

Najczęstszymi celami przyjazdów zagranicznych turystów do Polski są: interesy, typowe cele turystyczne (wypoczynek, zwiedzanie i poznawanie kraju), zakupy oraz odwiedziny u krewnych i znajomych.

Wykres 1

Turyści zagraniczni korzystający z obiektów noclegowych turystyki w województwie koszalińskim w 1997 r.

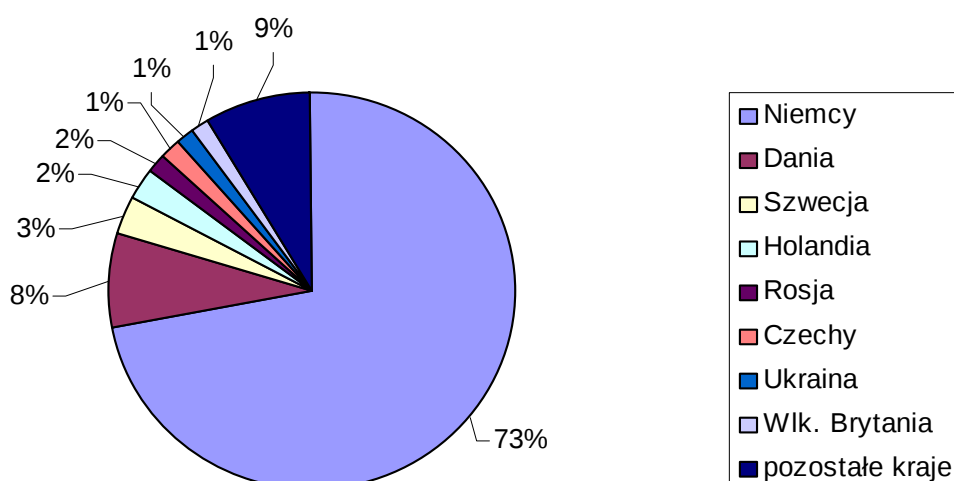


Tabela 10

Liczba wynajętych pokoi turystom zagranicznym w Darłowie

Ip	Rodzaj obiektu / liczba wynajętych pokoi turystom zagranicznym	1994	1995	1996
1	Hotele wynajęte pokoje ogółem	11	7	7
2	Pensjonaty wynajęte pokoje ogółem	56	76	777
3	Wynajęte pokoje ogółem w hotelach i pensjonatach	67	83	784
4	Ośrodki wczasowe bez kwater prywatnych udzielone noclegi ogółem	543	112	415

6	Zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych udzielone noclegi ogółem	-	-	8
7	Kampingi - udzielone noclegi ogółem	246	b.d.	204
8	Pokoje gościnne - udzielone noclegi ogółem	215	266	802
9	Udzielone noclegi ogółem w pozostałych obiektach noclegowych	1004	378	1429

Baza towarzysząca turystyce

Turystyka wykorzystuje nie tylko własne zasoby, w znacznie większym stopniu niż inne dziedziny korzysta z zasobów współpracujących z nią branż (np. gastronomia, handel, usługi rozrywkowe, komunikacja). Przeciętny pobyt urlopowy obejmuje: zakwaterowanie, wyżywienie, rozrywkę, zakupy. Stąd też wynika konieczność stworzenia takich warunków, w których turyści mieliby zapewniony dostęp do kompletu tych zasobów. Wydaje się, że w Darłowie w tym zakresie jest jeszcze wiele do zrobienia.

Tabela 11
Baza gastronomiczna

Lp	Rodzaj obiektów	Ilość obiektów	Obiekty o działalności		
			sezonowej	całorocznej	ogółem
			Miejsca konsumpcyjne		
1	Restauracje	5	-	202	202
2	Kawiarnie, cukiernie	6	-	160	160
3	Bary	25	56	752	808

Bazę kulturalno - rozrywkową stanowi w zasadzie kino „Bajka” i Dom Kultury w których prowadzeniem działalności zajmują się pracownicy miejskiego Ośrodka Sportu i Kultury.

Infrastruktura sportowa, z której mogą korzystać turyści i mieszkańcy, to stadiony i korty tenisowe Ośrodka Sportu i Kultury oraz kort ceglasty i kryty basen w pobliskiej jednostce wojskowej oraz przyszkolne boiska i hala sportowa przy Zespole Szkół Morskich. Ponadto w mieście znajdują się dwie siłownie oraz ośrodek jeździecki „Agrima”, jak również wypożyczalnia kajaków i rowerów wodnych „Traczerwisko”.

Turystom oferowane są rejsy wycieczkowe po morzu oraz wędkarskie połowy morskie. Na plażach po stronie wschodniej i zachodniej, które corocznie organizowane są dwa strzeżone kąpieliska, turyści mogą korzystać z takich atrakcji jak zjeżdżalnie wodne czy skutery wodne.

Większa część bazy turystycznej przystosowana jest do korzystania z niej wyłącznie w miesiącach letnich – np. są tylko dwa ośrodki wypoczynkowe, w których można kąpać się przez cały rok.

Przybysze i mieszkańcy mają trudności z dokonywaniem płatności w innej formie niż gotówka czy płacenie czekiem ponieważ bardzo słaba jest oferta instytucji finansowych – w mieście są zaledwie bank PKO i Bank Spółdzielczy, nie ma żadnego bankomatu. Pozytywnym zjawiskiem jest to, że placówki handlowe i gastronomiczne w coraz większym stopniu przyjmują „plastikowy pieniądz”.

Wydaje się jednak, że największe problemy, zarówno turystów, jak i mieszkańców, związane są z układem komunikacyjnym miasta - bardzo złym, bo niedostosowanym do obsłużenia tak dużej liczby turystów i mieszkańców (który poza tym jest bardzo interesujący). Coraz więcej turystów, krajowych i zagranicznych korzysta z samochodu. Ponadto w mieście i okolicy nie ma wydzielonych tras i ścieżek rowerowych, co dodatkowo utrudnia przemieszczanie się, a ponadto ogranicza rozwój coraz popularniejszej turystyki rowerowej.

O tym co dzieje się w okolicy turyści mogą dowiedzieć się z miejscowej prasy: dwutygodnika „Darłowiak”, miesięcznika „Echo Darłowa”, wkładki pt. „Głos Darłowa” zamieszczanej w „Głosie Koszalińskim” oraz z lokalnego radia „Darłowo”. W mieście nie ma wyspecjalizowanego biura turystycznego, czy też innego rodzaju punktu świadczącego usługi w zakresie informacji i reklamy turystycznej.

Miasto stanowi bardzo interesujący przykład średniowiecznego układu urbanistycznego z wieloma zabytkami architektury, spośród których należy przede wszystkim wymienić gotycki (XIV w.) Zamek Książąt Pomorskich, gdzie mieści się muzeum z ekspozycjami m.in. pomorskiej sztuki sakralnej i etnografii pomorskiej. W centrum miasta położony jest czternastowieczny kościół mariacki, w którym znajduje się

sarkofag króla Eryka – „patrona turystycznego” Darłowa. Szczególnie interesujący przykład gotyckiej architektury cmentarnej stanowi kaplica grzebalna Św. Gertrudy.

Działania władz Darłowa i innych podmiotów zainteresowanych rozwojem turystyki

Ważnym, z punktu widzenia turystyki i nie tylko, zadaniem władz samorządowych jest tworzenie odpowiedniej infrastruktury, współpraca z lokalnymi przedsiębiorstwami oraz podejmowanie działań promocyjnych. Władze miejskie doskonale zdają sobie sprawę, jak ważną dziedziną jest dla rozwoju gospodarczego miasta i jego mieszkańców turystyka. Mają też świadomość, że jej obecny stan pozostawia jeszcze wiele do życzenia, dlatego też rozpatrują różnorakie możliwości sprzyjające poprawie sytuacji. Jedną z nich jest zaktywizowanie turystyki w sezonie zimowym. Wyraźnie postrzegane są problemy z „zagospodarowaniem” dużej liczby turystów w sezonie letnim oraz ich brak w sezonie zimowym. Przedstawiciele Miasta pragną podjąć działania, które spowodują zmniejszenie tych różnic w ten sposób, że wzrośnie liczba osób wypoczywających w Darłowie i okolicach w miesiącach późnojesiennych, zimowych i wczesnowiosennych. Od trzech lat pracują nad taką ofertą. Z wypowiedzi przedstawicieli Miasta wynika, że rośnie liczba przyjazdów w kwietniu, maju i wrześniu, co dodatkowo przemawia za tym żeby zintensyfikować prace nad dopasowaniem oferty. Pewne działania zostały już podjęte; jesienią 1998 r. prowadzone były warsztaty, których celem była pomoc w tworzeniu w regionie firm działających w sektorze turystycznym. Równocześnie Miasto zaangażowało się w projekt PHARE INFOTUR-BIN, który ma za zadanie zorganizowanie sieci informacji turystyczno-gospodarczej. W ramach tego projektu zainstalowano serwery w Koszalinie i Słupsku, do których i z których przekazywane będą informacje o ofercie turystycznej wybranych 10 gmin (w tym również Darłowa). Udział Miasta w tym projekcie jest przykładem współpracy z organizacjami zajmującymi się poprawą stanu turystyki w regionie, w tym przypadku istotną rolę odegrała Pomorska Agencja Rozwoju Turystyki ze Słupska. Inne instytucje i organizacje związane z turystyką i promocją regionu, to:

- Stowarzyszenie Rozwoju Turystyki „Dar-2000”, Darłowo
- Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Darłowskiej, Darłowo
- Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze

W innych miejscowościach

- Regionalna Agencja Promocji Turystyki w Koszalinie
- Agencja Rozwoju Regionalnego w Koszalinie
- Koszalińska Agencja Rozwoju Regionalnego w Koszalinie
- Środkowopomorska Izba Turystyki
- Pomorska Agencja Rozwoju Turystyki w Słupsku

Efektem współpracy z nimi jest uczestnictwo przedstawicieli Miasta w imprezach promocyjno-handlowych, udział w zjazdach „Nowej Hanzy” dzięki czemu możliwa jest większa promocja Darłowa i regionu (m.in. poprzez filmy, materiały reklamowe, wystawy fotogramów). Kolejną zaletą tej formy współpracy jest możliwość bezpośredniej wymiany zdań, poglądów, stanowisk. Jednym z nich jest to, że szanse na poprawę sytuacji na rynku usług i firm turystycznych wiążane są z nową ustawą o usługach turystycznych, obligującą do przeprowadzenia kategoryzacji usług turystycznych.

Miasto zdając sobie sprawę z wagi promowania się organizuje w 1999 r. Centralne Obchody Dni Morza pod patronatem Prezydenta RP.

Przedstawiciele Miasta prowadzą rozmowy z potencjalnymi inwestorami, którzy zechcieliby inwestować w miejscową bazę turystyczną. Równocześnie starają się nawiązać współpracę z innymi podmiotami zainteresowanymi dopasowaniem oferty do wymagań turystów i poprawą sytuacji na rynku turystycznym np. poprzez budowę wygodnego układu ścieżek rowerowych w ramach Europejskiego Szlaku Rowerowego

Miasto planuje uruchomienie w budynku Urzędu Miasta punktu informacji turystycznej, który pełniłby równocześnie rolę biura obsługi interesanta. Plany te ewoluują w kierunku zawiązania spółki której podstawową działalnością byłoby prowadzenie informacji turystycznej i rezerwacja miejsc oraz promocja turystyczna miasta. W Darłowie nie ma do tej pory biura informacji turystycznej, o jakiegokolwiek dane trzeba dopytywać się w biurach turystycznych, które działalność informacyjną traktują

jako uboczną.

Kolejne przedsięwzięcia, które chciałyby zrealizować władze Darłowa to budowa - w ramach rozwoju infrastruktury koniecznej do uatrakcyjnienia oferty turystycznej – hoteli, krytego basenu, kręgielni, pola do gry w golfa. W ramach innych możliwości związanych z położeniem Miasta dąży się do wykorzystania szans związanych z inwestycjami w porcie (budowa przystani dla jachtów, uczestnictwo w programie Suprtnetnet o rozwój sieci portów do turystyki jachtowej), jak również z dziedzictwem kulturowym i bazą materialną (budową bardziej atrakcyjnego wizerunku Miasta - renowacja zabytkowej części miasta, szczególna dbałość o zabytkowe nieruchomości).

Spis tabel

Tabela 1. Obiekty noclegowe turystyki w województwie koszalińskim według rodzajów obiektów – w okresie styczeń – wrzesień 1997 r.	5
Tabela 2. Korzystający (w województwie koszalińskim) z obiektów noclegowych w okresie styczeń – wrzesień 1997	6
Tabela 3. Udzielone noclegi (w województwie koszalińskim) w okresie styczeń – wrzesień 1997 r.	6
Tabela 4. Baza noclegowa turystyki w Woj. Zachodniopomorskim i powiecie sławieńskim w 1997 r.	7
Tabela 5. Liczba obiektów noclegowych w Darłowie	8
Tabela 6. Liczba miejsc noclegowych w Darłowie	9
Tabela 7. Turystyczna baza noclegowa – obiekty znajdujące się w bieżącej eksploatacji w 1998 r.	10
Tabela 8. Liczba osób korzystających z noclegów w Darłowie	10
Tabela 9. Liczba wynajętych pokoi i udzielonych noclegów w Darłowie	11
Tabela 10. Liczba wynajętych pokoi turystom zagranicznym w Darłowie	13
Tabela 11. Baza gastronomiczna	14

Spis wykorzystywanych materiałów

1. „Sektor turystyczny w rozwoju gminy”, materiały szkoleniowe z IX Krajowej konferencji Stowarzyszenia Rozwoju Gospodarczego Gmin, Kołobrzeg 1997 r.,
2. „Rozwijamy turystykę. Poradnik dla gmin i organizacji pozarządowych”,
3. „Geografia Turystyki Polski”, T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, 1985
4. :Turystyka Polski w 1997 r.” Główny Urząd Statystyczny
5. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miasto Darłowo”,
6. Materiały i foldery Urzędu Miasta Darłowo

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY - MIASTO DARŁOWO

PROGRAM ROZWOJU PORTU

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Opracował:

Stanisław Szwankowski

WARSZAWA kwiecień 1999

PORT MORSKI W DARŁOWIE

Informacje i dane do diagnozy stanu istniejącego

Darłowo jest największym małym portem morskim Polski, położonym nad otwartym morzem i posiadającym bogate tradycje portu regionalnego i lokalnego, obsługującego w przeszłości przewozy bałtyckie o zasięgu międzynarodowym i kabotażowe oraz rybołówstwo bałtyckie. W całym okresie powojennym, do końca lat osiemdziesiątych port ten odgrywał, podobnie jak inne mniejsze porty polskiego wybrzeża, niewielką rolę w aktywizacji regionu i w gospodarce miasta. Polityka państwa preferowała w tym okresie rozwój dużych portów morskich i koncentrację w nich wszystkich funkcji morskich, przy ograniczaniu do minimum aktywności małych struktur portowych i ich miast. W różnych opracowaniach studialnych i przedprojektowych pojawiały się niejednokrotnie koncepcje budowy w porcie różnych terminali przeładunkowych. Bodźcem do tych rozważań były znaczne rezerwy przestrzenne portu oraz walory jego położenia.

Obecnie port w Darłowie ma szanse powrotu do swoich naturalnych funkcji obsługi bałtyckiego ruchu towarowego, rybołówstwa bałtyckiego i przybrzeżnego połączonego z przetwórstwem, obsługi turystyki morskiej, a także lokalnego przemysłu portowego. Port może się znowu stać podstawowym czynnikiem aktywizacji miasta.

Położenie portu i układ funkcjonalno-przestrzenny.

Port morski jest usytuowany na południowym brzegu Bałtyku w ujściu rzeki Wieprzy. Rozciąga się wzdłuż odcinka ujściowego rzeki na długości około 2 400 m. Składa się z dwóch części. Pierwszą stanowi port w Darłównie, składający się z zachodniej i wschodniej części położonych po obu stronach ujścia rzeki i połączonych między sobą rozsuwanym mostem (zbudowanym w miejsce zabytkowego mostu zwodzonego), zlokalizowanym w odległości około 250 m. od wejścia z awanportu do kanału portowego. Drugą część portu stanowią baseny portowe w Darłowie, zlokalizowane na styku z miastem. Obie części portu - Darłówek z Darłowem łączy długi kanał portowy o przeciętnej szerokości dna na głębokości 5,5 m. wynoszącej 23 m.

Wielkość i struktura władania portu.

Port, po zatwierdzeniu nowej granicy [Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 roku (Dz.U. Nr 159/98 poz. 1056)] zajmuje obszar 88,90 ha, w tym akweny wodne 27,5 ha, a tereny lądowe 61,40 ha (rys.1). Ustalona Rozporządzeniem MTiGM nowa granica portu morskiego w Darłowie od strony lądu obejmuje większy obszar lądowy, włączając do granic portu tereny o powierzchni 22,0 ha położone po zachodniej stronie kanału portowego między Darłównem a Darłowem. Akweny są we władaniu Urzędu Morskiego w Słupsku.

W strukturze własności terenów portowych¹ tylko 0,5 ha należy do gminy; pozostałe tereny w granicach portu są własnością Skarbu Państwa. Port w Darłowie nie ma jednego gospodarza - administratora. Jest podzielony

¹ Gmina posiada tylko zestawienie struktury własności i władania, bez podkładów mapowych. Natomiast w posiadaniu Urzędu Morskiego w Słupsku znajdują się podkłady mapowe w skali 1 : 2000 z aktualną granicą portu oraz zaznaczeniem działek znajdujących we władaniu poszczególnych użytkowników portu według stanu na dzień 7 maja 1998 roku. Między zestawieniem struktury własności i władania a planem portu występują rozbieżności i nieścisłości; w interesie gminy jest sporządzenie uaktualnionej mapy władania terenami.

na części administrowane przez poszczególne przedsiębiorstwa i Urząd Morski w Słupsku.

Struktura władania terenów portowych jest następująca: Urząd Morski - 27,5 ha (45,0 % terenów), Agencja Własności Rolnej SP - 19,6 ha (32,0 %), PPIUR Kuter w Darłowie 7,5 ha w rejonie Basenu Przemysłowego oraz Basenu Rzecznego (12,0 %), Przedsiębiorstwo Zbożowo-Młynarskie PZŻ w Stoilawiu 3,9 ha w rejonie Basenu Przemysłowego (6,4 %), Urząd Miejski w Darłowie - 2,3 ha (3,7 %), Gminny Zasób Ziemi - 0,5 ha (0,8 %) oraz PRO - 0,1 ha (0,1 %).

Należy podkreślić, że struktura własności i władania terenów portowych jest szczególnie ważna z punktu widzenia możliwości komunalizacji portu; wysoki stopień uwłaszczenia eksploatowanych terenów portu jest tu czynnikiem niekorzystnym.

Regulacje prawne funkcjonowania portu

Działalność portu w Darłowie, podział kompetencji pomiędzy organem administracji morskiej (Urzędem Morskim w Słupsku) a gminą oraz możliwości komunalizacji portu regulują następujące akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (Dz.U.z 1997, Nr 9, poz.44);
- Zarządzenie Nr 1/97 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 23 września 1997 roku w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury dostępu do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba (Dz.Urzędowy Województwa Słupskiego poz.167);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 roku w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Darłowie (Dz.U. z 1998, Nr 159, poz.1056);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998, Nr 101).

Ustawa o portach i przystaniach morskich w rozdziale 5 w art. 23 stanowi, że o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portem w Darłowie decyduje gmina.

Zarządzenie Dyrektora UM w Słupsku w § 4 ustala, że w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Darłowo wchodzi następujące obiekty, urządzenia i instalacje dla torów wodnych:

- tor podejściowy z morza pełnego do głowicy falochronu wschodniego, o kierunku 116° o parametrach: długość - 926 m., szerokość w dnie - 60m., głębokość - 8 m.;
 - tor wodny od głowicy falochronu wschodniego do obrotnicy o parametrach: długość - 420 m., szerokość - 23 m. w osi kanału portowego, głębokość - 5,5m.;
 - obrotnica „w rozgałęzieniu kanału i wejścia do basenu przemysłowego” - średnica - 110 m., głębokość - 5,5 m.
1. Obiekty: a/ falochrony zewnętrzne; b/ kierownica statków, wraz z ostrogą zachodnią; c/ umocnienia brzegu: Parkowe - 1040 m. i Refulacyjne - 1092 m.;
 2. Stałe znaki nawigacyjne;
 3. Urządzenia i instalacje w postaci oświetlenia lampowego obiektów wymienionych w pkt 1.

Własność wymienionych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury dostępu do portu w Darłowie przysługuje Skarbowi Państwa. Zgodnie z art.5 ust.1 ustawy portowej dotyczy to także akwenów portowych Darłowa.

W konsekwencji zakres infrastruktury portowej obejmuje nabrzeża portowe wymienione w tabl.4 (poza nabrzeżami stanowiącymi własność PPIUR Kuter, nabrzeżami Skarpowym i Refulacyjnym oraz oboma falochronami i ostrogą zachodnią).

Dochody i wydatki związane z funkcjonowaniem portu.

Z punktu widzenia możliwości i celowości ewentualnej komunalizacji portu w Darłowie należy wstępnie ocenić koszty eksploatacji portu - przychody i wydatki w zakresie przedmiotu działalności podmiotu zarządzającego portem. Po stronie przychodów są opłaty portowe obejmujące: opłaty tonażowe od statków handlowych - towarowych i pasażerskich oraz jednostek rybackich, opłaty przystaniowe (postojowe) za postój w porcie jednostek pływających, głównie rybackich, a także opłaty uzyskiwane z dzierżaw długoterminowych i sezonowych. Wielkość tych opłat w 1998 r.przedstawia tabl.1.

Tabl.1 Wpływy portu w Darłowie z tytułu opłat portowych w 1998 roku

(w tys.złotych)

Wyszczególnienie	1998
RAZEM	443,078
w tym: opłaty tonażowe, przystaniowe i pasażerskie	235,923
opłaty tonażowe od statków handlowych	22,700
opłaty postojowe od jednostek sportowych	1,350
opłaty z tytułu dzierżaw długoterminowych i sezonowych	183,105

Źródło: Opracowano na podstawie informacji Kapitanatu Portu w Darłowie, PPIUR Kuter oraz firmy KTL, Darłowo styczeń 1999

Wydatki na utrzymanie infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portu w Darłowie są dotychczas ponoszone przez Urząd Morski w Słupsku odpowiedzialny za infrastrukturę portu. Ich wielkość w latach 1994 - 1998 przedstawia tabl.2.

Tabl.2 Zakres i nakłady na roboty hydrotechniczne
w porcie w Darłowie w latach 1994 - 1998

Rok	Zakres robót hydrotechnicznych	Poniesione nakłady w tys.zł
1994	obramowanie kanału, obrzut falochronu zachodniego, zabezpieczenie falochronu wschodniego	1 715
1995	kontynuacja robót z 1994 r. oraz remont głowicy falochronu zachodniego	181
1996	remont oświetlenia nabrzeży	54
1997	remont nawierzchni nab. Kołobrzeskiego, częściowa wymiana systemu oświetlenia nabrzeży portowych, remont ostrogi zachodniej w awanporcie, remont nabrzeża przy zjazdach, remont urządzeń odbojowych	2 654
1998	badania podwodne nabrzeży portowych, remont ostrogi zachodniej, remont nabrzeża Pilotowego kontynuacja remontu systemu oświetlenia nabrzeży	2 233 ^{a/}

Źródło: Dane Urzędu Morskiego w Słupsku, Słupsk styczeń 1999 oraz Zestaw wykonanych

prac inwestycyjno-remontowych oraz koszty ich wykonania w latach 1997 i 1998

oraz planowane w 1999 roku. Materiały Kapitanatu Portu w Darłowie, Darłowo marzec 1999

Z przedstawionych w tabl.2 wielkości wynika, że w ostatnich latach Urząd Morski w Słupsku ponosi głównie nakłady na remont, modernizację i rozbudowę obiektów infrastruktury dostępu do portu. Natomiast nakłady na obiekty infrastruktury portowej były b.ograniczone. Jednocześnie na redzie portu oraz na akwenach i torach wodnych wewnątrz portu prowadzone są każdego roku prace pogłębiarskie (tabl.3). Ich koszt obciąża Urząd Morski w Słupsku.

^{a/} w tym remont nabrzeża Pilotowego 181 tys. zł

Z uzyskanych w Urzędzie Morskim w Słupsku informacji wynika, że najpilniejsze potrzeby w zakresie remontów, odbudowy czy przebudowy obiektów infrastruktury portowej obejmują przebudowę nabrzeża Kołobrzeskiego oraz remont kapitalny nabrzeża Warsztatowego. Występująca potrzeba remontów kapitalnych umocnień i urządzeń odbojowych po wewnętrznej ścianie falochronu i nabrzeża Parkowego oraz przebudowy kanału portowego są, zgodnie z Zarządzeniem Dyrektora UM w Słupsku, przedsięwzięciami dotyczącymi obiektów infrastruktury dostępu do portu. Szacuje się, że nakłady na planowane inwestycje i remonty w 1999 roku w zakresie infrastruktury hydrotechnicznej portu w Darłowie powinny wynieść około 610 tys.zł.

Tabl.3 Zakres i nakłady na roboty pogłębiarskie w porcie w Darłowie w latach 1994 - 1998

Rok	Zakres robót [tys.m3]	Poniesione nakłady w tys.zł
1994	A - 150,0	1 397,5
	B - 35,0	241,5
1995	A - 165,1	1 957,1
	B - 57,5	609,5
1996	A - 100,0	1 380,0
	B - 24,0	290,0
1997	A - 100,0	1 730,0
	B - 80,0	1 372,5
1998	A - 100,0	2 200,0
	B - 60,0	1 200,0
1999 /planowane/	A - 100,0	2 200,0
	B - 60,0	1 200,0

A - reda portu; B - akweny i tory wodne wewnątrz portu

Źródło: Zestaw wykonanych prac inwestycyjno-remontowych oraz koszty ich wykonania w latach 1997 i 1998 oraz planowane w 1999 roku. Materiały Kapitanatu Portu w Darłowie, Darłowo marzec 1999

Potencjał techniczny portu.

Infrastruktura portowa.

Wejście do portu od strony morza chroni awanport osłonięty falochronami o długości: wschodni - 436 m. i zachodni - 484 m. Szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi 38 m. Głębokości w wejściu wynoszą 7,0 m., w awanporcie na akwenie przyległym do toru wodnego - 6,0 m., a na pozostałym akwatorium 4,0 do 5,0 m. Szerokość wejścia z awanportu do kanału portowego wynosi 25 m.

Łączna długość nabrzeży portowych (tabl.4) wynosi 5 780 m., w tym nabrzeży skarpowych o głębokości 1,2 m. - nabrzeża Refulacyjne i Parkowe - Skarpowe 2112 m. Pozostałe nabrzeża eksploatacyjne i postojowe mają głębokości 3,5 do 5,0 m. Znaczna część najlepszych nabrzeży eksploatacyjnych portu w rejonie obu basenów portowych - Przemysłowego i Rzecznego znajduje się na stanie majątkowym PPIUR Kuter (nabrzeża nr 4 - 10 oraz 12 - 14). Stan techniczny większości nabrzeży jest na ogół dobry, część nabrzeży wymaga remontu. Charakterystykę techniczną infrastruktury hydrotechnicznej portu przedstawia tabl.4.

Tabl. 4 Charakterystyka techniczna infrastruktury hydrotechnicznej portu w Darłowie

Lp Stan	Nazwa obiektu	Długość [m]	Głębokość [m.]	Nośność [t/m2]
techniczny ^{b/}				
1. dobry	Falochron wschodni z głowicą	436,0	4,9 - 5,8	-
2. dobry	Nab.Pilotowe	196,0	5,0	1,0
3. dobry	Nab.Usteckie	211,0	5,0	1,0

^{b/} według - G.Baryłko: Przegląd podwodny nabrzeży w porcie Darłowo. Zakład Usług Podwodnych i Hydrotechnicznych. Neptun w Gdańsku, Gdańsk wrzesień 1998; nabrzeża należące do PPIUR Kuter (poz. 4 - 10 oraz 12 - 14) - według materiałów źródłowych firmy, Darłowo styczeń 1999

3a. Basen dostateczny	163,0	1,3 - 2,7	-
4. Nab.Dorszowe I dobry	240,0	5,5	2,0
5. Nab.Zachodnie II dobry	31,0	3,5	1,0
6. Nab.Przyslipowe dobry	70,0	3,5	1,0
7. Nab.Wyposażeniowe dobry	147,0	3,5	1,0
8. Nab.Postojowe I dobry	100,0	3,5	1,0
9. Nab.Zachodnie I dobry	79,0	3,5	1,0
10. Nab.Dorszowe II dobry	255,0	5,5	1,0
11. Nab.Skarpowe - Parkowe dostateczny	1040,0	1,2	-
11a.Nab.Postojowe II zły	60,0	4,5	1,0
11b.Nab.Skarpowe dobry	298,0	3,5	1,0
12. Nab.Władysławowskie dostateczny	265,0	3,5	1,0
13. Nab.Puckie dostateczny	92,0	5,5	1,0
14. Nab.Gdańskie dostateczny	190,0	4,5	1,0
15. Nab.Południowe dobry	45,0	3,6 - 5,0	2,0
16. Nab.Gdyńskie dobry	194,0	3,6 - 5,0	2,5
17. Nab.Szczecińskie dobry	176,0	3,1 - 4,9	2,5
18. Nab.Refulacyjne zły	1092,0	1,2	-
19. Nab.Słupskie dobry	230,0	3,3 - 4,6	1,0
20. Nab.Koszalińskie dobry	55,0	3,8 - 4,9	2,5
21. Nab.Rybackie dobry	141,0	3,1 - 4,3	1,0
22. Nab.Warsztatowe dobry	137,8	3,1 - 4,0	1,0
23. Nab.Łebskie dobry	129,0	3,3 - 5,2	1,0
24. Nab.Kołobrzeskie dostateczny	207,0	5,0	1,0

25. Ostroga Zachodnia dobry	130,0	5,0	-
26. Nab.Postojowe przy zjazdach OD dobry	98,0	4,0	-
27. Nab.Czołowe przy zjazdach OD dobry	56,7	3,5	-
28. Falochron Zachodni z głowicą dobry (z wyjątkiem głowicy)	484,0	5,5	-

Infrastruktura komunalna.

Energia elektryczna doprowadzona jest do portu z GPZ 110/15 kV z południowej części miasta. W poszczególnych rejonach portu znajdują się stacje transformatorowe 15/4 kV, z których energia dostarczana jest do poszczególnych użytkowników portu. Port zaopatrywany jest w wodę z miejskiej sieci komunalnej. Własne ujęcia ma PPiUR Kuter. Ścieki po wstępnym oczyszczeniu w odstojnikach spuszczone są do kanału portowego. Energia cieplna pochodzi z lokalnych kotłowni koksowo - węglowych.

Suprastruktura portowa

zlokalizowana jest głównie w rejonie Basenu Przemysłowego i Basenu Rzecznego. Magazyny, chłodnie oraz wytwórnia lodu zlokalizowane są na terenie użytkowanym przez PPiUR Kuter . Place składowe oraz elewatory zbożowe o pojemności około 30 tys.m3 zlokalizowane są w tym samym rejonie portu, na terenach użytkowanych przez PZŻ.

Funkcje gospodarcze portu.

Port pełni, aczkolwiek w ograniczonym zakresie, wszystkie typowe funkcje gospodarcze - rybacką, turystyczną, przeładunkową i przemysłową. PPIUR Kuter użytkuje dwa tereny położone przy Basenie Przemysłowym, a także Basen Rybacki. Posiada bocznice kolejową, magazyny, chłodnie i fabrykę lodu. Postój łodzi rybackich odbywa się głównie przy nabrzeżach: Warsztatowym, Skarpowym oraz pomoście Rybackim. W porcie istnieje możliwość remontów małych jednostek, kadłubów, maszyn i mechanizmów. Obsługa pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej odbywa się w sezonie letnim przy nabrzeżu Kołobrzeskim, Usteckim i Pilotowym.

Wylądunki ryb w Darłowie w ostatnich latach kształtowały się następująco: 1995 - 6355 ton, 1996 - 9186 ton i 1997 - 7212 ton¹. Odbiorcą ryb, obok PPIUR Kuter, są przetwórcie lokalne oraz odbiorcy spoza Darłowa.

Przeładunki towarów (tabl.5) prowadzone są w rejonie basenu Przemysłowego. W latach 90-tych przeładunki portu osiągnęły najwyższy poziom w 1996 roku, w którym przeładowano w porcie 241 tys. ton towarów, w tym 151 tys. ton zbóż (głównie w imporcie - 148 tys. ton), 86 tys. ton drewna (zrębków drzewnych ze Sławna), 6 tys. ton drobnicy i 1 tys. ton produktów naftowych. W ostatnich dwóch latach (1997 i 1998) przeładunki w porcie uległy gwałtownemu zmniejszeniu - do 7 tys. ton. Znikły przeładunki dwóch głównych grup ładunkowych - zbóż w imporcie oraz zrębków drzewnych w eksporcie. Port w 1997 roku obsłużył zaledwie 9 statków wobec 105 jednostek w 1996 roku. Istniejące w porcie elewatory zbożowe w 1997 i 1998 roku wykorzystywane są do składowania i dystrybucji zbóż pochodzących z krajowego - regionalnego zaplecza portu. Wysokie przeładunki w 1996 roku pokazują jednak, że port w obecnym stanie technicznym jest zdolny do relatywnie wysokich przeładunków, głównie zboż oraz konwencjonalnych towarów drobnicowych, na łącznym poziomie 250 - 300 tys. ton.

¹ Materiały statystyczne. Morski Instytut Rybacki, Gdynia 1999

Ruch pasażersko-turystyczny statkami wycieczkowymi żeglugi przybrzeżnej od kilku lat kształtuje się na poziomie kilkunastu tysięcy pasażerów rocznie.

Tabl.5 Przeładunki portu w Darłowie w latach 1990 - 1997 (tys ton)

Lata	RAZEM	Eksport	Import	Liczba statków
1990	64	61,5	2,5	88
1991	63	62,5	0,5	73
1992	52,5	48	4,5	66
1993	44	16	18	57
1994	40	30	10	54
1995	40	30	10	50
1996	241	92	148	105
1997	7	2	5	9

Źródło: Roczniki statystyczne gospodarki morskiej za lata 1990 - 1997

Dostępność portu od strony morza

Do portu od strony morza mogą wchodzić jednostki o długości do 75 m. i zanurzeniu do 4 m. (przy średnim stanie wody). Są to statki o nośności do 1000 - 1200 ton. Naturalna głębokość do 8,0 m. na podejściu do portu utrzymuje się do około 50 m. od wejścia do portu. Dalszy odcinek toru wodnego musi być okresowo pogłębiany.

Wejście do portu jest trudne przy wiatrach o sile powyżej 6 - 7° B z kierunków południowo-zachodnich do północno-wschodnich, a niebezpieczne w czasie sztormów. Sztormy z tych kierunków wywołują wysoką falę utrudniającą statkom wejście do portu. W takich sytuacjach zaleca się poczekać na poprawę pogody na redzie - z dala od portu. Przy wiatrach wiejących równolegle do linii brzegu, prąd płynie prostopadle do osi toru wodnego. Postój statków w kanale portowym Darłówka przy silnych

wiatrach południowo-zachodnich poprzez zachodnie do północno-zachodnich jest uciążliwy a dla mniejszych jednostek niebezpieczny.

W odległości około 250 m. od wejścia z awanportu do kanału portowego znajduje się most rozsuwany. Kanał portowy między Darłówką a Darłowem ma szerokość na poziomie lustra wody około 45 m.; przeciętna szerokość dna na głębokości 5,5 metra wynosi około 23 m. W rejonie ujścia rzeki Grabowej do kanału portowego mogą się tworzyć spłylenia. Obracanie statków odbywa się w rozgałęzieniu kanału portowego i wejścia do basenu Przemysłowego.

Zjawiska lodowe występujące podczas łagodnych i umiarkowanych zim nie mają większego wpływu na żeglugę jednostek stalowych dopuszczonych do ruchu w połamanej lodzie. Najczęściej port ulega zlodzeniu oraz okresowemu zablokowaniu lodem podczas ostrych zim na okres około 2 tygodni. Nasilenie zjawisk lodowych, stanowiących utrudnienie żeglugi występuje przeważnie w lutym i pierwszej dekadzie marca. Głównym czynnikiem powodującym zablokowanie portu są niesprzyjające kierunki wiatrów. W ostatnich latach trudności w dostępności do portu od strony morza spowodowane niekorzystnymi warunkami hydrometeorologicznymi występowały jednak sporadycznie (według oceny Kapitana Portu w Darłowie).

Dostępność do portu od strony lądu.

Od strony zaplecza lądowego tylko zachodnia część portu ma połączenie kolejowe ze Sławnem. Odgałęzienie kolejowe - bocznica doprowadzona jest bezpośrednio w rejon Basenu Przemysłowego. Elewatory zbożowe oraz nabrzeża w rejonie Basenu Przemysłowego mają obsługę kolejową. Port w Darłowie jest połączony z zapleczem jednotorową linią kolejową do Sławna. Stacja kolejowa w Sławnie jest punktem węzłowym zapewniającym połączenie kolejowe portu w Darłowie z siecią kolejową całego zaplecza regionalnego i krajowego. Połączenie to charakteryzuje się niską przepustowością i niskim standardem technicznym. Nie jest przystosowane do kursowania ciężkich pociągów. Linia ta jest wykorzystywana wyłącznie do przewozów towarowych i wyłączona z ruchu pasażerskiego. W ostatnich latach port (PZŻ i Kuter) praktycznie nie

korzystają z możliwości obsługi kolejowej. Jednocześnie powracają plany Pomorskiej DOKP likwidacji tej linii - pomysł bardzo niekorzystany zarówno dla miasta jak i dla portu.

Większość nabrzeży portowych w Darłowie i Darłównie jest obsługiwana przez transport samochodowy. Połączenia drogowe z zapleczem regionalnym i krajowym stanowią trzy drogi: droga wojewódzka nr 203 Koszalin - Darłowo - Ustka o długości 85 km; droga wojewódzka nr 205 Sławno - Darłowo - Darłówek o długości 25 km. Trzecia to droga powiatowa nr 451 Darłowo - Karwice o długości 13 km. Wszystkie połączenia drogowe portu łączą się z drogą międzynarodową nr 6 Szczecin - Gdańsk, a poprzez tą drogę z całym zapleczem regionalnym i krajowym. Wszystkie połączenia drogowe portu z zapleczem mają niski standard techniczny. W najgorszym stanie jest droga nr 205 na odcinku Sławno - Darłowo wąska, o niskiej przepustowości i w znacznej części znajdująca się w złym stanie technicznym.

Główni użytkownicy portu.

W porcie, obok Urzędu Morskiego (Kapitanatu Portu) pełniącego funkcje gospodarza zarządzającego portem, działa kilka firm prowadzących działalność eksploatacyjną. Główni użytkownicy portu, jakimi są obecnie PPIUR „Kuter”, Przedsiębiorstwo Zbożowo - Młynarskie PZZ oraz Stacja Ratownictwa Morskiego PRO Gdynia są uwłaszczeni na zajmowanych przez siebie terenach. Są to zarazem w wypadku „Kutra” oraz PZZ główne tereny aktywności gospodarczej portu, a ich uwłaszczenie stanowi, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 roku, podstawową trudność w przejęciu tych terenów przez przyszły podmiot zarządzający portem. W stosunku do uwłaszczonych terenów przyszły podmiot zarządzający będzie miał bardzo ograniczone możliwości wpływania na sposób i stopień ich wykorzystania.

Największy obecnie zakład pracy w obrębie portu morskiego i miasta - PPIUR Kuter zatrudniający na początku 1999 roku około 200 osób jest od sierpnia 1998 roku skomercjalizowany. Przedsiębiorstwo to w ostatnim okresie uległo zasadniczej restrukturyzacji. Sprzedano flotę, której eksploatacja była deficytowa; zmniejszono zatrudnienie; uporządkowano sprawy własnościowe; wydzierżawiono sieciarnię i szereg innych obiektów.

Obecnie w firmie, znajdującej się w trudnej sytuacji ekonomicznej, funkcjonują trzy działy: marynaciarnia (produkcja marynat dla niemieckiej firmy „Nadler”), stocznia remontowa floty (statki do 30 metrów długości) oraz fabryka lodu. Podejmowane są próby ściągnięcia inwestorów strategicznych do ożywienia działalności gospodarczej firmy. Jednocześnie na terenach należących do „Kutra” prowadzi działalność gospodarczą (na zasadach zawartych umów dzierżawnych) 10 przedsiębiorstw i firm prywatnych¹.

Przedsiębiorstwo Zbożowo - Młynarskie PZZ w Stośławiu posiadające duże elewatory zbożowe na bezpośrednim zapleczu nabrzeży Gdyńskiego i Szczecińskiego o pojemności do 40 tys.ton do 1996 roku włącznie prowadziło aktywną działalność importowo-eksportową drogą morską obsługując przeładunki i składowanie zbóż oraz pasz. Od 1997 roku firma gwałtownie ograniczyła obrót morski koncentrując się na skupie, magazynowaniu oraz handlu produktami rolno-spożywczymi głównie w obrocie krajowym. Działalność ta nie jest jednak związana z przeładunkami portowymi od strony nabrzeża a tylko z przeładunkami lądowymi w obsłudze środków transportu samochodowego.

Stacja Ratownictwa Morskiego PRO prowadzi działalność związaną z poszukiwaniem i ratownictwem na morzu oraz zwalczaniem rozlewów olejowych i chemicznych.

Dużą grupę użytkowników portu stanowią armatorzy jednostek pływających stacjonujący w porcie, w tym głównie rybacy. W porcie zarejestrowanych jest 79 jednostek różnego typu. Przy nabrzeżach administrowanych przez Urząd Morski bazuje 48 jednostek typu KS - 17 m. oraz wszystkie łodzie rybackie. Przy nabrzeżach PPiUR „Kuter” bazuje 25 jednostek typu B-24S oraz B-314, a przy nabrzeżach Południowym, Gdyńskim i Szczecińskim - dzierżawionych przez firmę „Polspan” bazuje 5 jednostek różnego typu.

Na terenach administrowanych przez Urząd Morski w Słupsku prowadzi działalność kilkanaście firm gospodarczych, dzierżawiących od Urzędu Morskiego ponad 30 tys.m2 powierzchni terenów oraz 395 mb nabrzeży. Największe z tych firm to: „Polspan” - zajmująca się przeładunkiem i składowaniem towarów, dzierżawiąca 345 mb nabrzeży i 3 tys.m2 terenów; „Solmar” - zajmująca się skupem, sortowaniem, magazynowaniem oraz

¹ Port Darłowo - diagnoza stanu aktualnego i perspektywy rozwoju. Materiały Kapitanatu Portu w Darłowie, Darłowo marzec 1999

sprzedażą ryb morskich, dzierżawiąca 5,5 tys.m² terenów; firmy „Stan-Dar” i SPRM „Ławica” zajmujące się skupem ryb świeżych, ich składowaniem, obróbką wstępną, konserwacją i sprzedażą, dzierżawiące odpowiednio 2,25 tys.m² oraz 2,8 tys.m² terenów; Hydrobudowa Gdańsk - prowadząca w oparciu o stałą bazę w porcie na terenach o powierzchni 2,7 tys.m² (plus 8,5 tys.m² nieodpłatnie) prace hydrotechniczne, naprawę umocnień brzegowych, budowę nowych obiektów i urządzeń hydrotechnicznych.

Ocena stanu.

1. Port Darłowo posiada liczne walory rozwojowe. Należą do nich przede wszystkim:

- duże, korzystnie zlokalizowane rezerwy terenowe portu położone szczególnie w zachodniej części portu, w obrębie poszerzonej granicy portu;
- rozwinięty potencjał infrastruktury portowej - długa linia znajdujących się w stosunkowo dobrym stanie nabrzeży portowych;
- korzystne elementy suprastruktury portowej, w tym elewatory zbożowe o dużej pojemności.

2. Mało kolizyjna lokalizacja terenów portowych względem miasta stwarza możliwości rozwoju w porcie różnych funkcji gospodarczych, włącznie z przeładunkami i składowaniem towarów.

3. Port posiada (na tle innych portów Wybrzeża Środkowego) dobrą dostępność od strony morza. W zakresie dostępności od strony zaplecza lądowego istniejące połączenie kolejowe i połączenia drogowe charakteryzują się niskim standardem technicznym.

4. Walory usytuowania, jak również duża skala rezerw terenowych decydują o tym, że w rankingu małych portów polskiego wybrzeża port w Darłowie

zalicza się do czołówki mniejszych struktur portowych o znacznym potencjale rozwojowym.

5. Uwłaszczenie części najcenniejszych z punktu widzenia działalności przeładunkowo-składowej i przemysłowej terenów portowych (tereny zajmowane przez PPIUR Kuter oraz przez Przedsiębiorstwo Zbożowo-Młynarskie PZŻ w Stoisławiu sprawia, że tereny te nie będą mogły być świetle ustawy portowej przedmiotem komunalizacji portu. W wypadku przejęcia portu przez gminę Darłowo i utworzenia portu komunalnego gmina jako podmiot zarządzający portem będzie pozbawiona niezbędnego wpływu na funkcjonowanie uwłaszczonych terenów portowych.
6. Ocena stanu technicznego podstawowej infrastruktury portowej, której utrzymanie zgodnie z ustawą portową obciąża podmiot zarządzający portem pokazuje, że niezbędny w najbliższych latach poziom wydatków będzie mógł być pokryty z przychodów podmiotu zarządzającego. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że główne potrzeby w zakresie remontów czy inwestycji związanych z infrastrukturą dotyczą infrastruktury dostępu do portu, za którą odpowiedzialność ponosi i ponosić będzie Urząd Morski w Słupsku.

Wykorzystane materiały

1. Baryłko G.: Przegląd podwodny nabrzeży w porcie Darłowo. Zakład Usług Podwodnych i Hydrotechnicznych Neptun. Gdańsk, wrzesień 1998
2. Charakterystyka stanu oraz księgowej wartości i amortyzacji obiektów podstawowej infrastruktury technicznej portów i przystani województwa słupskiego i koszalińskiego wraz z oceną. pod kier. J.Aftanasa, Instytut Morski, Słupsk 1987
3. Mapa granic portu w Darłowie i podziału terenów. Materiały Urzędu Morskiego w Słupsku, Słupsk 1998 i 1999
4. Materiały konsultacyjne Kapitanatu Portu w Darłowie, Darłowo październik 1998
5. Ocena podstawowej infrastruktury technicznej portów i przystani województwa szczecińskiego i koszalińskiego oraz powiązań z przedpołem i zapleczem. pod kier. R.Łangowskiego, PTE, Szczecin 1987
6. Port Darłowo - diagnoza stanu aktualnego i perspektywy rozwoju. Materiały Kapitanatu Portu w Darłowie. Darłowo marzec 1999
7. Roczniki statystyczne gospodarki morskiej za lata 1990 - 1997, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku
8. Stan władania gruntów w porcie w Darłowie. Materiały Urzędu Miejskiego w Darłowie, Darłowo 1998
9. Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich. pod kier.S.Szwankowskiego. Instytut Morski, Gdańsk luty 1999
- 10.Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Darłowa. pod kier. Z.Wobalisa, Glob - Instytut Gospodarki Wybrzeża, Gdańsk 1996

MAPKA!!!!!!!!!!!!

**EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY - MIASTO
DARŁOWO**

**PROGRAM ROZWOJU WYTWÓRCZOŚCI I
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI DARŁOWO**

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Opracował:

Wojciech Jagielski

WARSZAWA kwiecień 1999

Wstęp:

Proces zbierania informacji do budowy strategii rozwoju miasta Darłowo nie ogranicza się jedynie do etapu diagnozy. Materiały są zbierane nawet w czasie budowy końcowych programów strategicznych. Materiały zawarte w opracowaniu były pozyskiwane w okresie wrzesień - kwiecień 1999. Tempo zmian w materii podmiotów gospodarczych Darłowa jest bardzo wysokie i posiadane informacje musiano w tym okresie kilkakrotnie korygować, niestety nanoszone poprawki dotyczyły w większości likwidacji przedsiębiorstw lub zwiększenia stanu liczby bezrobotnych.

Celem niniejszego opracowania jest inwentaryzacja istniejącego stanu drobnej wytwórczości i przedsiębiorczości na terenie Miasta Darłowo. Jest to materiał wyjściowy do pracy grup roboczych mających dokonać diagnozy, a następnie zdefiniować cele strategiczne dla rozwoju wytwórczości i przedsiębiorczości na terenie miasta.

Źródłem przy sporządzaniu niniejszego opracowania są dane udostępnione przez Urząd Miasta Darłowo, filię Rejonowego Urzędu Pracy w Darłowie, Bank Danych Lokalnych, dane statystyczne GUS. Zasadnicze znaczenie mają jednak materiały pozyskane bezpośrednio od przedsiębiorstw, firm i osób których działania mają decydujące znaczenie dla lokalnej gospodarki .

Miasto Darłowo jest obszarem o dość specyficznej strukturze gospodarczej. Po roku 1989 bardzo mocno odczuło strukturalne zmiany ekonomiczne. Dotyczy to zwłaszcza sektora związanego z gospodarką morską.

Z analizy działalności znajdujących się w Darłowie podmiotów wynika, że kondycja lokalnej gospodarki nie jest w najlepszym stanie. Składa się na ten fakt głównie kondycja największych przedsiębiorstw z reguły istniejących jeszcze przed rokiem 1989.

Obserwując tendencje zachodzące w okresie ostatnich ośmiu lat , po okresie szybkiego wzrostu indywidualnej działalności gospodarczej w latach 1990-1992 obecnie gospodarka Darłowa nie wykazuje wzrostu, posiada raczej trend degresywny. Ma to swoje konsekwencje w standardach życia w mieście , pomimo atrakcyjnej lokalizacji Darłowo staje się miastem z którego się ucieka. Dowodem na to są dane statystyczne dotyczące migracji ludności.

Tabela nr 1.

LP	Wyszczególnienie	1994	1995	1996	1997
1	Zameldowania na pobyt stały	155	122	138	145
2	Wymeldowania z pobytu stałego	209	189	219	217
3	Saldo migracji	-54	-67	-81	-72

Dane wskazują na wzrostową tendencję migracji ludności. Świadczy to o tym, że miasto staje się mało atrakcyjne dla swoich mieszkańców. Sytuacja ta w połączeniu z

ujemnym przyrostem naturalnym może w długim okresie czasu odbić się negatywnie na strukturze społecznej miasta.

Sytuacja gospodarcza przedsiębiorstw o strategicznym znaczeniu dla gminy.

1/ Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „KUTER”

W przeszłości wiodące przedsiębiorstwo na terenie Darłowa. W latach najlepszej koniunktury zatrudnienie osiągało poziom 1.200 osób. Firma była „lokomotywą” lokalnej gospodarki i jednocześnie wizytówką miasta.

W wyniku przemian strukturalnych po roku 1989 firma zaczyna ograniczać produkcję i zatrudnienie. Pomimo starań zarządzających przedsiębiorstwem przynosi ono znaczne straty. Obecnie „KUTER” stoi przed problemem przekształceń własnościowych, zatrudnienie spadło do poziomu ok. 200 osób.

Los przedsiębiorstwa obecnie bardziej zależy od postanowień Sądu Gospodarczego w Koszalinie, niż od wysiłków lokalnych władz w celu uratowania zakładu.

Istnieje koncepcja podziału firmy „KUTER” na cztery części które mogłyby w przyszłości przynosić dochód dla swoich właścicieli. Szczególne znaczenie miałyby utrzymanie działalności która pozwoliłaby na wzrost znaczenia przedsiębiorstwa oraz poziomu zatrudnienia.

Dużą rolę będzie miało wykorzystanie istniejących dwóch stoczniowych stanowisk remontowych oraz infrastruktury która w przyszłości może mieć decydujące znaczenie w rozwoju portu : produkcja lodu, przetwórstwo ryb, sieciarnia.

Informacje na temat przedsiębiorstwa zawarte są również w opracowaniu prof. Stanisława Szwankowskiego zawierającego diagnozę stanu istniejącego portu w Darłowie.

Sektor gospodarczy Darłowa związany z przedsiębiorstwem „KUTER” będzie zapewne przedmiotem dalszych szczegółowych analiz związanych z budową konkretnych projektów strategicznych .

Obecnie wiodącą rolę w gospodarce połowowej odgrywa Spółdzielnia „ŁAWICA” która zajmuje się połowami /zrzesza właścicieli 32-ch jednostek/ oraz przetwórstwem ryb.

2/ „AGROMET” – Fabryka Maszyn i Urządzeń Rolniczych

Przedsiębiorstwo zatrudniające w latach 80-tych około 400 osób . Po przekształceniach w latach 1993/1994 wyodrębniono dwie firmy „Odlew” oraz „Farmet”.

Przedsiębiorstwo „Odlew” funkcjonuje i zatrudnia obecnie ok. 80 osób . Firma „Farmet” została zlikwidowana na przełomie roku 1998/1999.

3/„DRABUT” – Przedsiębiorstwo Obuwnicze

Firma utworzona na bazie Przedsiębiorstwa „ALKA” zatrudnienie na przełomie lat 80/90 na poziomie 500 osób. Obecnie zakład w upadłości, zwolnienia obejmą prawdopodobnie grupę ok. 230 osób.

4/ „LILIA INTERNATIONAL” – przedsiębiorstwo powstałe na bazie Koszalińskiej Fabryce Mebli. Funkcjonuje od 3-ich lat, produkcję rozpoczęto w styczniu 1996 roku. Przedsiębiorstwo we władaniu 100% kapitału belgijskiego zatrudnia obecnie 45 osób. Początkowo poziom zatrudnienia wynosił 60 osób, obecna sytuacja zatrudnienia jest spowodowana przyjętą technologią produkcji.

Wyrobem zakładu są meble i drzwi z litego drewna dębowego i sosnowego importowanego głównie z USA i Kanady, sporadycznie wykorzystywany jest surowiec lokalny. Prawie całość produkcji jest eksportowana do Belgii oraz Francji sprzedaż krajowa nie osiąga nawet poziomu 10% ze względu na brak popytu na ten rodzaj mebli luksusowych. Kondycja przedsiębiorstwa jest uwarunkowana wyłącznie koniunkturą w sektorze meblowym w krajach Europy zachodniej.

5/ Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej – bardzo ważna ze względu na pełnione funkcje w mieście firma. Prowadzi całość gospodarki związanej z właściwym funkcjonowaniem organizmu miejskiego. Świadczy usługi wywozu nieczystości stałych i płynnych, sprzątania ulic, gospodarki wodno ściekowej, administracji cmentarza oraz usług pogrzebowych.

Zatrudnienie obecnie kształtuje się na poziomie 80 osób oraz na zasadzie prac interwencyjnych i robót publicznych dodatkowo w sezonie letnim około 30 osób. Przedsiębiorstwo będące własnością gminy posiada właściwą kondycję finansową i nie stanowi balastu dla budżetu samorządu. W strukturze finansowej notuje deficyt w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, natomiast nadwyżki w sektorze wywozu nieczystości.

Przedsiębiorstwo wykonuje również obsługę komunalną sąsiednich gmin i miejscowości np. Dąbki, Dąbkowice, Kowalewice czy gmina Darłowo.

6/ „EXCELCIOR” – Zakład Przetwórstwa Rybnego. Zajmuje się przetwórstwem ryb głównie szlachetnych. W sezonie zatrudnia do 50 osób. Jest jedną z nielicznych firm prywatnych dobrze prosperujących związanych z tradycyjną gospodarką przetwórstwa rybnego w Darłowie.

Odrębną grupę stanowią przedsiębiorstwa związane z miejską gospodarką komunalną i mieszkaniową. Są to firmy których funkcjonowanie jest konieczna dla poprawnego działania systemu miejskiego. Poza wymienionym wcześniej Miejskim Przedsiębiorstwem Gospodarki Komunalnej do grupy tej należą:

- Miejski Zarząd Budynków Komunalnych – zatrudnienie ok. 20 osób
- Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej – zatrudnienie ok. 40 osób

- Spółdzielnia Mieszkaniowa „BAŁTYK” – zatrudnienie ok. 25 osób.

Sektor prywatny.

W celach zdefiniowania tendencji gospodarczych w sektorze prywatnym przeprowadzono analizę działających podmiotów w latach 1990 – 1998 /październik/ Dokonano przeglądu wszystkich podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych branżach w latach 1990 – 1998 i dane te porównano ze stanem na październik 1998 roku.

Inwentaryzacja ta pozwala to na uchwycenie pewnych tendencji co do kierunków rozwoju poszczególnych sektorów i branż oraz na określenie które z branż na terenie miasta Darłowo mają przyszłość w zakresie drobnej wytwórczości handlu i usług.

Do przeprowadzonej analizy wykorzystano dane statystyczne GUS oraz informacje będące w posiadaniu Urzędu Miejskiego. Obecnie zarejestrowanych jest 1.418 podmiotów .

Produkcja:

Lp	Wyszczególnienie	Liczba podmiotów w latach 1990-1998	Liczba podmiotów w kwietniu 1999
1	2	3	4
1	Przetwórstwo rybne	15	2
2	Kosmetyki	1	Brak
3	Ślusarstwo	6	1
4	Siatka ogrodnicza	brak	1
5	Tworzywa sztuczne	7	4
6	Opakowania z drewna	8	1
7	Zabawki	5	2
8	Wyroby z tektury i papieru	brak	1
9	Produkcja lodu	2	1
10	Wyrób mioteł i mat stołowych	5	Brak
11	Prod. wyrobów o charakt.pomnik.	1	1
12	Przetwórstwo rybne	15	2
13	Wędliniarstwo	10	2
14	Cukiernictwo	8	5
15	Napoje chłodzące	4	Brak
16	Krawiectwo	43	9
17	Wyrób galanterii z bursztynu	2	1
18	Materiały budowlane	4	1
19	Elektrownia wodna	1	1
20	Produkcja sieci	1	Brak
21	Piekarnictwo	10	5
22	Przetwórstwo spożywcze	16	3
23	Produkcja cholewek i obuwia	4	3

24	Świece	3	3
25	Biżuteria srebrna	2	2
26	Sprzęt elektryczny	1	2
27	Galanteria z rogu	1	Brak
28	Wyroby z metalu	3	1

Razem

56

Usługi przemysłowe:

1	2	3	4
1	Naprawy RTV	14	5
2	Montaż systemu turbo	1	Brak
3	Zegarmistrzów	5	1
4	Oftalniczne	2	1
5	Naprawy AGD	7	5
6	Elektromechanika chłodnicza	5	2
7	Ślusarstwo, kowalstwo	10	1
8	Mechanika maszyn i urządzeń rolnych	8	2
9	Naprawa kalkulatorów	1	1
10	Szklarstwo	5	1
11	Naprawa i konserwacja	5	3
12	Usługi rybackie	1	1
13	Mechanika pojazdowa	37	12
14	Usługi mechaniczne	37	2
15	Kamieniarstwo	3	3
16	Stolarstwo	24	5
17	Modelarstwo w drewnie	2	1
18	Tapicerstwo	5	2
19	Usługi krawieckie	15	3
20	Witraże	2	Brak
21	Ślusarstwo – tokarstwo	3	2
22	Dziewiarstwo	11	1
23	Modniarstwo	1	Brak
24	Szewstwo	4	3
25	Rymarstwo	2	Brak
26	Introligatorstwo	1	Brak
27	Młynarstwo	1	Brak
28	Wędzenie ryb	6	4
29	Prażenie słonecznika	11	2
30	Ręczne szyldy	6	4
31	Drukarsko – powielarskie	15	7
32	Rowery i motorowery	1	Brak
33	Roboty podwodne	1	1
34	Ubój zwierząt	1	Brak
35	Montaż żaluzji	2	1
36	Usługi komputerowe	1	4
37	Reklamy	1	0

38	Urządzenia elektryczne	2	2
39	Ochrona antykorozyjna	1	1
40	Usługi spawalnicze	1	2
41	Anteny SAT	1	2
42	Nadruki tkanin	1	1
43	Krawiectwo	4	1
44	Murarstwo	38	4
45	Malarstwo i tapetiarstwo	15	5
46	Ciesielstwo	5	Brak
47	Instalatorstwo elektryczne	23	11
48	Dekarstwo – blacharstwo	3	Brak
49	Posadzkarstwo	3	1
50	Cyklinowanie	1	1
51	Zduństwo	3	2
52	Usługi ogólnobudowlane	121	47
53	Instalacje sanitarne	14	5
54	Instalacje gazowe	3	4
55	Usługi wodno - melioracyjne	5	1
56	Usługi geodezyjno – kartograficzne	2	2
57	Usługi wod. Kan.	1	1
58	Brukarstwo	1	Brak
59	Projektowanie	8	5
60	Konserwacja zabytków	1	2
61	Wykopy ziemne	3	Brak
62	Instalacje wentylacyjne	3	Brak
63	Usługi transportowe	80	36
64	Żegluga przybrzeżna	4	3
65	Transport międzyn. Do 1500 kg	1	1
66	Modelowanie odlew. W drewnie	0	1

Razem

221

Handel

1	2	3	4
1	Sprzedaż kwiatów	17	8
2	Art. Spożywcze	251	88
3	Art. przemysłowe	390	151
4	Sprzedaż ryb morskich	142	76
5	Sprzedaż warzyw i owoców	85	23
6	Pośrednictwo handlowe	23	8
7	Handel hurtowy	80	30
8	Handel obwoźny	433	114
9	Sprzedaż art. Spoż. I przemysłowych	101	83
10	Lombard	1	1
11	Export - import	14	10
12	Stacja paliw	25	4
13	Usługi marketing-konsulting	34	15
14	Skup i sprzedaż samochodów	8	3

15	Sprzedaż drobnodetaliczna art. Przemysłowych	30	10
16	Skup surowców wtórnych	1	4
Razem			628

Gastronomia

1	2	3	4
1	Punkty gastronomiczne	166	53
2	Stołówki	64	27
3	Zakłady gastronomiczne	67	45
4	Sprzedaż lodów z automatu	12	2
5	Sprzedaż gofrów	8	5
6	Produkcja waty z cukru	7	3
Razem			125

Pozostałe usługi materialne

1	2	3	4
1	Obsługa maszynowa rolnictwa	1	1
2	Chemiczne czyszczenie	13	4
3	Pranie bielizny białej	5	4
4	Maglowanie	5	1
5	Usługi komputerowe	4	1
6	Taxi osobowe	37	17
7	Usługi z zakresu gosp. leśnej		1
8	Przewóz bagażu	3	1
9	Usługi parkingowe	13	5
10	Pomoc drogowa	1	2
11	Prowadzenie recepcji	3	1
12	Sprzątanie pomieszczeń	9	5
13	Myjnia samochodowa	2	2
14	Usługi hotelarskie	514	320
15	Pośrednictwo turystyczne	10	4
16	Gry zręcznościowe	2	6
17	Pensjonaty	9	8
18	Fryzjerstwo	23	15
19	Usługi kosmetyczne	10	3
20	Usługi fotograficzne	7	4
21	Wypożyczalnia sprzętu	22	8
22	Ważenie osób	2	2
23	Mierzenie ciśnienia	1	1
24	Usługi fizjoterapeutyczne	7	6
25	Okulista - optyk	1	1
26	Stomatolog	8	5
27	Laboratorium analityczne	2	1
28	Usł. protetyczne	3	2

29	Świadczenia zdrowotne	1	6
30	Weterynarz	7	6
31	Kondycja fizyczna	4	4
32	Usł. Pogrzebowe	2	1
33	Usł. kulturalne	40	13
34	Usł. prawne	3	0
35	Działalność oświatowa	12	14
36	Doskonalenia zawodowe	1	2
37	Bioterapia	1	2
38	Kartingi	1	1
39	Usł. Organizacyjno-porządkowe	4	3
40	Usł. podatkowe	8	7
41	Usł. Administracyjno - -prawne	3	2
42	Usł. towarzyskie	3	3
43	Rekreacja	6	2
44	Pośrednictwo ubezpieczeniowe	2	1
45	Logopedia	2	2
Razem			498

Rynek pracy.

Tendencje lokalnego rynku pracy:

Sytuacja na rynku pracy jest pochodną stanu lokalnej gospodarki. Degresywne tendencje w rozwoju sektora przemysłu i usług negatywnie odbiły się na poziomie bezrobocia.

W listopadzie 1998 roku osiągnęło ono poziom 13,02% , co jest wartością wysoką w porównaniu ze średnią województwa koszalińskiego - 9,44% , oraz wartością średnią krajową 9,36%.

Liczba bezrobotnych wynosi 1922 osoby, z czego aż 633 osoby trafiło na skutek zwolnień grupowych. Kobiety stanowiły aż 66% ogółu bezrobotnych /1269 osób/.

Maksymalnie miesięcznie na liście bezrobotnych rejestrowanych jest ok. 500 osób. Prace znajduje średnio ok. 200. Świadczy to o niezwykle wysokim tempie przyrostu bezrobocia, szczególnie w roku 1998.

Niezwykle istotnym wskaźnikiem jest tu przyrost nowych rejestracji. We wrześniu 1998r na 508 osób które zarejestrowane zostały w filii RUP W Darłowie 412 zarejestrowano po raz kolejny , ale aż 96 to rejestracje po raz pierwszy.

Struktura bezrobocia

Struktura wiekowa

Lp	Grupa wiekowa	Ilość bezrobotnych osób	W tym kobiet
1	Do 24 lat	499	336
2	25-34	503	366
3	35-44	507	322
4	45-54	359	220
5	Od 54 lat	49	17

Struktura wykształcenia osób bezrobotnych

Lp	Wykształcenia	Ilość bezrobotnych osób	W tym kobiet
1	Wyższe	42	30
2	Policealne	321	266
3	Średnie ogólnokształcące	159	145
4	zawodowe	636	333
5	Podstawowe	764	487

Struktura bezrobocia wg. stażu pracy

Lp	Wysokość stażu pracy	Ilość bezrobotnych osób	W tym kobiet
1	Do 1 roku	146	121
2	1-5 lat	450	302
3	5-10	345	245
4	10-20	455	277
5	20-30	235	105
6	30 i więcej	12	0
7	Bez stażu	279	211

Niepokojącym zjawiskiem jest stały przyrost liczby bezrobotnych. Zapowiadane zwolnienia w szczególności dotyczące przedsiębiorstw KUTER, AGROMET oraz DRABUT mogą spowodować dynamiczny wzrost bezrobocia.

Inne z tendencji lokalnego rynku pracy to charakterystyczna dla Darłowa jako miejscowości turystycznej zmiany poziomu bezrobocia w związku z sezonem turystycznym. W miesiącach maj, czerwiec następuje znaczny spadek nowych rejestracji bezrobotnych na okres wakacji, natomiast w miesiącach wrzesień, październik następuje silny wzrost rejestracji osób bezrobotnych.

Chcąc oszacować sezonowość w zmianach poziomu bezrobocia, a tym samym ilość osób znajdujących pracę w sezonie turystycznym można posłużyć się przykładem roku 1998 w którym łącznie w miesiącach maj-sierpień oficjalną pracę podjęło wg. danych Powiatowego Urzędu Pracy 428 osób tj:

Ilość osób zatrudnionych sezonowo wg. statystyk PUP /rok 1998/

Maj –	151 osób
Czerwiec –	132 osoby
Lipiec	97 osób
Sierpień	48 osób

Razem	428 osób

Są to dane oficjalne, oczywistą rzeczą jest ,że przynajmniej drugie tyle osób uzyskuje zatrudnienie sezonowe „na czarno” nie odnotowując tego w żadnych statystykach. Niemniej jednak można oddać skalę znaczenia sezonu turystycznego dla zatrudnienia w Darłowie i oszacować na ile w przyszłości przedłużenie sezonu turystycznego może mieć przełożenie na trwałe miejsca pracy.

Migracja zarobkowa.

Liczba miejsc pracy w Darłowie ma tendencję malejącą. Naturalnym zjawiskiem jest poszukiwanie miejsc pracy przez mieszkańców poza samym miastem. Niestety , region , otoczenie zewnętrzne dotknięte jest podobnymi bolączkami ekonomicznymi jak samo miasto. Stolica powiatu – Sławno ma jeszcze wyższą stopę bezrobocia niż samo Darłowo. Z uzyskanych informacji wynika, że mieszkańcy poszukują pracy głównie w promieniu 20- 30 km od Darłowa.

Większa ilość mieszkańców znajduje zatrudnienie w Ustce – głównie w stoczni – około 30 osób, Koszalinie głównie na stanowiska szwaczek pracuje ok. 20 kobiet, w Zakładzie SOLMAR w Rusku k/Darłowa ok. 50 osób oraz w Zakładzie Laminatów w Sęczkowie ok. 80 osób. W Zakładzie Przetwórstwa Ryb Morskich „Mieszko” w Starym Jarosławiu zajęcie znajdują jedynie pracownicy sezonowi.

Istnieje natomiast szansa uruchomienia w Darłowie produkcji pianki poliuretanowej przez niemieckie przedsiębiorstwo ELLE GMBH które zatrudniłoby jednorazowo od 30 do 50 osób .

Szczególnie istotne są kierunki migracji ludzi młodych , którzy podejmują naukę poza Darłowem. Głównymi ośrodkami , gdzie studiuje młodzież Darłowa są; Poznań, Szczecin, Warszawa, Gdańsk. Większość absolwentów nie powraca do Darłowa osiedlając się w miastach w których zdobywała wykształcenie. Ośrodkiem, który przestał mieć znaczenie migracyjne jest Koszalin, ze względu na wysoka stopę bezrobocia oraz ograniczona ofertę miejsc pracy.

Działania Powiatowego Urzędu Pracy aktywizujące zawodowo bezrobotnych mieszkańców Darłowa.

Poziom i sytuacja bezrobocia jest pochodną sytuacji ekonomicznej i działania Urzędu pracy mają jedynie charakter aktywizujący i nie rozwiążą istniejącego problemu braku miejsc pracy. Niemniej trudno jest nie zauważyć podejmowanych działań głównie w sferze szkoleń które mają przygotować bezrobotnych do podjęcia zatrudnienia w deficytowych zawodach. Efektywność szkoleń w roku 1997 wyniosła 90% w roku 1998 ok. 50%.

Wykaz szkoleń PUP Filia Darłowo w roku 1998 oraz plan na rok 1999.

Lp	Wyszczególnienie	Ilość osób przeszkolonych w roku 1998	Plan na rok 1999
1	Kucharz –kelner	15	15
2	Spawacz gazowy	10	
3	Spawacz elektryczny	10	
4	Uprawnienia Sep		15
5	Obsługa kas fiskalnych	30	30
6	Przetwórstwo ryb	10	
7	Szkolenie komputerowe	20	
8	Ochrona mienia	20	
9	Szkolenie sanitarne		20
10	ABC biznesu		20
11	Agroturystyka		20
12	Księgowość		15
13	Księgowość małych firm		15
14	Szkolenia indywidualne	8	40
	Razem	123	190

W zakresie aktywizacji bezrobotnych podejmowane są również działania mające dać szansę okresowego zatrudnienia. Należą do nich podjęte w roku 1998 działania ze środków Funduszu Pracy w wyniku których łącznie podjęło pracę 317 osób tj:

Roboty publiczne	317 osób
Prace interwencyjne	168 osób
Zatrudnienie absolwentów	27 osób
Staże absolwenckie	7 osób
Pożyczki dla bezrobotnych	4
Pożyczki na stworzenie miejsc pracy (2) dla 8 osób	

Razem	317

Stowarzyszenie „Pomorskie Stowarzyszenie Bezrobotnych, bezdomnych i osób niepełnosprawnych” z siedzibą w Darłowie.

Organizacja pozarządowa swoimi początkami sięgająca roku 1991. Celem statutowym jest pomoc osobom bezrobotnym i pokrzywdzonym przez los w

warunkach życia i uaktywnienie ich działań na stworzenie form samopomocowych. Stowarzyszenie prowadzi biuro pośrednictwa pracy na podstawie koncesji Krajowego Urzędu Pracy oraz klub pracy. Prowadzone są zajęcia z psychologiem oraz poradnictwo indywidualne i grupowe dla osób poszukujących zatrudnienia. Stowarzyszenie finansowane jest głównie ze środków Funduszu Pracy oraz Miasta i Gminy Darłowo.

W okresie powodzi na terenach Polski południowej w roku 1997 Stowarzyszenie organizowało zbiórki na rzecz powodzian i organizowało transporty na teren Kotliny Kłodzkiej.

Otoczenie biznesu, warunki funkcjonowania podmiotów gospodarczych.

Trudno jest na obecnym etapie zbierania informacji dokonać oceny warunków działania przedsiębiorstw w Darłowie. Będzie to możliwe dopiero po konsultacjach diagnozy, gdy publicznie wypowiedzą się sami zarządzający firmami. Posiadając optykę zewnętrzną można jedynie wysnuć pobieżne wnioski co do otoczenia w jakich funkcjonują przedsiębiorstwa.

W Darłowie istnieje słaba infrastruktura usług na rzecz przedsiębiorczości. Z organizacji samorządu gospodarczego można wymienić dwie:

Izba turystyczna „DAR – 2000” lokalna organizacja, która zajmuje się tworzenie podstaw rozwoju sektora turystyki w regionie. Jest organizatorem warsztatów oferujących programy szkoleniowe mające na celu promocję lokalnych liderów w zakresie rozwoju turystyki.

Darłowska Izba Przemysłowo-Handlowa – instytucja samorządu gospodarczego zrzeszająca lokalne środowiska małego i średniego biznesu

Istnieje natomiast wiele inicjatyw które pośrednio mogłyby przyczynić się do rozwoju infrastruktury wsparcia przedsiębiorczości zwłaszcza w zakresie rozwoju turystyki. Do tych projektów, które mają szansę zaistnieć w Darłowie należą:

INFOTURBIN – sieć informacji turystyczno-gospodarczej

TRANSFER – program rozwoju lokalnej turystyki

SUPERNET – program sieci portów jachtowych

Sektor bankowy jest niedostatecznie rozwinięty. Działają dwie placówki bankowe tj. PKO BP przy ul. Morskiej 5 oraz Bank Spółdzielczy przy ul. Bogusława X oraz jego oddział przy ul. Powstańców warszawskich 17.

Istnieje również okienko kredytowe INVEST Banku. Paradoksalną sytuacją jest brak bankomatu w darłowskich placówkach bankowych. Biorąc pod uwagę liczbę

potencjalnych klientów w sezonie, trudno zrozumieć dlaczego istnieją takie nisze rynkowe w zakresie bankowej obsługi detalicznej.

W dalszej części pracy nad strategią podjęte zostaną próby określenia potencjału sektorowego, czyli zatrudnienia i siły ekonomicznej w rozbiciu na poszczególne branże. Niezbędny do tego jest jednak udział mieszkańców miasta gdyż mogą oni widzieć inaczej przyszłość swojego miasta, a co się z tym wiąże inne kierunki rozwoju poszczególnych branż.

Konieczne będzie również określenie wspólnie z diagnozą portu skutków zmian w zakresie polityki związanej z gospodarką morską w zakresie bezrobocia i sektora małych i średnich przedsiębiorstw.

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY - MIASTO DARŁOWO

PROGRAM ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Opracował:

Lech Michalski

WARSZAWA kwiecień 1999

1. WSTĘP

1.1 Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest ocena diagnostyczna obecnego stanu infrastruktury transportowej miasta, dostosowana swym zakresem do specyfiki etapu procesu planistycznego jakim jest „Strategia Rozwoju dla Miasta Darłowa”. W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, że podstawowym zadaniem planowania strategicznego jest łączenie bieżącej oceny stanu istniejącego z tworzeniem wizji i określaniem priorytetów, działań, odpowiedzialności, terminów i budżetu. Rozstrzygnięcia w zakresie szczegółowych rozwiązań technicznych powinny nastąpić w ramach analiz i opracowań projektowych, które winny być po uzyskaniu społecznej akceptacji założeń strategicznych. Wiąże to się z wykonaniem szczegółowej inwentaryzacji do celów projektowych.

Z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego miasta, strategiczna diagnoza stanu istniejącego, prognozy i analizy możliwych scenariuszów rozwoju powinny doprowadzić do sformułowania miejskiej polityki transportowej, w tym określenia działań organizacyjnych, planistycznych i inwestycyjnych, umożliwiających skutecznie realizowanie tej polityki. Ta świadomość powinna być obecna w toku konsultacji społecznych na każdym etapie realizacji „Strategii”.

Niniejsze opracowanie zawiera zbiór informacji o systemie transportowym Darłowa, dostosowany do strategicznego charakteru opracowania, ale także obarczony mankamentami wynikającymi z braku miejskich baz danych o stanie technicznym układu ulicznego, natężeniach ruchu, wypadkach drogowych itp. Nie mniej dotychczas zebrane dane należy uznać za wystarczające do postawienia wniosków diagnostycznych i oceny jakości funkcjonowania istniejącej infrastruktury transportowej. Informacje te będą uzupełniane w trakcie dalszych prac nad strategią, zwłaszcza o dane z obserwacji ruchu kołowego w sezonie letnim.

1.2 Źródła danych

Wykorzystane w opracowaniu dane pochodzą z następujących źródeł:

- mapy w skali 1:25000, 1:10000, 1:2000
- informacja Referatu Gospodarki Komunalnej na formularzu FISE-Fotografia gminy
- informacja Komisariatu Policji w Darłowie
- informacja PKP
- informacja PKS w Darłowie
- Generalny Pomiar Ruchu wykonany przez GDDP w 1995r.
- własne pomiary ruchu ulicznego w 1998 r. i inwentaryzacja miejsc parkingowych
- projekt organizacji ruchu i oznakowania m. Darłowa wykonany przez ZUT w Koszalinie

2. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA

2.1 Struktura przestrzenna i demograficzna

Miasto Darłowo położone jest u ujścia rzeki Wieprzy w województwie zachodnio-pomorskim, w powiecie Sławno (od 1 stycznia 1999). Gmina liczy 16 tyś. mieszkańców i ma powierzchnię 20 km kwadratowych. Obszar miejski Darłowa obejmuje trzy obszary zabudowy: obszar śródmiejski (i dwa obszary znajdujące się w odległości około 2,5 km w kierunku morza: Darłówko Wschodnie (160 mk) i Darłówko Zachodnie (1400 mk). W strukturze przestrzennej obszaru śródmiejskiego wyróżnić można :

- rejon centralny, w granicach starych murów warownych na północ od rz. Wieprzy (5000 mk),
- rejon przydworcowy, na południe od rz. Wieprzy (4400 mk),
- rejon mieszkaniowy pomiędzy ul. Chopina a ul. Cmentarną (4000 mk),
- rejon mieszkaniowy pomiędzy ul. Emilii Plater, a ul. Ojca Tyńnickiego – Osiedle Bema (700 mk).

Większość obiektów położonych w wyżej wymienionych rejonach śródmiejskich znajdują się w odległości 500-1000 metrów od centrum miasta, a więc w zasięgu dojścia pieszego.

W gminie znajduje się port morski, przedsiębiorstwa związane z gospodarką morską i przemysłem, w tym przedsiębiorstwa inwestorów zagranicznych (Lilia Int. Belgia, Forenede Granitbrud Dania). W sezonie letnim liczne ośrodki wypoczynkowe, hotele i pensjonaty stanowią poważne źródło ruchu pieszego i kołowego na terenie miasta.

Statystyczne dane urzędu gminy wskazują, że:

- przy liczbie 9,5 mieszkańców zawodowo-czynnych, procent bezrobocia wynosi 18,6%,
- 100% ludności gminy stanowi ludność miejska.

2.2 Zewnętrzne powiązania transportowe

2.2.1 Powiązania drogowe

Miasto powiązane jest z układem dróg samochodowych poprzez :

- drogę wojewodzką nr 203 (Koszalin-Ustka) łączącą Darłowo z Ustką (38 km) i Koszalinem (34 km)
- drogę wojewodzką nr 205 (Sławno-Darłowo) łączącą Darłowo z Sławnem (21 km), a dalej poprzez drogę krajową nr 6 (Gdańsk-Szczecin) z Koszalinem (41 km), Słupskiem (27 km) i Gdańskiem-Rebiechowo (137 km) oraz poprzez drogę nr 207 i 21 z Poznaniem (237 km); droga nr 205 jest w bardzo złym stanie technicznym, na długich odcinkach posiada wąską jezdnię bitumiczną z źle utrzymanymi, obniżonymi poboczeniami,
- drogę powiatową Darłowo-Słowino-Karwice, w stanie technicznym, lepszym niż droga 205; miejscami źle utrzymane, obniżone pobocze gruntowe.

Obecnie, układ uliczny Darłowa nie wiąże się bezpośrednio z układem dróg krajowych. Układ ten wykorzystywany jest do przewozów towarów (samochody

ciężarowe) i przewozów osób środkami transportu indywidualnego (samochody osobowe) i zbiorowego (autobusy). Z uwagi na obecne i przyszłe funkcje portu jako przejścia granicznego, może zająć konieczność weryfikacji klasyfikacji dróg.

Darłowo jest siedzibą Placówki Terenowej Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Koszalinie. W powiązaniach zewnętrznych, linie PKS łączą Darłowo przede wszystkim z Koszalinem, Sławnem i Słupskiem, a także z Dąbkami, Jeżycami i Postominem. Najdłuższe kursy wykonywane są do Wałcza i Szczecina.

2.2.2 Powiązania kolejowe

Miasto Darłowo posiada tylko jedno połączenie kolejowe ze stacją węzłową Sławno. Odcinek Sławno - Darłowo jest częścią linii znaczenia miejscowego (kat. 3) Korzybie – Darłowo o prędkości maksymalnej 40 km/h. Linia ta, prawdopodobnie z uwagi na znaczenie obronne, figuruje w wykazie linii o znaczeniu państwowym określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 września 1996 r. (Dz. U. nr 112, poz. 538, z 23.09.1996 r.). Do niedawna odcinek ten stanowił fragment około 100-kilometrowego szlaku z Chojnic do Darłowa poprzez Pojezierze Kaszubskie. Obecnie, odcinek pomiędzy Korzybiem a Sławnem jest już całkowicie rozebrany, a na odcinku Sławno-Darłowo nie ma regularnego ruchu pasażerskiego, jedynie w sezonie letnim kursują pociągi kolonijne.

Obciążenie roczne brutto (natężenie przewozów) ruchem pasażerskim i towarowym, bez uwzględniania masy lokomotyw, wynosi: 0,03 Tg / rok. Tak małe obciążenie wynika z faktu, że np. w październiku 1995 roku linią przejeżdżało w kierunku „do Darłowa” średnio 0,4 pociągu towarowego o masie 211 ton, w kierunku przeciwnym 0,3 pociągu o masie 40 ton.

2.2.3 Powiązania wodne

Miasto jest portem rybackim i handlowym. W porcie mogą zawijać statki o wyporności do 1000 BRT, długości 75m. i zanurzeniu do 4 m. Port dostępny jest także dla jachtów i łodzi motorowych. Przez rzekę Wieprzę miasto powiązane jest ze Sławnem i Miastkiem (powiązanie o znaczeniu turystycznym).

2.2.4 Powiązania lotnicze

Na terenie gminy (w pobliżu wsi Bobolin) znajduje się lotnisko wojskowe, które już obecnie w szczególnych przypadkach jest udostępniane lotom cywilnym. W przyszłości, może ono stanowić dodatkowy atut w użytkowaniu mariny przez gości z Niemiec i Skandynawii.

2.3 Podróże mieszkańców Darłowa

W listopadzie 1998 roku przeprowadzono ogólne badania ankietowe metodą wywiadu domowego w 400 gospodarstwach domowych na terenie Darłowa i 50 gospodarstwach na terenie gminy poza Darłowem. Ankieta dotyczyła zachowań transportowych mieszkańców w dniu roboczym i objęła łącznie około 1500 osób w

wieku powyżej 6 lat, przy czym większość ankietowanych osób należy do grup wiekowych 15-18 i 30-45. Wyniki tych badań uwzględnione będą w analizach prognostycznych ruchu samochodowego i pieszego przy formułowaniu założeń rozwoju obsługi transportowej miasta. Wzór zastosowanej ankiety przedstawiono w Załączniku nr 1.

3. SYSTEM TRANSPORTOWY MIASTA

3.1 Infrastruktura drogowa

3.1.1 Układ ulic

W układzie ulicznym Darłowa wyróżnić można następujące ulice układu podstawowego :

- Mickiewicza (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Gen. Sowińskiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Wyspiańskiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Wojska Polskiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Skłodowskiej – Curie (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Ojca Tyńieckiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203),
- Leśna (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205),
- Podzamcze (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205)
- Morska (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205),
- Conrada (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205, Darłówko Wsch.)
- Żeromskiego,
- Cmentarna,
- Chopina
- Lotników Morskich (Darłówko Zach.),
- Zwycięstwa (Darłówko Zach.),
- Władysława IV (Darłówko Zach.),
- odcinek ul. Kąpielowej stanowiący dojazd do mostu (Darłówko Wsch.) i dalej do ul. Władysława IV (Darłówko Zach.).

Powyższe ulice są ulicami zbiorczymi o jednej jezdni dwukierunkowej (Z1/2). Pozostałe ulice stanowią układ lokalny. W śródmiejskiej strefie, w układzie ulic lokalnych funkcjonują odcinki ulic jednokierunkowych oraz odcinek wyłączony z ruchu samochodowego (z wyjątkiem samochodów dostawczych) na ul. Powstańców Warszawskich (od Placu Kościuszki do ul. 1-go Maja).

Na funkcjonowanie układu ulicznego miasta wpływ ma lokalizacja i stan techniczny przepraw mostowych. Obecnie eksploatowane są następujące mosty drogowe:

- ul. Curie-Skłodowskiej nad rz. Wieprza,
- ul. Curie-Skłodowskiej nad Kanałem Młyńskim,
- ul. Wojska Polskiego nad rz. Wieprza (tylko dla pieszych i samochodów dostawczych)
- ul. Żeromskiego nad kanałem,

- ul. Długa nad kanałem,
- ul. Lotników Polskich (Darłówko), nad rz. Grabowa
- ul. Sportowa-Portowa nad rz. Wieprzą (kładka dla pieszych),
- ul. Kąpielowa-Władysława IV (Darłówko) nad rz. Wieprzą (tylko dla pieszych i samochodów specjalnych).

Tak więc obecnie na ul. Skłodowskiej-Curie funkcjonuje jedyna, ogólnodostępna dla ruchu samochodowego przeprawa przez rz. Wieprzę i Kanał Młyński.

Łączna długość ulic będących w ciągu dróg wojewódzkich wynosi około 12 km, a pozostałych ulic około 40 km, w tym około 18 km dróg gruntowych (43%). Do końca 1998 roku drogi krajowe i drogi wojewódzkie w mieście pozostawały pod zarządem DODP - Zarząd Dróg w Koszalinie (Załącznik nr 2). Obecnie drogi wojewódzkie są w zarządzie Zarządu Województwa Zachodnio-Pomorskiego w Szczecinie.

Skrzyżowania ulic układu podstawowego są skrzyżowaniami zwykłymi, kilka skrzyżowań jest częściowo skanalizowanych (o poszerzonych wlotach). W układzie ulicznym Darłowa nie występują:

- skrzyżowania z wyspami dzielącymi, azylami dla pieszych,
- skrzyżowania z sygnalizacją świetlną i małe ronda,
- specjalne urządzenia dla ruchu rowerowego.

Niektóre ze skrzyżowań układu podstawowego wymagają korekt geometrycznych, a w konsekwencji zmian w oznakowaniu pionowym i poziomym (np. skrzyżowanie Skłodowskiej-Curie-Ojca-Tynieckiego-Cmentarna-Powstańców Warszawskich-Okrężna, czy skrzyżowanie Skłodowskiej-Curie-Żeromskiego-Wojska Polskiego), niezależnie od kierunków rozbudowy układu ulicznego miasta. Konieczność ta będzie się nasilała w miarę wzrostu natężeń ruchu, zwłaszcza w sezonie letnim. Niezbędne zmiany mogą być określone jedynie poprzez wykonane szczegółowych analiz natężeń i bezpieczeństwa ruchu w ramach odpowiednich projektów koncepcyjnych i budowlanych.

Generalnie, organizację ruchu w Śródmieściu (oznakowanie pionowe) należy uznać za poprawną, jednakże zauważalna jest tendencja do przeznakowywania lokalnych układów ulic (jest to powszechna w Polsce praktyka, rezygnuje się z ogólnych zasad m. in. „zasady pierwszeństwa z prawej”). Poprzez wprowadzenie wielu jednokierunkowych odcinków ulic zwiększono liczbę miejsc postojowych na jezdniach wąskich uliczek. Jednak z uwagi na wzrastający ruch i znaczne różnice w ruchu sezonowym i pozasezonowym do Śródmieścia, może zachodzić konieczność wprowadzenia większych, sezonowych ograniczeń dostępności do Śródmieścia. Zdjęcia newralgicznych elementów sieci ulicznej miasta zamieszczono w Załączniku nr 3.

3.1.2 Parkowanie

Problem rozbieżności pomiędzy potrzebami i możliwościami parkowania w Darłowie jest zróżnicowany w zależności od pory roku, miejsca i funkcji obszaru miasta oraz rodzaju parkowania.

W przypadku parkowania nocnego w miejscu zamieszkania deficyt miejsc postojowych o obszarach mieszkaniowych wynika z:

- w ciągu całego roku, ze zbyt małego wskaźnika miejsc parkingowych przyjmowanego w latach budowy osiedli mieszkaniowych (Osiedle Bema czy osiedle przy ul. Królowej Jadwigi); zalecany obecnie wskaźnik to jedno miejsce postojowe na mieszkanie plus jedno miejsce na dziesięć mieszkań dla gości,
- w sezonie z obecności gości na kwaterach, dla których dodatkowo potrzebne jest np. na wspomnianych osiedlach około 200 miejsc postojowych.

Obecnie w obszarach o przeważającej funkcji mieszkaniowej parkowanie odbywa się w zatokach parkingowych przy zabudowie wielorodzinnej, natomiast przy zabudowie jednorodzinnej na jezdniach lokalnych (parkowanie przykrawężnikowe) o ile parkowanie nie odbywa się w obrębie posesji.

Inaczej problem ten przedstawia się w strefie śródmiejskiej miasta. Tam potrzeby parkingowe wynikają zarówno z funkcji mieszkaniowej (parkowanie nocne) jak i handlowo-usługowej i biurowej (administracyjnej). W tej strefie pracuje prawie połowa mieszkańców Darłowa. Przyjmowane warunki parkowania uzależnione są od zróżnicowanej dla różnych użytkowników dostępności do tego obszaru. Przy zachowaniu nieograniczonej dostępności do Śródmieścia, liczba niezbędnych miejsc postojowych wynikać będzie z bilansu określonego przy założeniu

- 0,7-1,0 miejsce postojowe na mieszkanie,
- 1 miejsce postojowe na 15-20 m² powierzchni usług.

Obecnie w obszarze śródmiejskim wyróżnić można:

- parkingi dla 365 samochodów osobowych, w tym strzeżone dla ponad 160 pojazdów,
- zatoki parkingowe dla 320 samochodów osobowych,
- parkowanie przykrawężnikowe na odcinkach jezdni lokalnych, jednokierunkowych o dopuszczonym postoju pojazdów,
- parkowanie przykrawężnikowe płatne na ul. Powstańców Warszawskich.

Generalnie można stwierdzić, że w obszarze śródmiejskim liczba i lokalizacja ogólnodostępnych miejsc parkingowych nie odpowiada potrzebom sezonowego ruchu turystycznego, natomiast jest wystarczająca poza sezonem. W tym celu należy rozpatrzyć możliwości zorganizowania sezonowego parkingu od strony Darłówka Wchodniego.

W obszarze o rozwiniętej funkcji rekreacyjnej w Darłównie wyróżnić można:

- parkingi dla 400 samochodów osobowych, w tym strzeżone dla 215 pojazdów,
- zatoki parkingowe dla 230 samochodów osobowych,
- parkowanie przykrawężnikowe na odcinkach jezdni lokalnych o dopuszczonym postoju pojazdów,
- parkingi zakładowe i hotelowe.

Odczuwalny deficyt miejsc występuje w słoneczne dni weekendowe w lecie, kiedy to zwiększa się liczba gości tylko na pobyt dzienny.

Spis zinwentaryzowanych miejsc postojowych przedstawiono w Załączniku nr 4

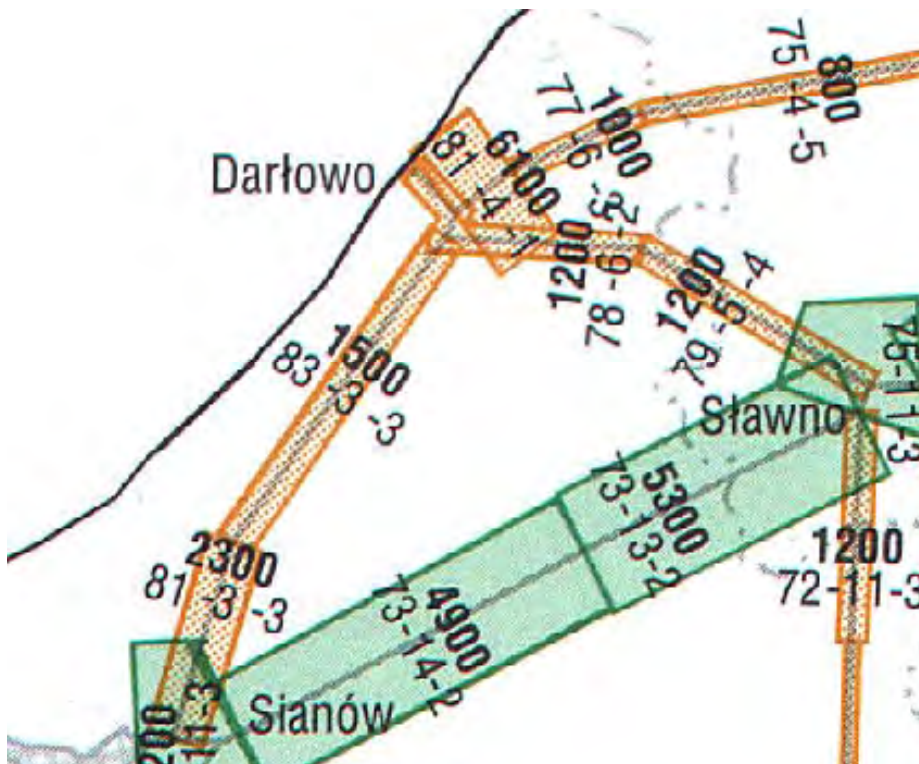
3.1.3 Natężenia ruchu

Położenie miasta w strefie przybrzeżnej i wynikające z niego funkcje powodują, że w charakterystykach ruchu drogowego wyraźnie zaznacza się wpływ ruchu

sezonowego, a jednocześnie z racji swego położenia w układzie transportowym, znikomy udział ruchu tranzytowego przez gminę. Jedyne, istotne dla rozważań uciążliwości, ruch tranzytowy przez obszar miasta występuje na kierunku Ustka-Koszalin.

Z analiz natężeń ruchu pomierzonych w ramach Pomiaru Generalnego na drogach krajowych wynika, że w okresie pomiarów w 1995 roku (pomiaru są prowadzone w maju i wrześniu) średnioroczne natężenie dobowe na obszarze Darłowa wynosiło:

- 6100 pojazdów/dobę na ul. Curie-Skłodowskiej w ciągu drogi krajowej nr 203,
- 1500 pojazdów/dobę na wylocie drogi krajowej nr 203 w kierunku Koszalina,
- 1200 pojazdów/dobę na wylocie drogi krajowej nr 205 w kierunku Sławna,
- 1000 pojazdów/dobę na wylocie drogi krajowej nr 203 w kierunku Ustki.



Pomiar generalny natężeń ruchu w 1995 roku

W stosunku do roku 1990 ruch ten wzrósł w przedziale 40-80%. W ruchu tym, udział samochodów ciężarowym zawierał się w zakresie 3-6%.

Pomiary uzupełniające przeprowadzone dla celów niniejszego opracowania na przełomie sierpnia i września 1998 roku wskazują, że średnio natężenia dobowe wzrosły o około 30% w stosunku do 1995 roku. W sieci ulic Darłowa najbardziej obciążonymi ulicami są :

- ul. Curie-Skłodowskiej (odcinek od ul. Żeromskiego do ul. Podzamcze) 8960 poj./dobę,
- ul. Żeromskiego 7370 poj. /dobę,
- Aleja Wojska Polskiego 6400 poj. /dobę,
- ul. Morska 5150 poj./dobę.

W godzinach szczytu popołudniowego (godz. 15:00-16:00) do najbardziej obciążonych skrzyżowań należą:

- skrzyżowanie Aleja Wojska Polskiego-Żeromskiego,
- skrzyżowanie Curie-Skłodowskiej-Podzamcze-Chopina,
- skrzyżowanie Curie-Skłodowskiej- Ojca Tynieckiego-Powstańców Warszawskich,
- skrzyżowanie Żeromskiego-Bogusława,
- przejazd przez deptak na ul. Powstańców Warszawy

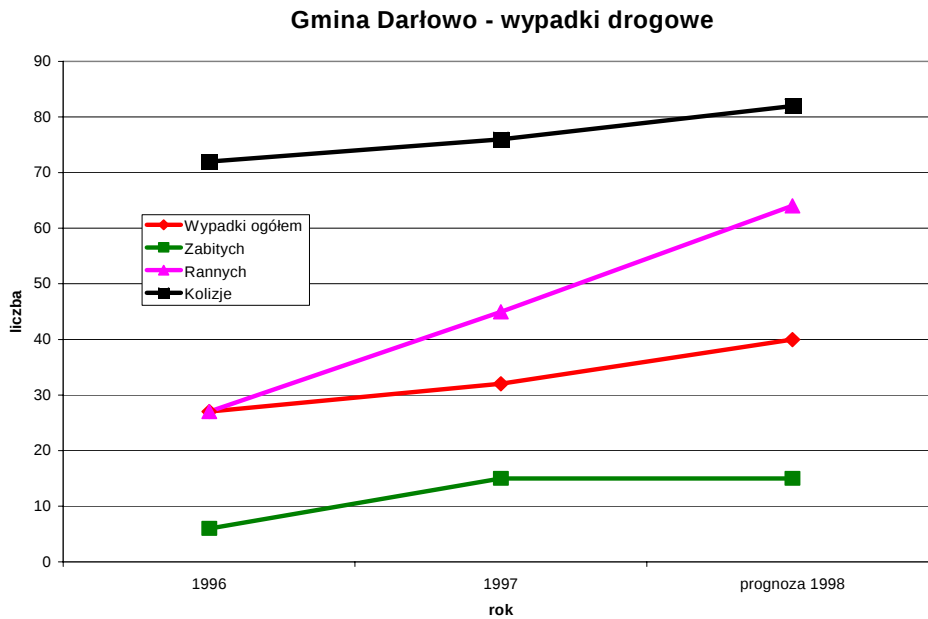
Natężenia ruchu pomierzone pod koniec sierpnia 1998 r. w godzinie szczytu w pięciu punktach sieci ulicznej przedstawiono na kartogramach w Załączniku 5. Wstępna analiza wskazuje na to, że skrzyżowania te nie należą do permanentnie przeciążonych, a przeciążenia wlotów podporządkowanych występują w sezonie letnim. Z uwagi na termin wykonywania niniejszego opracowania, niemożliwe było przeprowadzenie badań ruchu w miesiącach czerwiec-lipiec oraz uchwycenia letniego ruchu weekendowego (sobotnio-niedzielnego) w dni słoneczne (plażowe). Pomiary te zostaną przeprowadzone w sezonie letnim w 1999 roku i uwzględnione w formułowaniu założeń strategicznych.

3.1.4 Wypadki drogowe

Gwałtowny wzrost motoryzacji i ruchu drogowego przy znikomych działaniach modernizacyjnych układu drogowo-ulicznego powoduje od wielu lat systematyczny wzrost zagrożenia wypadkowego. Na terenie całej gminy w latach 1995-1997 wydarzyło się 100 wypadków, w tym 36 na terenie miasta Darłowa. W Darłowie od 1996 roku liczba wypadków wzrosła o około 50%. Tendencje wzrostowe dla wypadków z ofiarami zabitymi i rannymi przedstawiono na rysunku będącym załącznikiem niniejszego opracowania. Wstępne analizy danych o wypadkach wskazują na duże zagrożenie bezpieczeństwa pieszych. Typowe wypadki dla Darłowa to także najechania na rowerzystę, uderzenie w drzewo, jazda pod wpływem alkoholu. Niewątpliwie, największa liczba wypadków zdarza się w sezonie letnim, zwłaszcza w sierpniu natomiast koncentrację wypadków zauważyć można przede wszystkim na:

- ulicy Żeromskiego
- ul. Ojca Tynieckiego,
- górnym odcinku ul. Skłodowskiej-Curie,
- ul. Conrada,
- ul. Lotników Morskich.

. Przybliżoną lokalizację wypadków z lat 1995-1997 przedstawiono na załączonym rysunku



Liczby wypadków drogowych w gminie Darłowo

Liczby wypadków w poszczególnych miesiącach i porach dnia

Miesiąc	Wypadki	Zabici	Ranni	Godziny wystąpienia wypadków				Kolizje
				6-14	14-18	18-22	22-6	
I	3		3	1		2	2	10
II	4	2	3	2		4		9
III	8	1	9	2	1	4	1	13
IV	10	1	12	5	4		1	16
V	8		10	4	2	2		17
VI	8	2	7	2	1	3	1	20
VII	9	1	8	1	2	3	3	47
VIII	23	5	34	8	4	6	5	71
IX	8	2	10	1	3	2	2	19
X	8	4	11	1	2	2	1	35
XI	6	2	4	2	2	2		18
XII	5		5	2		1	2	19
Razem	100	20	116	31	21	31	18	294

3.2 Miejski transport zbiorowy

Miejski transport zbiorowy w Darłowie stanowią:

- linie autobusowe PKS
- prywatne linie autobusowe

Placówka Terenowa PKS z siedzibą w Darłowie dysponuje 40 autobusami (Autosan, Jelcz, Iveco). Nie prowadzi kursów dalekobieżnych (pow. 150 km), natomiast realizuje ważne dla obsługi transportowej miasta połączenie z Darłówkiem (dziennie maksymalnie 7-9 kursów, a w sezonie letnim ponad 20). Ogólne miesięczne przewozy PKS w 1998 roku wahały się od 146 tyś. w lutym do 197 tyś. w lipcu. Ten poziom przewozów świadczy o małej rentowności przedsiębiorstwa. Zdaniem kierownictwa przedsiębiorstwa, poza godzinami rannymi 4:00-6:00 i popołudniowymi 13:00-16:00, przewozy pasażerskie są znikome (często zerowe), co ma świadczyć o wystarczającym, a nawet zbyt dużym potencjale przewozowym PKS i braku potrzeby uruchamiania prywatnych linii autobusowych.

Na terenie Darłowa uruchomione są dwie sezonowe i jedna całoroczna, prywatne linie autobusowe. Obsługują one połączenie z Darłówkiem. Fakt funkcjonowania kilku przewoźników w sytuacji braku dostatecznej liczby podróży świadczy o potrzebie dokonania odpowiednich uzgodnień i koordynacji przewozów oraz eliminacji nieuczciwych praktyk przewozowych.

3.3 Miejskie struktury zarządzanie drogami

W strukturach administracyjnych miasta, problematyka utrzymania i rozwoju transportu w mieście leży w kompetencjach dwóch referatów:

- Referatu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej ze stanowiskiem Referenta ds. Drogownictwa,
- Referatu Planowania i Rozwoju m. in. organizacja transportu.

Jak dotąd, referaty nie dysponują komputerowymi bazami danych o:

- stanie technicznym ulic i urządzeń drogowych,
- natężeniach ruchu drogowego,
- lokalizacji i rodzajach wypadków drogowych.

Od stycznia 1999 roku uległ zmianie zakres kompetencji miasta w zakresie zarządzania byłymi drogami krajowymi i wojewódzkimi na terenie gminy. Z faktu tego wynika konieczność usprawnienia struktur urzędów miejskich i współdziałania z urzędami powiatowymi w zakresie rozwoju i utrzymania sieci ulicznej.

W projekcie budżetu na 1999 rok oprócz bieżącego utrzymania nawierzchni i oznakowania, ujęto jedynie takie zadania jak remonty kilku odcinków chodników, wejścia na plażę i modernizację ul. Młyńskiej. Ale i te zadania mogą nie dojść do skutku z braku środków finansowych i priorytetów dla budowy oczyszczalni ścieków. Świadczy to o ogromnych trudnościach takiego modernizowania układu ulicznego, aby spełniał on współczesne wymagania w zakresie utrzymania sprawności i poprawy bezpieczeństwa ruchu

BRAK 4 MAPEK
I 5 ZAŁĄCZNIKÓW

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY - MIASTO DARŁOWO

PROGRAM ROZWOJU BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Opracowała:

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY – MIASTO DARŁOWO

PROGRAM ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI

DIAGNOZA STANU ISTNIEJACEGO

Opracowali:

Zofia Pindor

Warszawa kwiecień 1999

STRATEGIA ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI.

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO.

1. Przedmiot i cel strategii zarządzania nieruchomościami.

Przez samo pojęcie zarządzania nieruchomościami rozumie się działalność gminy zmierzającą do racjonalnego użytkowania i wykorzystania gruntów znajdujących się na jej obszarze. W ramach strategii zarządzania nieruchomościami określa się zasady i sposób prowadzenia tej działalności przez gminę, z uwzględnieniem prawidłowego zagospodarowania obszaru, warunków własnościowych, struktury użytkowania, rynku nieruchomości, przepisów prawa. Jej celem jest ustalenie powiązań pomiędzy głównymi celami politycznymi samorządu lokalnego jakimi są rozwój gospodarczy, jakość i koszty życia w mieście a sposobem wykorzystania przestrzeni miejskiej i warunkami obrotu nieruchomościami.

W gospodarce rynkowej, sposób, w jaki tereny miejskie są użytkowane i przez kogo ma duże znaczenie dla efektywności ekonomicznej i rozwoju gospodarczego. Jest to kluczowy problem realizacji celów dotyczących jakości życia ludności, przystępności i atrakcyjności życia w mieście. Stopień osiągania tych celów jest dla polityków samorządowych jednym z najważniejszych zagadnień. Jakość życia w mieście uzależniona jest od rozwoju przedsiębiorczości i podaży miejsc pracy zapewniającej bezpieczeństwo zatrudnienia. Wymaga to tworzenia atrakcyjnych warunków inwestowania oraz różnego rodzaju działań stymulujących obrót nieruchomościami z uwzględnieniem priorytetowych sposobów ich wykorzystania. Jakość życia w mieście uzależniona jest też od warunków mieszkaniowych i kosztów pozyskania mieszkania. Wpływa na to z jednej strony cena gruntów i koszty budowlane a z drugiej standard i stan techniczny istniejących zasobów mieszkaniowych.

Gmina, realizując strategię zarządzania nieruchomościami na swoim terenie, występuje w podwójnej roli:

1. jako właściciel i dysponent gruntów, budynków i lokali mieszkalnych oraz powierzchni użytkowych, z które jest odpowiedzialna; gmina wykorzystuje swoje zasoby prowadząc odpowiednią politykę ich użytkowania i prywatyzacji, może też wpływać na rynek nieruchomości;
2. jako stymulator rozwoju inwestycji: gmina na podstawie uprawnień ustawowych ustala lokalne zasady użytkowania przestrzeni, moderuje zachowania podmiotów gospodarczych poprzez lokalną politykę podatkową, poprzez podniesienie atrakcyjności gruntów i udostępnienie ich lokalnego rynku, poprzez „otwarcie” się dla potencjalnych inwestorów.

Stosuje przy tym różnego rodzaju narzędzia. Elementami takiej działalności gminy jako stymulatora rozwoju inwestycji, typowymi dla warunków rynkowych są:

- ✓ monitorowanie wskaźników wykorzystania gruntów, związanych z zarządzaniem miastem,
- ✓ opracowywanie i udostępnianie informacji rynkowej, w tym różnego rodzaju ofert adresowanych do inwestorów,
- ✓ dostarczanie wiarygodnych informacji dla inwestorów co do sposobu i czasu zagospodarowywania nabywanych gruntów,
- ✓ ponowne zagospodarowanie i poprawa jakości istniejącej infrastruktury w rejonach o dużym popycie,
- ✓ uwzględnianie tendencji rynkowych w decyzjach dotyczących sposobu użytkowania gruntów, zagęszczenia i wielkości działek budowlanych itd.,
- ✓ ułatwianie przeniesienia funkcji i ponownego wykorzystania terenów przemysłowych,
- ✓ ułatwianie rewitalizacji zaniedbanych obszarów mieszkaniowych,
- ✓ bezpośrednie uczestnictwo w operacjach rynkowych w obrocie nieruchomościami, tworzenie zasobu gruntów budowlanych dla celów regulacji rynku nieruchomości

- ✓ stymulowanie obrotu nieruchomościami poprzez pomoc w finansowaniu, prywatyzację, stosowanie preferencji w stosunku do wybranych grup społecznych,
- ✓ wykorzystywanie własnego (gminnego) zasobu nieruchomości jako instrumentu do realizacji celów różnego rodzaju polityk, np. polityki rozwoju gospodarczego, polityki zatrudnienia, polityki mieszkaniowej, polityki socjalnej, itd.

Zarządzanie i gospodarka nieruchomościami podlegają ogólnym decyzjom politycznym władz samorządowych w zakresie polityki przestrzennej, gospodarczej i społecznej gminy. Istniejący sposób i stan zagospodarowania obszaru gminy oraz jej sytuacja gospodarcza określają wyjściową bazę dla wykorzystania narzędzi gospodarki nieruchomościami przy realizacji celów tej polityki. Polityka gminy oraz społeczna, ekonomiczna i rzeczowa baza gospodarki gruntami i budynkami stanowią wewnętrzne uwarunkowania strategii zarządzania nieruchomościami.

Władze samorządowe Darłowa określiły swoją politykę przestrzenną przyjmując w drodze uchwały Rady Gminy „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miasto Darłowo” w 1996r. W dokumencie tym wnioski dla polityki przestrzennej gminy poparte są wyczerpującą analizą warunków społecznych, gospodarczych i przestrzennych w gminie.

W poniższych rozdziałach wykorzystano prezentowane w „Studium” dane dotyczące ogólnych uwarunkowań, uaktualniając je w miarę możliwości, oraz ustosunkowano się do niektórych wniosków, istotnych z punktu widzenia zarządzania nieruchomościami w obecnej sytuacji. W opracowaniu zaprezentowano ponadto bardziej szczegółową analizę gospodarki nieruchomościami (gruntami i budynkami), których gmina jest właścicielem.

2. Sytuacja ogólna.

2.1. Wielkość i przeznaczenie nieruchomości gruntowych.

Z punktu widzenia możliwości operowania gruntami istotna jest wielkość, przeznaczenie i sposób zagospodarowania terenów potencjalnie zdolnych do obrotu i wykorzystania na cele inwestycyjno - budowlane. Takimi terenami są grunty przeznaczone pod budownictwo, a także grunty rolne w stosunku do których możliwa jest zmiana przeznaczenia, w miarę rozwoju urbanizacji obszarów miejskich.

Pomijając obszary gruntów leśnych, wód i terenów komunikacyjnych, powierzchnia geodezyjna pozostałych gruntów na terenie gminy Miasto Darłowo wynosiła w 1995 r. ok. 1.644 ha a w 1998 - 1740 ha. Nastąpił wzrost powierzchni gruntów przeznaczonych pod zabudowę:

Zestawienie: Grunty przeznaczone pod zabudowę i grunty rolne w granicach gminy.

Gmina Miasto Darłowo	1995	1998
1. Powierzchnia geodezyjna gruntów rolnych i gruntów przeznaczonych pod zabudowę - ogółem	1.644 ha	1.740 ha
2. Grunty przeznaczone pod zabudowę	308 ha	325 ha
w tym:		
– prywatne	brak danych	-
– komunalne	74%	99,4%
– państwowe	brak danych	0,6%
3. Grunty rolne	1.423 ha	1.415 ha
w tym:		
– prywatne	34%	42%
– komunalne	25%	21%
– państwowe	41%	33%

(1995: dane z WGiTR Urzędu Wojewódzkiego, 1998: dane z Urzędu Rejonowego w Koszalinie)

Użytki rolne zajmują przeważającą część obszaru gminy i stanowią ok. 70% ogólnej powierzchni gruntów. Użytki rolne położone na terenie gminy zaliczane są w większości do klas stosunkowo dobrych (klasa III i IV). Jakkolwiek w świetle obowiązujących przepisów wymaga to specjalnych zabiegów, część gruntów, znajdujących się w strefach rozwojowych gminy, może zostać przeznaczona na inne cele (mieszaniowo - usługowe, produkcyjno - składowe i gospodarki komunalnej). Ta ewentualność może być wykorzystana przy rozpatrywaniu możliwości poprawy efektywności wykorzystania terenów miejskich, położonych w zasięgu sieci przesyłowych infrastruktury komunalnej.

Zasób gruntów przeznaczonych pod zabudowę jest znaczny. Powierzchnia tych gruntów ogółem jest prawie dwukrotnie większa od powierzchni zainwestowanych terenów osiedlowych. Stanowi więc to wystarczająca rezerwę dla rozwoju miasta. Wziąwszy pod uwagę, że przeważająca większość tych gruntów należy do gminy oznacza, że ma ona w swoim zasięgu mocne narzędzie wpływania na sposób przyszłego zagospodarowania rozwojowych obszarów.

Mankamentem jest brak bieżącej informacji na temat sposobu wykorzystania gruntów na terenie gminy oraz stanu ich uzbrojenia - wskaźniki te nie są monitorowane.

2.2. Sposób zagospodarowania obszaru gminy.

Jak to zostało podkreślone w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasto Darłowo”, użytkowanie i przeznaczenie poszczególnych obszarów w gminie uzależnione jest od warunków naturalnych. W szczególności dominanta takich funkcji gospodarczych jak turystyka i rekreacja oraz przetwórstwo rybne ma ścisły związek z nadmorskim położeniem miasta.

Obszar gminy dzieli się wyraźnie na trzy wyodrębniające się przestrzennie i funkcjonalnie strefy:

- Darłowo - rozwinięte urbanistycznie miasto znajdujące się 3 km od brzegu morza, koncentruje funkcje istotne dla społeczności lokalnej oraz sezonowych wczasowiczów

i przedsiębiorców, przede wszystkim funkcje mieszkaniowe, usługowo - handlowe, administracyjne i kulturalne; znajdują się tu również miasto jako ośrodek turystyczny pełni również funkcje ponadlokalne.

- Darłówek - odsunięte od miasta na dystans tych 3 km, nad samym morzem - centrum gospodarki turystycznej i wypoczynkowej, przekształcone z dawnej osady rybackiej.
- Port wraz z pasem technicznym Urzędu Morskiego i rozciągający się wzdłuż rzeki Wieprzy do Darłowa obszar terenów przemysłowych i przemysłowo - składowych.

Oprócz tych stref na terenie gminy, nad morzem, zlokalizowane są tereny wojskowe.

Strefy te są od siebie odseparowane: stanowią jakby oddzielne tkanki osadnicze. Przestrzenie pomiędzy nimi wypełnione są przez niezurbanizowane obszary terenów zielonych oraz pól uprawnych, łąk i pastwisk.

Taka struktura osadnictwa może stanowić zarówno walory gminy jak i zagrożenia dla jej harmonijnego rozwoju. Z jednej strony bowiem mamy do czynienia z unikalną formą przestrzenną, jednoznaczną ze względu na podział funkcji, atrakcyjną z punktu widzenia funkcji turystycznych i wypoczynkowych dzięki dużym obszarom zieleni i wolnych terenów możliwych do zagospodarowania dla celów sportowych czy rekreacyjnych, z drugiej zaś strony zainwestowanie, dostarczenie i utrzymanie na właściwym poziomie nowoczesnej infrastruktury na terenach „rozrzuconych” jest kosztowne. Ponadto utrzymanie właściwej cenności gruntów w każdej z wyodrębniających się stref uzależnione jest wyłącznie od poziomu atrakcyjności gospodarczej realizowanych tam funkcji. (Z tego punktu widzenia korzystne wydaje się łączenie funkcji na terenach przeznaczonych do zainwestowania lub poprawy zainwestowania).

W tej sytuacji może powstać dylemat: inwestowanie w obszar, na którym rola gospodarcza funkcji przewodniej słabnie, w zasadzie nie jest opłacalne, ale może jednak okazać się skutecznym bodźcem dla renesansu tej funkcji. Niewątpliwie konieczność poszukiwania racjonalnych rozwiązań stanowi wyzwanie dla organów decyzyjnych.

W przyjętej, poprzez „Studium”, polityce przestrzennej gminy, zdecydowano o zachowaniu dotychczasowej struktury funkcji gospodarczych i odpowiadającej im struktury przestrzennej. Zakłada się jednocześnie wzrost działalności w sektorze turystyczno - wypoczynkowym oraz rozwój gospodarczego oddziaływania portu.

Wnioski dla gospodarki nieruchomościami płynące z zaleceń „Studium” dotyczą działań rehabilitacyjnych i transformacyjnych oraz przygotowania do inwestycji wskazanych gruntów. To, w jakiej kolejności i przy użyciu jakich narzędzi działania te będą realizowane, zależy będzie od polityki gospodarczej i społecznej i ogólnych ustaleń Strategii Rozwoju gminy.

3. Gospodarka gruntami komunalnymi.¹

3.1. Zasoby gruntowe gminy.

Zasoby gruntowe gminy stanowią grunty pozyskane z komunalizacji mienia ogólnonarodowego oraz grunty nabyte od Skarbu Państwa nieodpłatnie na podstawie umowy cywilno - prawnej. Obecnie gmina jest właścicielem łącznie 523,07 ha gruntów, w tym:

- 513 ha (bez dróg) na terenie miasta Darłowo,
- 2,9 ha na terenie wsi Krupy, przeznaczone na rozbudowę wylewiska i strefę ochronną,
- 7,17 ha na terenie wsi Żukowo Morskie zabudowanych oczyszczalnią ścieków.

Przeznaczenie gruntów pozostających w zasobie gminy i znajdujących się w granicach miasta, jest następujące:

3.2. Forma zarządzania nieruchomościami gruntowymi gminy.

Zarządzanie nieruchomościami gruntowymi gminy powierzone jest Zarządowi Miasta w granicach ustalonych uchwałą Rady Miejskiej z dnia 13 lutego 1998 r. „w sprawie zasad nabywania, zbywania i obciążania nieruchomości gruntowych oraz ich wydzierżawiania i wynajem na okres dłuższy niż 3 lata”. Zgodnie z tą uchwałą Zarząd Miasta ma prawo do wydzierżawiania lub wynajmowania nieruchomości z zasobu gminy

¹ W opracowaniu wykorzystano opisy i dane z „Informacji o stanie mienia komunalnego - część opisowa do tabeli zbiorczej” oraz zestawienia liczbowe przekazane z Referatu Geodezji, Gospodarki Gruntami i Rolnictwa Urzędu Miejskiego w Darłowie. Dane te zawierają pewne niejasności, które należy wyjaśnić.

na okres do 9 lat. Jednak uchwały Zarządu Miasta w sprawie nabywania, zbywania lub wydzierżawiania nieruchomości powyżej 3 lat podlegają opinii właściwej Komisji Rady Miejskiej lub rozstrzygnięciu w drodze uchwały Rady.

Działania operacyjne w zakresie gospodarki gruntami komunalnymi prowadzi Referat Geodezji, Gospodarki Gruntami i Rolnictwa w Urzędzie Miejskim.

W Urzędzie Miejskim nie prowadzi się ewidencji nieruchomości gruntowych.

Ewidencja gruntów komunalnych i gruntów Skarbu Państwa prowadzona jest przez Urząd Rejonowy w Koszalinie, Oddział Ewidencji Gruntów.

Księgi Wieczyste prowadzone są przez Sąd Rejonowy, Wydział Ksiąg Wieczystych w Koszalinie.

3.3. Gospodarka nieruchomościami gruntowymi.

3.3.1. Władanie gruntami.

W ogólnej powierzchni 513 ha gruntów (bez dróg), pozostających w zasobie gminy, większość - 347 ha - stanowią użytki rolne (łąki, pastwiska, grunty orne). Część tych terenów (155 ha) w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczona jest pod zabudowę. Do czasu realizacji inwestycji są wydzierżawiane na cele rolnicze. Charakter rolny tereny te utracą przed wydaniem pozwolenia na budowę.

Grunty komunalne rozdysponowane są następująco:

- 24 ha znajduje się w zarządzie jednostek nie posiadających osobowości prawnej,
- 146 ha jest w użytkowaniu wieczystym osób fizycznych i prawnych oraz ogrodów działkowych,
- 155 ha znajduje się w dzierżawie osób fizycznych i prawnych,
- 188 ha to grunty pod zabudowaniami, drogami i placami; są one w części zadrzewione, występują tu również nieużytki, tereny zieleni osiedlowej oraz grunty proponowane do dzierżawy.

Obecny stan władania gruntami komunalnymi przedstawia poniższe zestawienie 3.2.:

Zestawienie 3.2. Grunty komunalne w Gminie Miasto Darłowo według formy władania (w ha).

Darłowo 15.10.1998.	Grunty ogółem	Forma władania			
		przekazane w zarząd	użytkowani e wieczyste	dzierżawa	inne
Grunty ogółem	513	24	146	155	188
grunty rolne	347	10	41	155	141
ogrody działkowe	50	-	50	-	-
pozostałe grunty zabudowane i niezabudowane	116	14	55	-	47

3.3.2. Zbywanie nieruchomości gruntowych.

Formalne porządkowanie ksiąg wieczystych dla gruntów komunalnych zostało już zakończone. Zbywanie i nabywanie nieruchomości gruntowych poparte jest formą prawną ksiąg wieczystych.

Gmina zbywa grunty wg przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami oraz zasad określonych w uchwale Rady Miejskiej z dnia 21 kwietnia 1998.

Dzierżawa gruntów na cele nierolnicze następuje na podstawie umów cywilno - prawnych, długoterminowych (umowy 30 - letnie) lub krótkoterminowych (na okres 3 do 9 lat), przy tym:

- nowe umowy zawierane są w wyniku przetargów,
- przedłużanie umów dzierżawnych zawartych na krótki czas następuje w przypadkach uzasadnionych, w szczególności, gdy działka została zainwestowana przez dotychczasowego dzierżawcę.

Zasadniczo przy zbywaniu gruntów obowiązują przetargi. W szczególności W trybie przetargowym zbywane są działki budowlane, grunty zabudowane budynkami niemieszkalnymi i mieszkalnymi przeznaczonymi do rozbiórki, remontu lub modernizacji.

Bez przetargu gmina wydierżawia grunty przeznaczone na cele rolnicze a także tereny służące urządzeniu ogrodów przydomowych.

W latach 1996 i 1997 przekazano inwestorom:

- pod budownictwo mieszkaniowe 19 działek o łącznej powierzchni 5.240 m².
- pod inne inwestycje 4 działki o łącznej powierzchni 13.068 m².

W planach sprzedaży na rok 1998 przewidziano znaczny wzrost obrotu nieruchomościami gruntowymi. Do sprzedaży przygotowano 35 działek budowlanych oraz 20 działek znajdujących się w sąsiedztwie działek wnioskodawców - „na poprawienie warunków posiadanej nieruchomości”. Dla tych celów zbywane są działki różnej wielkości od 4m² do 200m² (jeśli nie spełniają warunków samodzielnej działki budowlanej).

3.3.3. Efekty finansowe gospodarki gruntami.

Dochody z tytułu zbywania i dzierżawy gruntów miały, jak dotąd, niewielki udział we wpływach budżetowych gminy:

W latach 1996 i 1997 sprzedaż gruntów przyniosła łącznie 749.000,- zł. Wpływy z opłat za wieczyste użytkowanie gruntów w tych latach wyniosły łącznie 311.195,- zł.

W 1998 r, w związku z przewidywanym wzrostem sprzedaży działek, planowane dochody z tego tytułu były wielokrotnie wyższe niż to miało miejsce w latach poprzednich i wynosiły 3.275.000,-zł. Ponadto w planach sprzedaży znajdowały się działki z budynkami przeznaczonymi do rozbiórki wycenione na kwotę 40.000,- zł.

Planowano też wpływy z przekształcenia prawa użytkowania wieczystego na prawo własności 500 działek, w wysokości 140.000,- zł. Byłaby to kwota porównywalna z rocznymi wpływami z tytułu opłat za u użytkowanie wieczyste.

Efekty finansowe gospodarki gruntami w 1998 r. nie przyniosły planowanych efektów. Wpływy ze sprzedaży mienia wyniosły 60% kwoty planowanej. Lepsze efekty przyniosło przekształcenie prawa wieczystego użytkowania działek w prawo własności: 91% planowanych wpływów przy połowie planowanych do przekształcenia działek (co

świadczy o większym zainteresowaniu prawem własności u użytkowników działek o znaczniejszej wartości).

3.3.4. Inwestycje komunalne.

Inwestycje komunalne takie jak budowa urządzeń komunalnych (oczyszczalnia ścieków, ujęcia wody itd.), rozwój infrastruktury technicznej, budowa ulic, są ważnym czynnikiem wzrostu wartości nieruchomości w gminie.

Z wykazów poniesionych kosztów na inwestycje komunalne w Darłowie wynika, że w latach 1991 - 1997 i w roku obecnym gmina zrealizowała szereg inwestycji, których efektem jest poprawa jakości życia w mieście. Obciążenie budżetu gminy z tytułu poniesionych kosztów na te inwestycje, wynosiło w poszczególnych latach:

- 1994r.: 13,1%
- 1995r.: 9,7%
- 1996r.: 14,0%
- 1997r.: 13,9%

Konsekwencją tego musiał być również wzrost ceny gruntów na obszarach objętych tymi inwestycjami.

Udział kosztów budowy infrastruktury technicznej i urządzeń komunalnych w ogólnych kosztach inwestycji wynosił w poszczególnych latach od 30% do 95%, zależnie od struktury wydatków. Koszty te w różnym stopniu równoważone były wpływami z gospodarki gruntami. Np. udział wpływów z tytułu sprzedaży i dzierżawy gruntów w kosztach poniesionych na podniesienie standardu nieruchomości w gminie wynosił:

- 14,6% w 1996 roku,
- 40,9% w 1997 roku,
- 31,1% w 1998 roku.

Należy się spodziewać, że wskaźnik ten, w miarę rozwoju infrastruktury w mieście, będzie przybierał coraz wyższe wartości. Uzależnione jest to jednak od zainteresowania inwestowaniem na terenie gminy.

4. Gospodarka budynkami komunalnymi.

4.1. Zasoby gminy.

W zasobach gminy znajduje się 255 budynków, z tego:

- ✓ 166 budynków stanowi własność gminy.
- ✓ 89 budynków stanowi współwłasność gminy i osób prywatnych (wspólnoty mieszkaniowe).

Budynki należące w całości do gminy (166 budynków) są to w większości obiekty wzniesione przed II wojną światową, murowane o stropach drewnianych, znajdujące się w złym stanie technicznym. Takie budynki stanowią 93% zasobu będącego własnością gminy. Ze względu na zły stan techniczny lub brak nowoczesnych instalacji, 136 budynków (82%) wymaga modernizacji a pozostałe zakwalifikowane są obecnie do remontu kapitalnego lub do rozbiórki.

Zestawienie 4.1.1.

Miasto Darłowo stan w dniu 30.06.98.	Budynki należące w 100% do gminy		
	Budynki	Mieszkania	Lokale użytkowe
1) Ogółem	166	1280	12
2) Budynki wybudowane przed II wojną światową	155	1200	11
3) Budynki zakwalifikowane do modernizacji	136	1204	12
4) Budynki zakwalifikowane do remontu kapitalnego	12	37	-
5) Budynki zakwalifikowane do rozbiórki	18	39	-

Budynki należące do gminy w większości wyposażone są w podstawowe instalacje: wodociąg, kanalizację i gaz przewodowy. Z wyjątkiem 1 budynku, nie mają centralnego ogrzewania. W zasobie znajduje się jednak 95 budynków (łącznie 1120

mieszkań), w których nie ma łazienek oraz 40 małych domów substandardowych (łącznie 130 mieszkań), w których lokale nie są wyposażone w ustęp spłukiwany.

Gmina jest współwłaścicielem 89 budynków należących do wspólnot mieszkaniowych, przy tym w większości przypadków (74 budynki) jest właścicielem większościowym. Ta sytuacja daje gminie możliwość decydowania w sprawach utrzymania technicznego i remontów nieruchomości wspólnej w tych budynkach. Jakkolwiek budynki wspólnot mieszkaniowych wzniesione były w większości po wojnie i należą do „młodszej” części zasobu, to jednak wymagają one nakładów na remonty i modernizacje.

Gmina wydatkuje znaczne kwoty na remonty budynków których jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Koszty remontów w budynkach własnych gminy pokrywane są z przychodów Miejskiego Zakładu Budynków Komunalnych oraz dotacji z budżetu gminy. Koszty te w 1997 r. wynosiły prawie 600.000,0 zł (przeciętnie 3.604,0 zł na 1 budynek).

Koszty remontów uchwalane i następnie ponoszone przez wspólnoty, pokrywane są z zaliczek na fundusz remontowy, wpłacanych przez wszystkich właścicieli lokali proporcjonalnie do ich udziałów. Koszty zaplanowane na 1998r. wynoszą łącznie 68.000,0 zł (przeciętnie 1.146,0 zł na 1 wspólnotę).

Zestawienie 4.1.2.

Koszty remontów budynków, których gmina jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Darłowo, 1997 / 1998.	Koszty remontów w tys. zł.
1) Koszty gruntownych napraw i modernizacji poniesione przez MZBK w 1997r.	598,2 tys.
2) w tym dotacja gminy	518,0 tys.
3) Nakłady na remonty planowane przez wspólnoty mieszkaniowe na 1998r.	102,0 tys.
4) w tym udział gminy	68,0 tys.

W konsekwencji aktualnego stanu technicznego budynków gmina stoi przed koniecznością:

➤ uzupełnienia zasobu mieszkaniowego o 39 mieszkań zamiennych dla lokatorów

budynków nie nadających się już do eksploatacji,

- zapewnienia pewnej puli mieszkań na tymczasowe zakwaterowanie lokatorów na czas remontów kapitalnych; wielkość tej puli zależy od przyjętego harmonogramu remontów,
- wdrożenia programu modernizacji budynków i systematycznej wymiany zużytych lub wyposażenia w brakujące instalacje i urządzenia.

Stan wyposażenia technicznego budynków należących do gminy wskazuje, że główne prace modernizacyjne dotyczą przede wszystkim wymiany instalacji wodno - kanalizacyjnych i gazowych oraz doprowadzenia centralnego ogrzewania. Opóźnianie tych prac nie tylko przyczynia się do szybkiej dekapitalizacji budynków ale też zwiększa koszty ich konserwacji.

Wyposażenie budynków w ekonomiczne piece centralnego ogrzewania przyczynić się może do zmniejszenia opłat mieszkaniowych ponoszonych przez lokatorów. Może to z kolei obniżyć wydatki gminy z tytułu wypłat dodatków mieszkaniowych, które w wypadku lokatorów mieszkań komunalnych są w Darłowie bardzo wysokie: koszt wypłat dodatków na rzecz lokatorów mieszkań komunalnych stanowił 56% ogólnej sumy wypłat w 1997r.

4.2. Zarządzanie budynkami.

4.2.1. Forma organizacyjna zarządzania budynkami.

Gospodarkę budynkami sprawuje w Darłowie Miejski Zakład Budynków Komunalnych - jednostka budżetowa gminy.

Zakład zatrudnia 33 osoby. Przy obecnych zasobach pozostających w eksploatacji ZMBK, na 1 zatrudnioną osobę przypada średnio obsługa ok. 8 budynków i ok. 2.500 m² powierzchni eksploatacyjnej.

W strukturze organizacyjnej Zakładu, oprócz jednostek merytorycznych (księgowość, inspektorzy techniczni i administratorzy), znajduje się również zespół konserwatorskiej obsługi technicznej wraz z zapleczem magazynowym. W efekcie koszty konserwacji budynków włączone są do ogólnych kosztów Zakładu (wliczone są w ciężar kosztów osobowych, wyposażenia i materiałów).

➤ Należy rozważyć możliwość wyłączenia obsługi konserwatorskiej ze struktury organizacyjnej ZMBK.

Umożliwi to kontrolę kosztów i poprawę efektów konserwacji budynków. Jest to konieczne dla prowadzenia prawidłowej analizy kosztów planowania remontów w budynkach. Ułatwi to też prowadzenie planowej konserwacji, która jest niezbędna w wypadku zasobów znajdujących się w złym stanie technicznym, jak to ma miejsce w zasobach komunalnych Darłowa.

4.2.2. Koszty zarządu budynkami.

Koszty utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy wyniosły w 1997 r. prawie 2,5 mln zł. Około 1/3 tej sumy stanowiły koszty zarządu, na które składają się koszty administracji oraz bieżącego utrzymania i konserwacji budynków.

Stosunkowo duży udział w kosztach - ok. 25% - miały wydatki na remonty budynków (gruntowne naprawy i modernizacje). Świadczy to o znacznym zaangażowaniu gminy w poprawę stanu technicznego zasobu.

Zestawienie 4.2.2.1. Koszty utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy.

Darłowo. stan w dniu 31.12.1997 r.	Koszty poniesione w 1997 r. w tys. zł.	Struktura kosztów
Poniesione koszty utrzymania budynków ogółem	2.432,6	100%
w tym :		
1) Zarząd i administracja, bieżąca eksploatacja budynków, konserwacja i bieżące naprawy	791,3	32,5%
2) Gruntowne naprawy i modernizacja budynków	598,2	24,6%
3) Świadczenia (bez c.o. i c.c.w.)	625,2	25,7%
4) c.o. / c.c.w.	417,9	17,2%
5) koszt utrzymania 1 m2 powierzchni eksploatacyjnej ogółem	2,49 zł / miesiąc	
6) w tym koszt administracji i bieżącego utrzymania 1 m2 powierzchni eksploatacyjnej.	0,81 zł / miesiąc	

Koszty utrzymania budynków (bez kosztów energii cieplnej) w przeliczeniu na 1m2 powierzchni eksploatacyjnej na miesiąc wyniosły w 1997 r. około 2,5 zł. Tak wysoki koszt spowodowany był znacznymi wydatkami na remonty.

Koszty zarządu i bieżącego utrzymania wraz z konserwacją, które zgodnie z przepisami obciążają czynsze lokatorów i zaliczki (we wspólnotach mieszkaniowych), wyniosły 0,80 zł. / 1 m2 / miesiąc i stanowiły 116% średniej wysokości czynszu regulowanego naliczonego w 1997 r. w zasobach gminy.

Głównym źródłem pokrycia kosztów utrzymania budynków są wpływy z lokali mieszkalnych: - czynsze regulowane i opłaty za świadczenia wnoszone przez lokatorów oraz zaliczki na poczet kosztów zarządu wnoszone przez właścicieli mieszkań wykupionych. Jednakże w znacznym stopniu, przy obecnym zaangażowaniu w remonty zasobów, duży udział w finansowaniu gospodarki budynkami ma gmina.

Udział użytkowników mieszkań i udział gminy w finansowaniu utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy kształtował się w Darłowie w 1997r. następująco:

- ✓ Udział lokatorów (wpływy z czynszów i zaliczek) - 64,8%

✓ Udział gminy (dotacje plus pozostałe wpływy ZMBK) - 35,2%

Zestawienie 4.2.2.2. Pokrycie kosztów utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy.

Darłowo stan w dniu 31.12.1997 r.	wpływy uzyskane w 1997 r. w tys. zł	struktura wpływów
Wpływy uzyskane ogółem	2.725,9	100%
w tym		
1) Wpływy z lokali mieszkalnych	1.766,0	64,8%
– Czynsze	726,0	26,6%
– Zaliczki na koszty zarządu	102,9	3,8%
– Opłaty za świadczenia	568,3	20,8%
– Opłaty za c.o. i c.c.w.	368,8	13,6%
2) Wpływy z czynszów za lokale użytkowe	441,9	16,2%
3) Dotacje z budżetu gminy	518,0	19,0%
4) Stopień pokrycia kosztów przez wpływy	112,1%	

Koszty utrzymania budynków są zrównoważone wpływami. Dzieje się tak dzięki wysokiej dotacji gminy. Jednakże zwraca uwagę brak pokrycia kosztów świadczeń i kosztów energii cieplnej przez opłaty wnoszone z tego tytułu przez użytkowników lokali do zarządcy.

✓ Opłaty za świadczenia pokryły koszty świadczeń - w 91%

✓ Opłaty za c.o. pokryły koszty c.o. - w 88,2%

Oznacza to, że ZMBK zadłuża się u dostawców świadczeń w imieniu użytkowników lokali.

Zasada wnoszenia przez zarządcę opłat za świadczenia usług komunalnych stanowi znaczny problem dla budżetów gospodarki budynkami. Udział opłat za usługi wodno - kanalizacyjne i wywóz nieczystości w kosztach utrzymania budynków wynosi w Darłowie ponad 25%. Udział opłat za c.o. i c.c.w. 17%. Zauważmy, że im większy jest ten wskaźnik tym większe środki "wysysane" są z budżetów gospodarki budynkami: jednostki zarządzające zasobami pośrednicząc pomiędzy użytkownikiem lokalu a przedsiębiorstwem usług komunalnych, regulować muszą z góry należności. Część tych

sum nigdy nie jest zwracana przez użytkowników lokali i pozostaje po stronie strat gospodarki budynkami jako "zaległości czynszowe". W wypadku Darłowa suma „zastawiona” w 1997 r. na rzecz użytkowników lokali u usługodawców stanowiła równowartość 10% opłat za świadczenia, tj. ok. 60.000,- zł oraz 12% opłat za energię ciepłą, tj. ok. 50.000,- zł.

Chcąc obniżyć straty z tytułu pośrednictwa w opłatach za świadczenia, trzeba uwzględnić w planach modernizacji budynków i wprowadzać stopniowo, „przy okazji” wymiany instalacji:

- wyposażenie lokali mieszkalnych i użytkowych w liczniki zużycia wody i energii ciepłej.

Zaległości w opłatach powyżej 3 miesięcy powodują istotne straty gospodarki budynkami.

W Darłowie liczba mieszkań zadłużonych ponad 3 miesiące oraz kwoty zadłużenia są mniejsze niż wskazują to przeciętne dane statystyczne dla miast w b.województwie koszalińskim.

w 1997 r. liczba mieszkań zadłużonych wyniosła 121, co stanowiło 7% ogólnej liczby lokali mieszkalnych znajdujących się pod zarządem MZBK (w miastach b. woj. koszalińskiego udział ten wyniósł 15,5%). Znamienne jest, że z opłatami zalegają w głównej mierze lokatorzy mieszkań komunalnych. W grupie zadłużonych znalazło się tylko 5 właścicieli mieszkań wykupionych od gminy.

Ogólna suma zaległości obciążyła budżet MZBK na kwotę 107.000,- zł. Przeciętna wysokość zadłużenia wyniosła w skali roku 884,29 zł na 1 mieszkanie obciążone conajmniej 3 miesięcznymi zaległościami w opłatach (w miastach b. woj. koszalińskiego wskaźnik ten wyniósł 952,00 zł).

4.2.3. Czynsze regulowane.

Mieszkania własne gminy oczynszowane są wg stawek uchwalanych przez Radę Miejską. Dotychczas w Darłowie stosowano zasadę ustanawiania stawki bazowej na poziomie średnim i obniżania lub podwyższania tej stawki zależnie od standardu mieszkania. Obecnie odstępiono od tej zasady. Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej z dnia 12 września 1997 r. stawka bazowa ustanowiona została jako najwyższy poziom czynszu, od którego możliwa jest obniżka od 2% do 20% stawki bazowej, zależnie od standardu technicznego, wyposażenia i lokalizacji mieszkania w budynku.

Wobec niskiego, przeciętnie, standardu mieszkań komunalnych, obniżki przysługują znacznej liczbie lokatorów. W efekcie, mimo prawie trzykrotnego wzrostu stawki bazowej, nastąpił stosunkowo niewielki wzrost średniego naliczanego czynszu za 1 m² powierzchni użytkowej miesięcznie: z 0,69 zł w 1997 r. do 0,86zł obecnie.

Jak wykazano wyżej, koszty zarządu i bieżącego utrzymania wraz z konserwacją budynków, które zgodnie z przepisami obciążają czynsze lokatorów, wyniosły w 1997 r. 0,80 zł. / 1 m² / miesiąc. Przy zachowaniu dotychczasowego poziomu kosztów, deficyt wynikający z przewagi kosztów nad wpływami z tytułu czynszów zostanie zlikwidowany, o ile pozwoli na to efektywna windykacja czynszów.

4.2.4. Dodatki mieszkaniowe.

Zgodnie z ustawą z dnia 2 lipca 1994 r. o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych, gmina wypłaca dodatki mieszkaniowe uprawnionym gospodarstwom domowym. Dodatki mają na celu zrównoważenie budżetów domowych rodzin o niskich dochodach, ponoszących nadmierne opłaty mieszkaniowe.

Przeszło połowę gospodarstw domowych korzystających z dodatków mieszkaniowych w Darłowie, stanowią lokatorzy mieszkań komunalnych. W 1997 r. wypłacono dodatki grupie 425 lokatorów, w I połowie 1998 r. - 434 lokatorom. Oznacza

to, że około 30% gospodarstw zamieszkujących lokale gminy należy do uboższych warstw społecznych miasta.

Zestawienie 4.2.4. Gospodarstwa domowe korzystające z dodatków mieszkaniowych wg formy własności mieszkań

Darłowo	Wyплаты dodatków mieszkaniowych	
	1997 r.	I połowa 1998 r.
Gospodarstwa domowe, którym wypłacono dodatki	789	845
w tym gospodarstwa w lokalach:		
1) komunalnych	53,9%	51,4%
2) spółdzielczych	27,2%	30,9%
3) zakładowych	15,6%	14,4%
4) innych	1,7%	3,3%
Suma wypłat w zł.	499.872,00	423.702,00
Koszty poniesione przez gminę z tytułu wypłat dodatków, w zł.	245.153,00	203.866,00
Udział lokatorów mieszkań komunalnych w wypłatach, w zł.	278.730,00	182.835,00

Gmina ponosi znaczne koszty z tytułu wypłat dodatków mieszkaniowych. Jednakże około połowa tych kosztów refinansowana jest z dotacji celowej budżetu Państwa. Ponadto koszty poniesione realnie przez gminę wracają w dużej części do gospodarki budynkami gminy w formie dodatków mieszkaniowych adresowanych do lokatorów.

W 1997 r. ponad 100% a w I półroczu 1998 r. 90% kosztów poniesionych przez gminę z tytułu wypłat dodatków „wróciło” do lokatorów mieszkań komunalnych. Oczywiście udział gospodarki mieszkaniowej gminy w tych kwotach jest tylko w częściowy, odpowiada opłatom wnoszonym przez lokatorów do zarządcy. Natomiast nie obejmuje kosztów opłacanych samodzielnie przez lokatorów.

4.3. Gospodarka lokalami użytkowymi.

W wyniku realizowanej w okresie I kadencji samorządowej polityki prywatyzacji, gmina zbyła na rzecz dotychczasowych użytkowników większość skomunalizowanych lokali użytkowych. Celem tej polityki było zachowanie istniejących branż handlu detalicznego i usług. Obecnie gmina jest w posiadaniu bardzo skromnego zasobu lokali użytkowych.

Ogółem we własności komunalnej znajduje się 30 lokali użytkowych. Łączna ich powierzchnia wynosi ok. 5.300 m². Stanowi to 6,5% ogólnej powierzchni eksploatacyjnej budynków znajdujących się we własności lub współwłasności gminy.

Tylko 11 lokali przeznaczonych jest na wynajem komercyjny.

Dochód z lokali użytkowych, mający na ogół istotne znaczenie dla gospodarki budynkami jako źródło pokrycia kosztów, w Darłowie stanowi 31% kosztów bieżącego utrzymania budynków (bez kosztów c.o. i remontów). Przy istniejącej małej powierzchni i ograniczeniu wynajmu komercyjnego lokali użytkowych, jest to efekt dobry.

Zestawienie 4.4.1.

Koszty utrzymania budynków i dochody z lokali użytkowych.

Darłowo stan w dniu 31.12.1997 r.	Sumy w skali roku
1) Koszty utrzymania budynków (bez c.o. i remontów)	1.416,0 tys. zł
2) Uzyskane dochody z czynszów za lokale użytkowe	441,9 tys. zł
3) Udział dochodów w pokryciu kosztów (2:1)	31%
4) Przeciętna wysokość czynszu za 1 m ² powierzchni użytkowej na miesiąc	7,0 zł

Lokale użytkowe gminy zróżnicowane są pod względem czynników wpływających na wysokość czynszu i potencjału ekonomicznego, tj. wielkości i położenia na terenie miasta. 1/3 z nich liczy powyżej 100 m² i zlokalizowana jest w handlowo - turystycznej, „komercyjnej” części miasta. Jednak prawie połowa to lokale małe i usytuowane poza

głównym ruchem handlowym. Przeciętna wielkość lokalu użytkowego gminy wynosi 177m².

Jednym ze sposobów zwiększenia dochodów gminy jest wynajem powierzchni komercyjnych. Są to zarówno lokale użytkowe jak i powierzchnie reklamowe, parkingi itp., z których wpływy zasilają gospodarkę mieszkaniową i pozwalają na znaczne ograniczenie dotacji z budżetu gminy do tej gospodarki.

➤ Należy rozważyć możliwość rozszerzenia powierzchni komercyjnych w obrębie zasobów gminy.

Skutecznym środkiem na zwiększenie dochodów z powierzchni komercyjnych jest zobowiązanie jednostki gospodarującej budynkami do właściwego wykorzystywania potencjalnych możliwości budynków i ich otoczenia. Jednostka ta powinna mieć też wpływ na poziom opłat za wynajem powierzchni i lokali użytkowych.

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY – MIASTO DARŁOWO

PROGRAM ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI

DIAGNOZA STANU ISTNIEJACEGO

Opracowali:

Zofia Pindor

Warszawa kwiecień 1999

STRATEGIA ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI.

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO.

1. Przedmiot i cel strategii zarządzania nieruchomościami.

Przez samo pojęcie zarządzania nieruchomościami rozumie się działalność gminy zmierzającą do racjonalnego użytkowania i wykorzystania gruntów znajdujących się na jej obszarze. W ramach strategii zarządzania nieruchomościami określa się zasady i sposób prowadzenia tej działalności przez gminę, z uwzględnieniem prawidłowego zagospodarowania obszaru, warunków własnościowych, struktury użytkowania, rynku nieruchomości, przepisów prawa. Jej celem jest ustalenie powiązań pomiędzy głównymi celami politycznymi samorządu lokalnego jakimi są rozwój gospodarczy, jakość i koszty życia w mieście a sposobem wykorzystania przestrzeni miejskiej i warunkami obrotu nieruchomościami.

W gospodarce rynkowej, sposób, w jaki tereny miejskie są użytkowane i przez kogo ma duże znaczenie dla efektywności ekonomicznej i rozwoju gospodarczego. Jest to kluczowy problem realizacji celów dotyczących jakości życia ludności, przystępności i atrakcyjności życia w mieście. Stopień osiągania tych celów jest dla polityków samorządowych jednym z najważniejszych zagadnień. Jakość życia w mieście uzależniona jest od rozwoju przedsiębiorczości i podaży miejsc pracy zapewniającej bezpieczeństwo zatrudnienia. Wymaga to tworzenia atrakcyjnych warunków inwestowania oraz różnego rodzaju działań stymulujących obrót nieruchomościami z uwzględnieniem priorytetowych sposobów ich wykorzystania. Jakość życia w mieście uzależniona jest też od warunków mieszkaniowych i kosztów pozyskania mieszkania. Wpływa na to z jednej strony cena gruntów i koszty budowlane a z drugiej standard i stan techniczny istniejących zasobów mieszkaniowych.

Gmina, realizując strategię zarządzania nieruchomościami na swoim terenie, występuje w podwójnej roli:

1. jako właściciel i dysponent gruntów, budynków i lokali mieszkalnych oraz powierzchni użytkowych, z które jest odpowiedzialna; gmina wykorzystuje swoje zasoby prowadząc odpowiednią politykę ich użytkowania i prywatyzacji, może też wpływać na rynek nieruchomości;
2. jako stymulator rozwoju inwestycji: gmina na podstawie uprawnień ustawowych ustala lokalne zasady użytkowania przestrzeni, moderuje zachowania podmiotów gospodarczych poprzez lokalną politykę podatkową, poprzez podniesienie atrakcyjności gruntów i udostępnienie ich lokalnego rynku, poprzez „otwarcie” się dla potencjalnych inwestorów.

Stosuje przy tym różnego rodzaju narzędzia. Elementami takiej działalności gminy jako stymulatora rozwoju inwestycji, typowymi dla warunków rynkowych są:

- ✓ monitorowanie wskaźników wykorzystania gruntów, związanych z zarządzaniem miastem,
- ✓ opracowywanie i udostępnianie informacji rynkowej, w tym różnego rodzaju ofert adresowanych do inwestorów,
- ✓ dostarczanie wiarygodnych informacji dla inwestorów co do sposobu i czasu zagospodarowywania nabywanych gruntów,
- ✓ ponowne zagospodarowanie i poprawa jakości istniejącej infrastruktury w rejonach o dużym popycie,
- ✓ uwzględnianie tendencji rynkowych w decyzjach dotyczących sposobu użytkowania gruntów, zagęszczenia i wielkości działek budowlanych itd.,
- ✓ ułatwianie przeniesienia funkcji i ponownego wykorzystania terenów przemysłowych,
- ✓ ułatwianie rewitalizacji zaniedbanych obszarów mieszkaniowych,
- ✓ bezpośrednie uczestnictwo w operacjach rynkowych w obrocie nieruchomościami, tworzenie zasobu gruntów budowlanych dla celów regulacji rynku nieruchomości

- ✓ stymulowanie obrotu nieruchomościami poprzez pomoc w finansowaniu, prywatyzację, stosowanie preferencji w stosunku do wybranych grup społecznych,
- ✓ wykorzystywanie własnego (gminnego) zasobu nieruchomości jako instrumentu do realizacji celów różnego rodzaju polityk, np. polityki rozwoju gospodarczego, polityki zatrudnienia, polityki mieszkaniowej, polityki socjalnej, itd.

Zarządzanie i gospodarka nieruchomościami podlegają ogólnym decyzjom politycznym władz samorządowych w zakresie polityki przestrzennej, gospodarczej i społecznej gminy. Istniejący sposób i stan zagospodarowania obszaru gminy oraz jej sytuacja gospodarcza określają wyjściową bazę dla wykorzystania narzędzi gospodarki nieruchomościami przy realizacji celów tej polityki. Polityka gminy oraz społeczna, ekonomiczna i rzeczowa baza gospodarki gruntami i budynkami stanowią wewnętrzne uwarunkowania strategii zarządzania nieruchomościami.

Władze samorządowe Darłowa określiły swoją politykę przestrzenną przyjmując w drodze uchwały Rady Gminy „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miasto Darłowo” w 1996r. W dokumencie tym wnioski dla polityki przestrzennej gminy poparte są wyczerpującą analizą warunków społecznych, gospodarczych i przestrzennych w gminie.

W poniższych rozdziałach wykorzystano prezentowane w „Studium” dane dotyczące ogólnych uwarunkowań, uaktualniając je w miarę możliwości, oraz ustosunkowano się do niektórych wniosków, istotnych z punktu widzenia zarządzania nieruchomościami w obecnej sytuacji. W opracowaniu zaprezentowano ponadto bardziej szczegółową analizę gospodarki nieruchomościami (gruntami i budynkami), których gmina jest właścicielem.

2. Sytuacja ogólna.

2.1. Wielkość i przeznaczenie nieruchomości gruntowych.

Z punktu widzenia możliwości operowania gruntami istotna jest wielkość, przeznaczenie i sposób zagospodarowania terenów potencjalnie zdolnych do obrotu i wykorzystania na cele inwestycyjno - budowlane. Takimi terenami są grunty przeznaczone pod budownictwo, a także grunty rolne w stosunku do których możliwa jest zmiana przeznaczenia, w miarę rozwoju urbanizacji obszarów miejskich.

Pomijając obszary gruntów leśnych, wód i terenów komunikacyjnych, powierzchnia geodezyjna pozostałych gruntów na terenie gminy Miasto Darłowo wynosiła w 1995 r. ok. 1.644 ha a w 1998 - 1740 ha. Nastąpił wzrost powierzchni gruntów przeznaczonych pod zabudowę:

Zestawienie: Grunty przeznaczone pod zabudowę i grunty rolne w granicach gminy.

Gmina Miasto Darłowo	1995	1998
1. Powierzchnia geodezyjna gruntów rolnych i gruntów przeznaczonych pod zabudowę - ogółem	1.644 ha	1.740 ha
2. Grunty przeznaczone pod zabudowę	308 ha	325 ha
w tym:		
– prywatne	brak danych	-
– komunalne	74%	99,4%
– państwowe	brak danych	0,6%
3. Grunty rolne	1.423 ha	1.415 ha
w tym:		
– prywatne	34%	42%
– komunalne	25%	21%
– państwowe	41%	33%

(1995: dane z WGiTR Urzędu Wojewódzkiego, 1998: dane z Urzędu Rejonowego w Koszalinie)

Użytki rolne zajmują przeważającą część obszaru gminy i stanowią ok. 70% ogólnej powierzchni gruntów. Użytki rolne położone na terenie gminy zaliczane są w większości do klas stosunkowo dobrych (klasa III i IV). Jakkolwiek w świetle obowiązujących przepisów wymaga to specjalnych zabiegów, część gruntów, znajdujących się w strefach rozwojowych gminy, może zostać przeznaczona na inne cele (mieszaniowo - usługowe, produkcyjno - składowe i gospodarki komunalnej). Ta ewentualność może być wykorzystana przy rozpatrywaniu możliwości poprawy efektywności wykorzystania terenów miejskich, położonych w zasięgu sieci przesyłowych infrastruktury komunalnej.

Zasób gruntów przeznaczonych pod zabudowę jest znaczny. Powierzchnia tych gruntów ogółem jest prawie dwukrotnie większa od powierzchni zainwestowanych terenów osiedlowych. Stanowi więc to wystarczającą rezerwę dla rozwoju miasta. Wziąwszy pod uwagę, że przeważająca większość tych gruntów należy do gminy oznacza, że ma ona w swoim zasięgu mocne narzędzie wpływania na sposób przyszłego zagospodarowania rozwojowych obszarów.

Mankamentem jest brak bieżącej informacji na temat sposobu wykorzystania gruntów na terenie gminy oraz stanu ich uzbrojenia - wskaźniki te nie są monitorowane.

2.2. Sposób zagospodarowania obszaru gminy.

Jak to zostało podkreślone w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasto Darłowo”, użytkowanie i przeznaczenie poszczególnych obszarów w gminie uzależnione jest od warunków naturalnych. W szczególności dominanta takich funkcji gospodarczych jak turystyka i rekreacja oraz przetwórstwo rybne ma ścisły związek z nadmorskim położeniem miasta.

Obszar gminy dzieli się wyraźnie na trzy wyodrębniające się przestrzennie i funkcjonalnie strefy:

- Darłowo - rozwinięte urbanistycznie miasto znajdujące się 3 km od brzegu morza, koncentruje funkcje istotne dla społeczności lokalnej oraz sezonowych wczasowiczów

i przedsiębiorców, przede wszystkim funkcje mieszkaniowe, usługowo - handlowe, administracyjne i kulturalne; znajdują się tu również miasto jako ośrodek turystyczny pełni również funkcje ponadlokalne.

- Darłówek - odsunięte od miasta na dystans tych 3 km, nad samym morzem - centrum gospodarki turystycznej i wypoczynkowej, przekształcone z dawnej osady rybackiej.
- Port wraz z pasem technicznym Urzędu Morskiego i rozciągający się wzdłuż rzeki Wieprzy do Darłowa obszar terenów przemysłowych i przemysłowo - składowych.

Oprócz tych stref na terenie gminy, nad morzem, zlokalizowane są tereny wojskowe.

Strefy te są od siebie odseparowane: stanowią jakby oddzielne tkanki osadnicze. Przestrzenie pomiędzy nimi wypełnione są przez niezurbanizowane obszary terenów zielonych oraz pól uprawnych, łąk i pastwisk.

Taka struktura osadnictwa może stanowić zarówno walory gminy jak i zagrożenia dla jej harmonijnego rozwoju. Z jednej strony bowiem mamy do czynienia z unikalną formą przestrzenną, jednoznaczną ze względu na podział funkcji, atrakcyjną z punktu widzenia funkcji turystycznych i wypoczynkowych dzięki dużym obszarom zieleni i wolnych terenów możliwych do zagospodarowania dla celów sportowych czy rekreacyjnych, z drugiej zaś strony zainwestowanie, dostarczenie i utrzymanie na właściwym poziomie nowoczesnej infrastruktury na terenach „rozrzuconych” jest kosztowne. Ponadto utrzymanie właściwej cenności gruntów w każdej z wyodrębniających się stref uzależnione jest wyłącznie od poziomu atrakcyjności gospodarczej realizowanych tam funkcji. (Z tego punktu widzenia korzystne wydaje się łączenie funkcji na terenach przeznaczonych do zainwestowania lub poprawy zainwestowania).

W tej sytuacji może powstać dylemat: inwestowanie w obszar, na którym rola gospodarcza funkcji przewodniej słabnie, w zasadzie nie jest opłacalne, ale może jednak okazać się skutecznym bodźcem dla renesansu tej funkcji. Niewątpliwie konieczność poszukiwania racjonalnych rozwiązań stanowi wyzwanie dla organów decyzyjnych.

W przyjętej, poprzez „Studium”, polityce przestrzennej gminy, zdecydowano o zachowaniu dotychczasowej struktury funkcji gospodarczych i odpowiadającej im struktury przestrzennej. Zakłada się jednocześnie wzrost działalności w sektorze turystyczno - wypoczynkowym oraz rozwój gospodarczego oddziaływania portu.

Wnioski dla gospodarki nieruchomościami płynące z zaleceń „Studium” dotyczą działań rehabilitacyjnych i transformacyjnych oraz przygotowania do inwestycji wskazanych gruntów. To, w jakiej kolejności i przy użyciu jakich narzędzi działania te będą realizowane, zależy będzie od polityki gospodarczej i społecznej i ogólnych ustaleń Strategii Rozwoju gminy.

3. Gospodarka gruntami komunalnymi.

3.1. Zasoby gruntowe gminy.

Zasoby gruntowe gminy stanowią grunty pozyskane z komunalizacji mienia ogólnonarodowego oraz grunty nabyte od Skarbu Państwa nieodpłatnie na podstawie umowy cywilno - prawnej. Obecnie gmina jest właścicielem łącznie 523,07 ha gruntów, w tym:

- 513 ha (bez dróg) na terenie miasta Darłowo,
- 2,9 ha na terenie wsi Krupy, przeznaczone na rozbudowę wylewiska i strefę ochronną,
- 7,17 ha na terenie wsi Żukowo Morskie zabudowanych oczyszczalnią ścieków.

Przeznaczenie gruntów pozostających w zasobie gminy i znajdujących się w granicach miasta, jest następujące:

3.2. Forma zarządzania nieruchomościami gruntowymi gminy.

Zarządzanie nieruchomościami gruntowymi gminy powierzone jest Zarządowi Miasta w granicach ustalonych uchwałą Rady Miejskiej z dnia 13 lutego 1998 r. „w sprawie zasad nabywania, zbywania i obciążania nieruchomości gruntowych oraz ich wydzierżawiania i wynajem na okres dłuższy niż 3 lata”. Zgodnie z tą uchwałą Zarząd Miasta ma prawo do wydzierżawiania lub wynajmowania nieruchomości z zasobu gminy na okres do 9 lat. Jednak uchwały Zarządu Miasta w sprawie nabywania, zbywania lub wydzierżawiania nieruchomości powyżej 3 lat podlegają opinii właściwej Komisji Rady Miejskiej lub rozstrzygnięciu w drodze uchwały Rady.

Działania operacyjne w zakresie gospodarki gruntami komunalnymi prowadzi Referat Geodezji, Gospodarki Gruntami i Rolnictwa w Urzędzie Miejskim.

W Urzędzie Miejskim nie prowadzi się ewidencji nieruchomości gruntowych.

Ewidencja gruntów komunalnych i gruntów Skarbu Państwa prowadzona jest przez Urząd Rejonowy w Koszalinie, Oddział Ewidencji Gruntów.

Księgi Wieczyste prowadzone są przez Sąd Rejonowy, Wydział Ksiąg Wieczystych w Koszalinie.

3.3. Gospodarka nieruchomościami gruntowymi.

3.3.1. Władanie gruntami.

W ogólnej powierzchni 513 ha gruntów (bez dróg), pozostających w zasobie gminy, większość - 347 ha - stanowią użytki rolne (łąki, pastwiska, grunty orne). Część tych terenów (155 ha) w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczona jest pod zabudowę. Do czasu realizacji inwestycji są wydzierżawiane na cele rolnicze. Charakter rolny tereny te utracą przed wydaniem pozwolenia na budowę.

Grunty komunalne rozdysponowane są następująco:

- 24 ha znajduje się w zarządzie jednostek nie posiadających osobowości prawnej,
- 146 ha jest w użytkowaniu wieczystym osób fizycznych i prawnych oraz ogrodów działkowych,
- 155 ha znajduje się w dzierżawie osób fizycznych i prawnych,
- 188 ha to grunty pod zabudowaniami, drogami i placami; są one w części zadrzewione, występują tu również nieużytki, tereny zieleni osiedlowej oraz grunty proponowane do dzierżawy.

Obecny stan władania gruntami komunalnymi przedstawia poniższe zestawienie
3.2.:

Zestawienie 3.2. Grunty komunalne w Gminie Miasto Darłowo według formy władania (w ha).

Darłowo 15.10.1998.	Grunty ogółem	Forma władania			
		przekazane w zarząd	użytkowani e wieczyste	dzierżawa	inne
Grunty ogółem	513	24	146	155	188
grunty rolne	347	10	41	155	141
ogrody działkowe	50	-	50	-	-
pozostałe grunty zabudowane i niezabudowane	116	14	55	-	47

3.3.2. Zbywanie nieruchomości gruntowych.

Formalne porządkowanie ksiąg wieczystych dla gruntów komunalnych zostało już zakończone. Zbywanie i nabywanie nieruchomości gruntowych poparte jest formą prawną ksiąg wieczystych.

Gmina zbywa grunty wg przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami oraz zasad określonych w uchwale Rady Miejskiej z dnia 21 kwietnia 1998.

Dzierżawa gruntów na cele nierolnicze następuje na podstawie umów cywilno - prawnych, długoterminowych (umowy 30 - letnie) lub krótkoterminowych (na okres 3 do 9 lat), przy tym:

- nowe umowy zawierane są w wyniku przetargów,
- przedłużanie umów dzierżawnych zawartych na krótki czas następuje w przypadkach uzasadnionych, w szczególności, gdy działka została zainwestowana przez dotychczasowego dzierżawcę.

Zasadniczo przy zbywaniu gruntów obowiązują przetargi. W szczególności W trybie przetargowym zbywane są działki budowlane, grunty zabudowane budynkami niemieszkalnymi i mieszkalnymi przeznaczonymi do rozbiórki, remontu lub modernizacji.

Bez przetargu gmina wydierżawia grunty przeznaczone na cele rolnicze a także tereny służące urządzeniu ogrodów przydomowych.

W latach 1996 i 1997 przekazano inwestorom:

- pod budownictwo mieszkaniowe 19 działek o łącznej powierzchni 5.240 m².
- pod inne inwestycje 4 działki o łącznej powierzchni 13.068 m².

W planach sprzedaży na rok 1998 przewidziano znaczny wzrost obrotu nieruchomościami gruntowymi. Do sprzedaży przygotowano 35 działek budowlanych oraz 20 działek znajdujących się w sąsiedztwie działek wnioskodawców - „na poprawienie warunków posiadanej nieruchomości”. Dla tych celów zbywane są działki różnej wielkości od 4m² do 200m² (jeśli nie spełniają warunków samodzielnej działki budowlanej).

3.3.3. Efekty finansowe gospodarki gruntami.

Dochody z tytułu zbywania i dzierżawy gruntów miały, jak dotąd, niewielki udział we wpływach budżetowych gminy:

W latach 1996 i 1997 sprzedaż gruntów przyniosła łącznie 749.000,- zł. Wpływy z opłat za wieczyste użytkowanie gruntów w tych latach wyniosły łącznie 311.195,- zł.

W 1998 r, w związku z przewidywanym wzrostem sprzedaży działek, planowane dochody z tego tytułu były wielokrotnie wyższe niż to miało miejsce w latach poprzednich i wynosiły 3.275.000,-zł. Ponadto w planach sprzedaży znajdowały się działki z budynkami przeznaczonymi do rozbiórki wycenione na kwotę 40.000,- zł.

Planowano też wpływy z przekształcenia prawa użytkowania wieczystego na prawo własności 500 działek, w wysokości 140.000,- zł. Byłaby to kwota porównywalna z rocznymi wpływami z tytułu opłat za u użytkowanie wieczyste.

Efekty finansowe gospodarki gruntami w 1998 r. nie przyniosły planowanych efektów. Wpływy ze sprzedaży mienia wyniosły 60% kwoty planowanej. Lepsze efekty przyniosło przekształcenie prawa wieczystego użytkowania działek w prawo własności: 91% planowanych wpływów przy połowie planowanych do przekształcenia działek (co świadczy o większym zainteresowaniu prawem własności u użytkowników działek o znaczniejszej wartości).

3.3.4. Inwestycje komunalne.

Inwestycje komunalne takie jak budowa urządzeń komunalnych (oczyszczalnia ścieków, ujęcia wody itd.), rozwój infrastruktury technicznej, budowa ulic, są ważnym czynnikiem wzrostu wartości nieruchomości w gminie.

Z wykazów poniesionych kosztów na inwestycje komunalne w Darłowie wynika, że w latach 1991 - 1997 i w roku obecnym gmina zrealizowała szereg inwestycji, których efektem jest poprawa jakości życia w mieście. Obciążenie budżetu gminy z tytułu poniesionych kosztów na te inwestycje, wynosiło w poszczególnych latach:

- 1994r.: 13,1%
- 1995r.: 9,7%
- 1996r.: 14,0%
- 1997r.: 13,9%

Konsekwencją tego musiał być również wzrost ceny gruntów na obszarach objętych tymi inwestycjami.

Udział kosztów budowy infrastruktury technicznej i urządzeń komunalnych w ogólnych kosztach inwestycji wynosił w poszczególnych latach od 30% do 95%, zależnie od struktury wydatków. Koszty te w różnym stopniu równoważone były wpływami z gospodarki gruntami. Np. udział wpływów z tytułu sprzedaży i dzierżawy gruntów w kosztach poniesionych na podniesienie standardu nieruchomości w gminie wynosił:

- 14,6% w 1996 roku,
- 40,9% w 1997 roku,
- 31,1% w 1998 roku.

Należy się spodziewać, że wskaźnik ten, w miarę rozwoju infrastruktury w mieście, będzie przybierał coraz wyższe wartości. Uzależnione jest to jednak od zainteresowania inwestowaniem na terenie gminy.

4. Gospodarka budynkami komunalnymi.

4.1. Zasoby gminy.

W zasobach gminy znajduje się 255 budynków, z tego:

- ✓ 166 budynków stanowi własność gminy.
- ✓ 89 budynków stanowi współwłasność gminy i osób prywatnych (wspólnoty mieszkaniowe).

Budynki należące w całości do gminy (166 budynków) są to w większości obiekty wzniesione przed II wojną światową, murowane o stropach drewnianych, znajdujące się w złym stanie technicznym. Takie budynki stanowią 93% zasobu będącego własnością gminy. Ze względu na zły stan techniczny lub brak nowoczesnych instalacji, 136 budynków (82%) wymaga modernizacji a pozostałe zakwalifikowane są obecnie do remontu kapitalnego lub do rozbiórki.

Zestawienie 4.1.1.

Miasto Darłowo stan w dniu 30.06.98.	Budynki należące w 100% do gminy		
	Budynki	Mieszkania	Lokale użytkowe
1) Ogółem	166	1280	12
2) Budynki wybudowane przed II wojna światową	155	1200	11
3) Budynki zakwalifikowane do modernizacji	136	1204	12
4) Budynki zakwalifikowane do remontu kapitalnego	12	37	-
5) Budynki zakwalifikowane do rozbiórki	18	39	-

Budynki należące do gminy w większości wyposażone są w podstawowe instalacje: wodociąg, kanalizację i gaz przewodowy. Z wyjątkiem 1 budynku, nie mają centralnego ogrzewania. W zasobie znajduje się jednak 95 budynków (łącznie 1120 mieszkań), w których nie ma łazienek oraz 40 małych domów substandardowych (łącznie 130 mieszkań), w których lokale nie są wyposażone w ustęp spłukiwany.

Gmina jest współwłaścicielem 89 budynków należących do wspólnot mieszkaniowych, przy tym w większości przypadków (74 budynki) jest właścicielem większościowym. Ta sytuacja daje gminie możliwość decydowania w sprawach utrzymania technicznego i remontów nieruchomości wspólnej w tych budynkach. Jakkolwiek budynki wspólnot mieszkaniowych wzniesione były w większości po wojnie i należą do „młodszej” części zasobu, to jednak wymagają one nakładów na remonty i modernizacje.

Gmina wydatkuje znaczne kwoty na remonty budynków których jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Koszty remontów w budynkach własnych gminy pokrywane są z przychodów Miejskiego Zakładu Budynków Komunalnych oraz dotacji z budżetu gminy. Koszty te w 1997 r. wynosiły prawie 600.000,0 zł (przeciętnie 3.604,0 zł na 1 budynek).

Koszty remontów uchwalane i następnie ponoszone przez wspólnoty, pokrywane są z zaliczek na fundusz remontowy, wpłacanych przez wszystkich właścicieli lokali proporcjonalnie do ich udziałów. Koszty zaplanowane na 1998r. wynoszą łącznie 68.000,0 zł (przeciętnie 1.146,0 zł na 1 wspólnotę).

Zestawienie 4.1.2.

Koszty remontów budynków, których gmina jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Darłowo, 1997 / 1998.	Koszty remontów w tys. zł.
1) Koszty gruntownych napraw i modernizacji poniesione przez MZBK w 1997r.	598,2 tys.
2) w tym dotacja gminy	518,0 tys.
3) Nakłady na remonty planowane przez wspólnoty mieszkaniowe na 1998r.	102,0 tys.
4) w tym udział gminy	68,0 tys.

W konsekwencji aktualnego stanu technicznego budynków gmina stoi przed koniecznością:

- uzupełnienia zasobu mieszkaniowego o 39 mieszkań zamiennych dla lokatorów budynków nie nadających się już do eksploatacji,
- zapewnienia pewnej puli mieszkań na tymczasowe zakwaterowanie lokatorów na

czas remontów kapitałowych; wielkość tej puli zależy od przyjętego harmonogramu remontów,

- wdrożenia programu modernizacji budynków i systematycznej wymiany zużytych lub wyposażenia w brakujące instalacje i urządzenia.

Stan wyposażenia technicznego budynków należących do gminy wskazuje, że główne prace modernizacyjne dotyczą przede wszystkim wymiany instalacji wodno - kanalizacyjnych i gazowych oraz doprowadzenia centralnego ogrzewania. Opóźnianie tych prac nie tylko przyczynia się do szybkiej dekapitalizacji budynków ale też zwiększa koszty ich konserwacji.

Wyposażenie budynków w ekonomiczne piece centralnego ogrzewania przyczynić się może do zmniejszenia opłat mieszkaniowych ponoszonych przez lokatorów. Może to z kolei obniżyć wydatki gminy z tytułu wypłat dodatków mieszkaniowych, które w wypadku lokatorów mieszkań komunalnych są w Darłowie bardzo wysokie: koszt wypłat dodatków na rzecz lokatorów mieszkań komunalnych stanowił 56% ogólnej sumy wypłat w 1997r.

4.2. Zarządzanie budynkami.

4.2.1. Forma organizacyjna zarządzania budynkami.

Gospodarkę budynkami sprawuje w Darłowie Miejski Zakład Budynków Komunalnych - jednostka budżetowa gminy.

Zakład zatrudnia 33 osoby. Przy obecnych zasobach pozostających w eksploatacji ZMBK, na 1 zatrudnioną osobę przypada średnio obsługa ok. 8 budynków i ok. 2.500 m² powierzchni eksploatacyjnej.

W strukturze organizacyjnej Zakładu, oprócz jednostek merytorycznych (księgowość, inspektorzy techniczni i administratorzy), znajduje się również zespół konserwatorskiej obsługi technicznej wraz z zapleczem magazynowym. W efekcie koszty konserwacji budynków włączone są do ogólnych kosztów Zakładu (wliczone są w ciężar kosztów osobowych, wyposażenia i materiałów).

➤ Należy rozważyć możliwość wyłączenia obsługi konserwatorskiej ze struktury organizacyjnej ZMBK.

Umożliwi to kontrolę kosztów i poprawę efektów konserwacji budynków. Jest to konieczne dla prowadzenia prawidłowej analizy kosztów planowania remontów w budynkach. Ułatwi to też prowadzenie planowej konserwacji, która jest niezbędna w wypadku zasobów znajdujących się w złym stanie technicznym, jak to ma miejsce w zasobach komunalnych Darłowa.

4.2.2. Koszty zarządu budynkami.

Koszty utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy wyniosły w 1997 r. prawie 2,5 mln zł. Około 1/3 tej sumy stanowiły koszty zarządu, na które składają się koszty administracji oraz bieżącego utrzymania i konserwacji budynków.

Stosunkowo duży udział w kosztach - ok. 25% - miały wydatki na remonty budynków (gruntowne naprawy i modernizacje). Świadczy to o znacznym zaangażowaniu gminy w poprawę stanu technicznego zasobu.

Zestawienie 4.2.2.1. Koszty utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy.

Darłowo. stan w dniu 31.12.1997 r.	Koszty poniesione	Struktura kosztów
---------------------------------------	----------------------	----------------------

	w 1997 r. w tys. zł.	
Poniesione koszty utrzymania budynków ogółem	2.432,6	100%
w tym :		
1) Zarząd i administracja, bieżąca eksploatacja budynków, konserwacja i bieżące naprawy	791,3	32,5%
2) Gruntowne naprawy i modernizacja budynków	598,2	24,6%
3) Świadczenia (bez c.o. i c.c.w.)	625,2	25,7%
4) c.o. / c.c.w.	417,9	17,2%
5) koszt utrzymania 1 m2 powierzchni eksploatacyjnej ogółem	2,49 zł / miesiąc	
6) w tym koszt administracji i bieżącego utrzymania 1 m2 powierzchni eksploatacyjnej.	0,81 zł / miesiąc	

Koszty utrzymania budynków (bez kosztów energii cieplnej) w przeliczeniu na 1m2 powierzchni eksploatacyjnej na miesiąc wyniosły w 1997 r. około 2,5 zł. Tak wysoki koszt spowodowany był znacznymi wydatkami na remonty.

Koszty zarządu i bieżącego utrzymania wraz z konserwacją, które zgodnie z przepisami obciążają czynsze lokatorów i zaliczki (we wspólnotach mieszkaniowych), wyniosły 0,80 zł. / 1 m2 / miesiąc i stanowiły 116% średniej wysokości czynszu regulowanego naliczonego w 1997 r. w zasobach gminy.

Głównym źródłem pokrycia kosztów utrzymania budynków są wpływy z lokali mieszkalnych: - czynsze regulowane i opłaty za świadczenia wnoszone przez lokatorów oraz zaliczki na poczet kosztów zarządu wnoszone przez właścicieli mieszkań wykupionych. Jednakże w znacznym stopniu, przy obecnym zaangażowaniu w remonty zasobów, duży udział w finansowaniu gospodarki budynkami ma gmina.

Udział użytkowników mieszkań i udział gminy w finansowaniu utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy kształtował się w Darłowie w 1997r. następująco:

- ✓ Udział lokatorów (wpływy z czynszów i zaliczek) - 64,8%
- ✓ Udział gminy (dotacje plus pozostałe wpływy ZMBK) - 35,2%

Zestawienie 4.2.2.2. Pokrycie kosztów utrzymania budynków będących własnością lub współwłasnością gminy.

Darłowo stan w dniu 31.12.1997 r.	wpływy uzyskane w 1997 r. w tys. zł	struktura wpływów
Wpływy uzyskane ogółem	2.725,9	100%
w tym		
1) Wpływy z lokali mieszkalnych	1.766,0	64,8%
– Czynsze	726,0	26,6%
– Zaliczki na koszty zarządu	102,9	3,8%
– Opłaty za świadczenia	568,3	20,8%
– Opłaty za c.o. i c.c.w.	368,8	13,6%
2) Wpływy z czynszów za lokale użytkowe	441,9	16,2%
3) Dotacje z budżetu gminy	518,0	19,0%
4) Stopień pokrycia kosztów przez wpływy	112,1%	

Koszty utrzymania budynków są zrównoważone wpływami. Dzieje się tak dzięki wysokiej dotacji gminy. Jednakże zwraca uwagę brak pokrycia kosztów świadczeń i kosztów energii cieplnej przez opłaty wnoszone z tego tytułu przez użytkowników lokali do zarządcy.

✓ Opłaty za świadczenia pokryły koszty świadczeń - w 91%

✓ Opłaty za c.o. pokryły koszty c.o. - w 88,2%

Oznacza to, że ZMBK zadłuża się u dostawców świadczeń w imieniu użytkowników lokali.

Zasada wnoszenia przez zarządcę opłat za świadczenia usług komunalnych stanowi znaczny problem dla budżetów gospodarki budynkami. Udział opłat za usługi wodno - kanalizacyjne i wywóz nieczystości w kosztach utrzymania budynków wynosi w Darłowie ponad 25%. Udział opłat za c.o. i c.c.w. 17%. Zauważmy, że im większy jest ten wskaźnik tym większe środki "wysysane" są z budżetów gospodarki budynkami: jednostki zarządzające zasobami pośrednicząc pomiędzy użytkownikiem lokalu a przedsiębiorstwem usług komunalnych, regulować muszą z góry należności. Część tych sum nigdy nie jest zwracana przez użytkowników lokali i pozostaje po stronie strat gospodarki budynkami jako "zaległości czynszowe". W wypadku Darłowa suma „zastawiona” w 1997 r. na rzecz użytkowników lokali u usługodawców stanowiła

równowartość 10% opłat za świadczenia, tj. ok. 60.000,- zł oraz 12% opłat za energię ciepłą, tj. ok. 50.000,- zł.

Chcąc obniżyć straty z tytułu pośrednictwa w opłatach za świadczenia, trzeba uwzględnić w planach modernizacji budynków i wprowadzać stopniowo, „przy okazji” wymiany instalacji:

- wyposażenie lokali mieszkalnych i użytkowych w liczniki zużycia wody i energii cieplnej.

Zaległości w opłatach powyżej 3 miesięcy powodują istotne straty gospodarki budynkami.

W Darłowie liczba mieszkań zadłużonych ponad 3 miesiące oraz kwoty zadłużenia są mniejsze niż wskazują to przeciętne dane statystyczne dla miast w b.województwie koszalińskim.

w 1997 r. liczba mieszkań zadłużonych wyniosła 121, co stanowiło 7% ogólnej liczby lokali mieszkalnych znajdujących się pod zarządem MZBK (w miastach b. woj. koszalińskiego udział ten wyniósł 15,5%). Znamienne jest, że z opłatami zalegają w głównej mierze lokatorzy mieszkań komunalnych. W grupie zadłużonych znalazło się tylko 5 właścicieli mieszkań wykupionych od gminy.

Ogólna suma zaległości obciążyła budżet MZBK na kwotę 107.000,- zł. Przeciętna wysokość zadłużenia wyniosła w skali roku 884,29 zł na 1 mieszkanie obciążone conajmniej 3 miesięcznymi zaległościami w opłatach (w miastach b. woj. koszalińskiego wskaźnik ten wyniósł 952,00 zł).

4.2.3. Czynsze regulowane.

Mieszkania własne gminy oczynszowane są wg stawek uchwalanych przez Radę Miejską. Dotychczas w Darłowie stosowano zasadę ustanawiania stawki bazowej na poziomie średnim i obniżania lub podwyższania tej stawki zależnie od standardu mieszkania. Obecnie odstępiono od tej zasady. Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej z dnia 12 września 1997 r. stawka bazowa ustanowiona została jako najwyższy poziom czynszu, od którego możliwa jest obniżka od 2% do 20% stawki bazowej, zależnie od standardu technicznego, wyposażenia i lokalizacji mieszkania w budynku.

Wobec niskiego, przeciętnie, standardu mieszkań komunalnych, obniżki przysługują znacznej liczbie lokatorów. W efekcie, mimo prawie trzykrotnego wzrostu stawki bazowej, nastąpił stosunkowo niewielki wzrost średniego naliczanego czynszu za 1 m² powierzchni użytkowej miesięcznie: z 0,69 zł w 1997 r. do 0,86zł obecnie.

Jak wykazano wyżej, koszty zarządu i bieżącego utrzymania wraz z konserwacją budynków, które zgodnie z przepisami obciążają czynsze lokatorów, wyniosły w 1997 r. 0,80 zł. / 1 m² / miesiąc. Przy zachowaniu dotychczasowego poziomu kosztów, deficyt wynikający z przewagi kosztów nad wpływami z tytułu czynszów zostanie zlikwidowany, o ile pozwoli na to efektywna windykacja czynszów.

4.2.4. Dodatki mieszkaniowe.

Zgodnie z ustawą z dnia 2 lipca 1994 r. o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych, gmina wypłaca dodatki mieszkaniowe uprawnionym gospodarstwom domowym. Dodatki mają na celu zrównoważenie budżetów domowych rodzin o niskich dochodach, ponoszących nadmierne opłaty mieszkaniowe.

Przeszło połowę gospodarstw domowych korzystających z dodatków mieszkaniowych w Darłowie, stanowią lokatorzy mieszkań komunalnych. W 1997 r. wypłacono dodatki grupie 425 lokatorów, w I połowie 1998 r. - 434 lokatorom. Oznacza to, że około 30% gospodarstw zamieszkujących lokale gminy należy do uboższych warstw społecznych miasta.

Zestawienie 4.2.4. Gospodarstwa domowe korzystające z dodatków mieszkaniowych wg formy własności mieszkań

Darłowo	Wyплаты dodatków mieszkaniowych	
	1997 r.	I połowa 1998 r.
Gospodarstwa domowe, którym wypłacono dodatki	789	845
w tym gospodarstwa w lokalach:		
1) komunalnych	53,9%	51,4%
2) spółdzielczych	27,2%	30,9%
3) zakładowych	15,6%	14,4%
4) innych	1,7%	3,3%
Suma wypłat w zł.	499.872,00	423.702,00
Koszty poniesione przez gminę z tytułu wypłat dodatków, w zł.	245.153,00	203.866,00
Udział lokatorów mieszkań komunalnych w wypłatach, w zł.	278.730,00	182.835,00

Gmina ponosi znaczne koszty z tytułu wypłat dodatków mieszkaniowych. Jednakże około połowa tych kosztów refinansowana jest z dotacji celowej budżetu Państwa. Ponadto koszty poniesione realnie przez gminę wracają w dużej części do gospodarki budynkami gminy w formie dodatków mieszkaniowych adresowanych do lokatorów.

W 1997 r. ponad 100% a w I półroczu 1998 r. 90% kosztów poniesionych przez gminę z tytułu wypłat dodatków „wróciło” do lokatorów mieszkań komunalnych. Oczywiście udział gospodarki mieszkaniowej gminy w tych kwotach jest tylko w częściowy, odpowiada opłatom wnoszonym przez lokatorów do zarządcy. Natomiast nie obejmuje kosztów opłacanych samodzielnie przez lokatorów.

4.3. Gospodarka lokalami użytkowymi.

W wyniku realizowanej w okresie I kadencji samorządowej polityki prywatyzacji,

gmina zbyła na rzecz dotychczasowych użytkowników większość skomunalizowanych lokali użytkowych. Celem tej polityki było zachowanie istniejących branż handlu detalicznego i usług. Obecnie gmina jest w posiadaniu bardzo skromnego zasobu lokali użytkowych.

Ogółem we własności komunalnej znajduje się 30 lokali użytkowych. Łączna ich powierzchnia wynosi ok. 5.300 m². Stanowi to 6,5% ogólnej powierzchni eksploatacyjnej budynków znajdujących się we własności lub współwłasności gminy.

Tylko 11 lokali przeznaczonych jest na wynajem komercyjny.

Dochód z lokali użytkowych, mający na ogół istotne znaczenie dla gospodarki budynkami jako źródło pokrycia kosztów, w Darłowie stanowi 31% kosztów bieżącego utrzymania budynków (bez kosztów c.o. i remontów). Przy istniejącej małej powierzchni i ograniczeniu wynajmu komercyjnego lokali użytkowych, jest to efekt dobry.

Zestawienie 4.4.1.

Koszty utrzymania budynków i dochody z lokali użytkowych.

Darłowo stan w dniu 31.12.1997 r.	Sumy w skali roku
1) Koszty utrzymania budynków (bez c.o. i remontów)	1.416,0 tys. zł
2) Uzyskane dochody z czynszów za lokale użytkowe	441,9 tys. zł
3) Udział dochodów w pokryciu kosztów (2:1)	31%
4) Przeciętna wysokość czynszu za 1 m ² powierzchni użytkowej na miesiąc	7,0 zł

Lokale użytkowe gminy zróżnicowane są pod względem czynników wpływających na wysokość czynszu i potencjału ekonomicznego, tj. wielkości i położenia na terenie miasta. 1/3 z nich liczy powyżej 100 m² i zlokalizowana jest w handlowo - turystycznej, „komercyjnej” części miasta. Jednak prawie połowa to lokale małe i usytuowane poza głównym ruchem handlowym. Przeciętna wielkość lokalu użytkowego gminy wynosi 177m².

Jednym ze sposobów zwiększenia dochodów gminy jest wynajem powierzchni

komercyjnych. Są to zarówno lokale użytkowe jak i powierzchnie reklamowe, parkingi itp., z których wpływy zasilają gospodarkę mieszkaniową i pozwalają na znaczne ograniczenie dotacji z budżetu gminy do tej gospodarki.

- Należy rozważyć możliwość rozszerzenia powierzchni komercyjnych w obrębie zasobów gminy.

Skutecznym środkiem na zwiększenie dochodów z powierzchni komercyjnych jest zobowiązanie jednostki gospodarującej budynkami do właściwego wykorzystywania potencjalnych możliwości budynków i ich otoczenia. Jednostka ta powinna mieć też wpływ na poziom opłat za wynajem powierzchni i lokali użytkowych.

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY – MIASTO DARŁOWO

PROGRAM ROZWOJU TERENÓW ZIELENI I PRZYRODY CHRONIONEJ

DIAGNOZA STANU ISTNIEJACEGO

Opracowali:

Ewa Głowacka
Katarzyna Jęczmyk

Warszawa kwiecień 1999

1. WSTĘP

1.1. Historia ekorozwoju i ekorozwojowe akty prawne

W ciągu ostatnich lat znacznie wzrosła świadomość społeczeństw świata w zakresie pojmowania miejsca człowieka w środowisku, rozumienia istoty egzystencji zdrowego społeczeństwa, a co za tym idzie - wzrasta szacunek do posiadanych zasobów naturalnych, docenienia tego co już istnieje w najbliższym i dalszym otoczeniu.

"Ludzkość potrafi sprawić, że rozwój stanie się zrównoważony, aby zapewnić zaspokajanie potrzeb ludzkości bez uszczerbku dla potrzeb przyszłych pokoleń"

Komisja Bundtland

W maju 1969 r. Sekretarz Generalny ONZ U. Thant przedstawił raport "Człowiek i jego środowisko", który stał się impulsem do społecznych, politycznych, gospodarczych i technicznych działań na rzecz ochrony środowiska w skali lokalnej, regionalnej i globalnej. W świadomości ludzkiej zaczęła kształtować się nowa sfera potrzeb, oczekiwań - sfera związana z ochroną, a także kształtowaniem środowiska dla unormowania bezpieczeństwa ekologicznego.

1.1.1. Bezpieczeństwo ekologiczne

Dla zachowania wyżej wymienionego bezpieczeństwa ekologicznego, współczesne społeczeństwa winny kierować się zasadą ekorozwoju, czyli rozwoju zrównoważonego (pojęcia te sformułowano w 1975 roku na III Sesji Zarządzającej Programem Ochrony Środowiska ONZ - UNEP). Oznacza to, że społeczeństwo uznaje nadrzędność wymogów ekologicznych, których nie należy zakłócać przez wzrost cywilizacji oraz rozwój gospodarczy i kulturalny - zdolne jest do samostwierdzenia swoim rozwojem w celu utrzymania homeostazy (zachowania optymalnych reakcji osobnik - środowisko) i symbiozy z przyrodą, a więc respektujące oszczędną produkcję i konsumpcję, myślące o konsekwencjach podejmowanych działań, a więc także o potrzebach i zdrowiu przyszłych pokoleń.

1.1.2. Plany zrównoważonego rozwoju

Plany zrównoważonego rozwoju zaczęły nabierać kształtów w trakcie Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro w Brazylii w 1992 roku. Początkiem procesu, który doprowadził do szczytu w Rio była Konferencja "Środowisko Życia Człowieka" (Sztokholm) - pierwsze spotkanie poświęcone kwestiom środowiska przyrodniczego. W 1989 roku Narody Zjednoczone zaczęły przygotowania do Konferencji na temat Środowiska i Rozwoju, by w sposób jasny wskazać drogę dochodzenia do rozwoju zrównoważonego. Konferencja w Rio przyniosła Globalny Program Działań - Agendę 21

- plan wskazujący ,w jaki sposób rozwój może zostać zrównoważony w kategoriach gospodarczych i społecznych i ekologicznych.

1.1.3. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r.

Konstytucja RP z 2.04.1997 zobowiązuje władze publiczne do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnym i przyszłym pokoleniom .Te same zasady i obowiązki nakłada Ust. z 31.01.80 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (oraz Ust. z dn .29.08.97 r.) oraz niejako uzupełniające Ust. z 7.07.94 r. o zagospodarowaniu przestrzennym . Wprowadzono również regulację , dotyczącą prac w terenach zieleni (dotychczas brak było takiego unormowania). Wszystkie tu wspomniane akty prawne mają wpływ na zachowanie czystości i ładu w środowisku bytowania i pracy - wpływają na poziom i tryb wytwórczości materialnej i intelektualnej.

1.1.4. Ustawa o samorządzie terytorialnym

Ustawa o samorządzie terytorialnym spośród wielu kompetencji Gmin określa również te (m.in) dotyczące ekologii ładu przestrzennego , ochrony środowiska , utrzymania w czystości ,zieleni komunalnej .Samorządność gminna oznacza nie tylko decydowanie o środowisku lokalnym , ale również obowiązek każdego członka wspólnoty samorządowej - mieszkańców ,władz - do stałego działania na rzecz racjonalnego gospodarowania dobrem publicznym , którego niedocenioną , niebagatelną częścią są tereny zieleni różnego rodzaju .

Ustawa o samorządzie terytorialnym określa zakres :

- interesu publicznego o charakterze lokalnym
- interesu publicznego o charakterze regionalnym (poprawa sytuacji ekologicznej , ochrona tradycji i kultury regionalnej)
- interes narodowy (ochrona zabytków i zasobów przyrody, gospodarka surowcami)
- interes globalny (ochrona obiektów wpisanych na listę światowego dziedzictwa kulturowego lub zasobów przyrody o fundamentalnym znaczeniu dla egzystencji człowieka)

1.1.5.Rozwój terenów zieleni a zasady ekorozwoju

Rozwój terenów zieleni jest dla wielu gmin zadaniem priorytetowym . Z każdym dniem wzrasta świadomość ekologiczna , władze samorządu lokalnego podejmują działania , które umożliwiają racjonalny rozwój , by następował on z pożytkiem dla wszystkich członków społeczności samorządowej oraz zgodnie z nowoczesnymi trendami urbanistyki, planowania przestrzennego, ekonomii.

1.1.6. Znaczenie terenów zieleni .

Planowanie inwestycji w tym zakresie ma za zadanie nie tylko tworzenie nowych terenów zieleni, ale w ramach rozwoju ochronę tego co wartościowe, naturalne.

Należy pamiętać o traktowaniu terenów zieleni w kontekście całego systemu zasobów naturalnych, bowiem traktowane z osobną tracą na wartości a gospodarowanie nimi jest mało owocne i krótkowzroczne.

Planując działania w zakresie rozwoju terenów zieleni, należy pamiętać, że obok funkcji plastyczno - dekoracyjnej będą one spełniać ważne zadania, :

sanitarno - higieniczne i biologiczne takie jak :

- wzbogacanie powietrza w tlen, zmniejszanie zawartości dwutlenku węgla
 - łagodzenie wahań temperatury
 - ocienianiu powierzchni terenu
 - hamowanie siły wiatru
 - inicjowanie ruchów konwekcyjnych powietrza (przewietrzanie)
 - zatrzymywanie w roślinach zanieczyszczeń stałych
 - wydzielanie fitoncydów (korzystne oddziaływanie na człowieka)
 - tłumienie hałasu
 - łagodzenie wibracji komunikacyjnych
 - zatrzymywanie wód opadowych
 - ochrona przed erozją
- oraz funkcje społeczne, kulturowe, wychowawcze.

Wprowadzane układy i systemy terenów zieleni łącząc się z terenami podmiejskimi przeciwstawiają się niekorzystnym wpływom klimatu, przemysłu, komunikacji. W terenach otwartych przyczynią się do utrzymania równowagi biologicznej między składnikami przyrody (glebą, szatą roślinną, wodą, powietrzem).

1.2. Cel opracowania

1.2.1. Cel diagnostyczny

Z troski o człowieka wynika znaczenie jakie przywiązuje się do należytego urządzenia jego otoczenia, znajduje to odbicie w stosownych przepisach. Ustawy te mają na celu zabezpieczenie, utrzymanie oraz odbudowę zasobów przyrody stanowiących naturalne środowisko człowieka i tworzących otaczający nas krajobraz. Są one podstawą dalszych szczegółowych przepisów związanych z planowaniem zakładaniem terenów zieleni. Niniejsze opracowanie ma na celu ocenę - w jakim stopniu realizowane są wszelkie przepisy dotyczące terenów zieleni, a przez to również ocenę potrzeb i możliwości.

1.2.2. Cel programowy

Niniejsze opracowanie ma charakter programowy. Na jego podstawie możliwe będzie wyznaczenie strategii rozwoju oraz projektowanie i urządzenie terenów zieleni. Dla realizacji tego celu konieczne jest szczegółowe przeanalizowanie struktury zasobów pod kątem przyrodniczym, krajobrazowym, planistycznym, historycznym, społecznym, które pozwoli określić kierunki działania, by w przyszłości nie przynosiły szkód i zniszczeń, lecz korzyści.

Strategia rozwoju terenów zieleni jest zgodna z programem przewidywanym w ramach strategii woj. koszalińskiego.

Należy pamiętać, że to co zrobimy zgodnie z prawami przyrody - zrobimy dla wielu pokoleń. To co zniszczymy łamiąc prawa natury i zasady ekorozwoju - odbierzemy wielu pokoleniom.

1.3. Zakres opracowania

Podstawą opracowania strategii rozwoju terenów zieleni oraz obszarów przyrody chronionej jest ocena i waloryzacja istniejących zasobów gminy miasta Darłowa. Istniejące tereny poddano szczegółowej analizie polegającej na:

- A.** rozpoznaniu warunków przyrodniczych
- B.** inwentaryzacji zasobów
- C.** przeprowadzeniu identyfikacji uwarunkowań przestrzennych
- D.** określeniu funkcji terenów zieleni
- E.** określeniu lokalizacji źródeł zanieczyszczeń i zagrożeń; miejsc konfliktowych
- F.** rozpoznanie walorów krajobrazowych

1.3.1. Źródła opracowania.

- Inwentaryzacje szczegółowe zieleni miejskiej Gminy Miasta Darłowa
- Plan Urządzania Lasów Komunalnych

- Atlas Środowiska Geograficznego Polski .PAN.Instytut Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego ,W- wa 1994
- Przegląd Komunalny " Kilka uwag o zieleni i jej wpływie na nasze środowisko " J.Waligóra
- FISE - Fotografia Gminy
- internet - 'Bank Danych Lokalnych '
- wykaz terenów przesłanych przez Pana Krzysztofa Siekierskiego Inspektora do spraw rozwoju
- studium uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Darłowa , Gdańsk 1996
- Kształtowanie terenów zieleni , J.Pokorski , A.Siwiec ,W-wa 1998 r.
- Globalny Program Działań .Szczyt Ziemi 1993
- Diariusz Katedry Projektowania w Architekturze Krajobrazu - Zeszyt I - rozważania nad klasyfikacją terenów zieleni , W-wa 1994
- Ekorozwój w Gminie , S. Kozłowski , Białystok - Kraków 1993
- Wybrzeże Bałtyku ,E. Tomczyk 1998
- badania terenowe
- analizy własne

2. OCENA ISTNIEJĄCYCH ZASOBÓW TERENÓW ZIELENI ORAZ OBSZARÓW PRZYRODY CHRONIONEJ

2.1.Rozpoznanie warunków przyrodniczych

2.1.1.Położenie geograficzne i ukształtowanie terenu

Darłowo leży u ujścia dwóch rzek: Wieprzy i Grabowej do Bałtyku .To miasto o powierzchni 20 km kw. Najbliższą krainą geograficzną ,na której skraju leży miasto jest Wybrzeże Słowińskie . Na południowy zachód od miasta w odległości ok. 7 km znajduje się duże jezioro Bukowo (17,5 km kw.). Z kolei w odległości 5 km na północny wschód znajduje się jezioro Kopań. Najbliżej położonymi dużymi miastami są : Sławno 22 km ,Koszalin 38 km. Słupsk 46 km. Teren gminy miasta Darłowa - nizinny , w części miasta położonej przy DarłóWKu znajdują się dwa poldery zalewowe.

2.1.2.Typologia krajobrazowa i dane geologiczne

Typy krajobrazu naturalnego występującego na omawianym terenie to

- a)** krajobraz nadmorski wydmy
- b)** krajobraz dolin i równin akumulacyjnych den dolinowych

Wśród współczesnych procesów geomorfologicznych odnotowanych na terenie miasta należy wymienić abrazję (osuwanie się brzegów) oraz procesy akumulacji

fluwialno - powodziowej wzdłuż rzeki. W obrębie miasta przeważają gleby orne dobre i średnio dobre w klasach bonitacyjnych III , IV a i IV b, co oznacza , że są chronione dla rolnictwa .

Miasto położone jest na terenach korzystnych dla zabudowy - wschodnia część Darłowa , zachodnia Darłówka (grunty spoiste i twardeplastyczne , sypkie średniozagęszczone bez zjawisk geodynamicznych). Pozostałe tereny to obszary zbudowane z piasków , glin lodowcowych oraz mułków rzecznych torfów i gytii stwarzające złe warunki geologiczno - inżynierskie .

2.1.3.Zasoby wodne

Poziom występowania wód gruntowych waha się znacznie w zależności od budowy geomorfologicznej , w przeważającej części terenu poziom waha się od 0 - 2 m. Główne użytkowe poziomy wodonośne wód słodkich według wieku geologicznego skał pochodzą z okresu czwartorzędu przy czym zasobność w wody podziemne jest średnia . Możliwość zanieczyszczenia wód pierwszego poziomu użytkowego mała .Występuje geogeniczne zasolenie wód podziemnych Występujące wody mineralne o znaczeniu leczniczym : chlorkowe i częściowo chlorkowo - siarczanowe występują na głębokości ok. 200 m i nie mają większego znaczenia.

Źródła występujące w okolicy są nieliczne , mało wydajne o charakterze wpływów porowych w piaskach i żwirach.

2.1.4.Uwarunkowania klimatyczne

Charakterystyczne dla terenów gminy miasta Darłowa są następujące wartości zjawisk klimatycznych :

- średnie dzienne nasłonecznienie rzeczywiste w lecie powyżej 7,5 godz.
- średnie dzienne nasłonecznienie rzeczywiste w zimie od 1,3 - 1,5 godz.
- średnie sumy opadów atmosferycznych rocznie 500 - 550 mm do 700 mm
- średnia liczba dni z opadem atmosferycznym całodziennym w lecie od 8 - 10 dni
- średnia liczba dni z opadem atmosferycznym całodziennym w zimie od 15-20 dni
- półrocze letnie średnie opady atmosferyczne 350 -400 mm (opadów mało w porównaniu do wartości średniej)
- średnie parowanie termowe od 500 - 550 mm
- maksymalne wartości zapasów wody w pokrywie śnieżnej 100 - 150 mm
- pogody korzystne dla klimatoterapii (wyniki przedstawione w tabeli)
- średnia liczba dni sezonu kąpieliskowego : do 100 dni
- bonitacja klimatyczna dla rolnictwa 85 - 90 pkt w skali 100 pkt.
- średnia liczba dni z wiatrem o prędkości poniżej 7 m/s w półroczu chłodnym 20 - 40
- średnia liczba dni z zawieją i zamiecią śnieżną od 6 - 10
- średnia liczba dni z burzą w roku od 20 - 25

Uogólniając - Darłowo znajduje się w zasięgu I strefy klimatycznej (według podziału Polski na 5 stref klimatycznych, stanowiących podstawę do zrejonizowanego doboru roślin. Podział na strefy przedstawia mapa rys. 9). Lokalizacja Darłowa w I strefie doboru gatunkowego jest bardzo korzystna - daje możliwości zastosowania szerokiej gamy rozmaitych gatunków roślin. Pozwala na zachowanie różnorodności gatunkowej (zastosowania wielu gatunków o stosunkowo małym zastosowaniu na terenie kraju - bez większego ryzyka)

2.1.5. Świat zwierzęcy

Obszar dorzecza Wieprzy charakteryzuje się bogactwem fauny wodno błotnej i łąkowo zaroślowej. Występują między innymi:

- w wodach Wieprzy i Grabowej: łososie, trocie
- ropucha paskówka i ropucha szara
- bocian czarny i biały
- biegus zmienny
- kuklik wielki
- puchacz
- sieweczka obrożna (obszar lęgowy)
- drożdżik (obszar lęgowy)
- bielik (obszar lęgowy)
- błotniak popielaty (obszar lęgowy)

2.1.6. Pokrycie terenu

Pokrycie terenu w opisywanym obszarze wykazuje znaczne przeobrażenia antropogeniczne. Rodzaj pokrycia terenu szatą roślinną wyznacza w dużej mierze sposób użytkowania danego obszaru.

Znając warunki ekologiczne zbiorowisk roślinnych możemy określić wartość terenu pod kątem przydatności użytkowej dla celów inwestycji dotyczących również rozwoju układów i systemów zieleni.

Oceny przydatności terenu pod kątem określonego użytkowania można dokonać na podstawie analizy fitosocjologicznej.

2.1.6.1. Dzisiejsza roślinność rzeczywista

Dzisiejsza roślinność rzeczywista to roślinność aktualnie porastająca dany teren (roślinność rzeczywistą mogą stanowić zbiorowiska zastępcze i naturalne). Na terenie Darłowa występują obszary z fragmentami roślinności naturalnej pozostawionymi na siedliskach skrajnie ubogich albo niedostępnych dla rolnictwa lub osadnictwa. Na większości stanowisk roślinność naturalna została zastąpiona przez półnaturalną roślinność leśnych zbiorowisk zastępczych lub użytków zielonych. Roślinność rzeczywistą stanowią następujące zbiorowiska:

- bór świeży, który obejmuje 73,7 % powierzchni leśnej z następującymi roślinami runa : wydmuchrzyca piaskowa , śmiałek , borówka brusznica , czernica , szczotlika siwa , rokit zwyczajny
- bór mieszany wilgotny obejmuje 9,5 % powierzchni leśnej z podszytem : pokrzywa , jeżyna , pokrzywa , malina , szczawik zajęczy
- las wilgotny obejmuje 16,8 % powierzchni leśnej z pokryciem : jeżyna , pokrzywa , fiołek , śmiałek darniowy , kuklik pospolity

Obok wymienionych wyżej terenów leśnych zaobserwowano następujące zbiorowiska :

- buczyna pomorska - stanowi jednocześnie zbiorowisko roślinności potencjalnej
- łęg olszowy (która jednocześnie jest roślinnością potencjalną , a więc optymalną dla tego obszaru - gwarantującą stabilność tego zbiorowiska i jego prawidłowe funkcjonowanie)

Na omawianym terenie występują też zbiorowiska łąk wlg systematyki należących do klasy Mollinio - Arrhenathetetea (łąki świeże

- zbiorowisko zastępcze wykształcone w wyniku gospodarki człowieka)

2.1.6.2. Roślinność potencjalna

Dla terenów gminy miasta Darłowo charakterystycznymi zbiorowiskami roślinności potencjalnej są :

- nadmorski bażynowy bór sosnowy (Empetro nigri - Pinetum)
- subatlantycki acidofilny las bukowo dębowy typu pomorskiego (Fago - Quercetum typicum)
- ols środkowoeuropejski (Carici elongatae - Alnetu sensulato = Ribo nigri Alnetum i Sphagno squarrosi - Alnetum)
- łęgi jesionowo olszowe zbiorowika łęgowe niżowych siedlisk umiarkowanie zabagnionych (Circae - Alnetum)

Roślinność potencjalna określa typ naturalnego względnie trwałego ekosystemu na danym terenie , w określonych warunkach abiotycznych . Planując nasadzenia należy dążyć do tworzenia zbiorowisk zbliżonych do potencjalnego.

2.1.6.3. Zbiorowiska zastępcze

Dla zbiorowisk potencjalnych istnieje grupa zbiorowisk zastępczych, które mogą wystąpić w obrębie zbiorowisk potencjalnych.

Każdy typ zbiorowisk potencjalnych ma określony charakterystyczny zestaw zbiorowisk zastępczych. Na podstawie znajomości zbiorowisk zastępczych możemy określić potencjał ekologiczno - produkcyjny, a także projektować optymalny typ zbiorowiska zastępczego. Dla podanych poniżej zbiorowisk potencjalnych polecane są następujące zbiorowiska zastępcze:

- dla nadmorskiego bażynowego boru sosnowego (Empetro nigri - Pinetum) :monokultury sosnowe luźne, murawy piaskowe, ubogie zbiorowiska chwastów, siedliskowy typ boru świeżego lub suchego
- dla subatlantyckiego acidofilnego lasu bukowo - dębowego typu pomorskiego (Fago - Quercetum typicum):monokultury sosnowe, żyzne zbiorowiska upraw rolnych, łąki i pastwiska świeże
- dla olsu środkowoeuropejskiego (Carici elongatae - Alnetu sensulato = Ribo nigri Alnetum i Sphagno squarrosi - Alnetum) :szuwały wielkoturzycowe, torfowiska niskie, bagienne łąki i pastwiska
- dla łągów jesionowo - olszowych zbiorowisk łągowych niżowych siedlisk umiarkowanie zabagnionych (Circae - Alnetum)
ziołorośla, łąki i pastwiska typu okresowo wilgotnego i świeżego

2.1.6.4. Charakterystyczne gatunki roślin

Darłowo znajduje się w zasięgu naturalnego występowania następujących gatunków roślin:

- buk zwyczajny (Fagus silvatica)
- jarząb brekinia (Sorbu torminalis)
- głóg dwuszyjkowy (Crataegus laevigata)
- klon polny (Acer campestre)
- dąb bezszypułkowy (Quercus petraea)
- klon jawor (Acer pseudoplatanus)
- rokitnik zwyczajny (Hippophae rhamnoides)
- ligustr pospolite (Ligustrum vulgare)
- lipa szerokolistna (Tilia platyphyllos)
- bażyna czarna (Empetro nigrum)

3. INWENTARYZACJA I IDENTYFIKACJA TERENÓW ZIELENI MIASTA DARŁOWA

3.1. Ogólna klasyfikacja terenów zieleni

Dla dokładniejszej oceny terenów zieleni miasta Darłowa i ich funkcjonowania oparto się na ogólnie przyjętym podziale terenów zieleni (przyjęto klasyfikację opracowaną na podstawie danych Instytutu Urbanistyki i Architektury przez prof. Zielonko):

I. Tereny zieleni otwarte (dostępne) wypoczynku czynnego i biernego

- 1.) parki spacerowo - wypoczynkowe
- 2.) parki ludowe
- 3.) zieleńce
 - a) skwery
 - b) plac zielony
 - c) bulwary i promenady

II. Tereny zieleni specjalnego przeznaczenia

- 1.) pasy zieleni izolacyjnej
- 2.) zieleń towarzysząca komunikacji
- 3.) ogrody dydaktyczne
- 4.) pracownicze ogrody działkowe
- 5.) cmentarze
- 6.) parki i ogrody zabytkowe

III. Tereny zieleni towarzyszącej różnym obiektom

- 1.) zieleń towarzysząca zabudowie
- 2.) zieleń towarzysząca obiektom usług kulturalno - społecznych
- 3.) zieleń towarzysząca obiektom usługowym , handlowym , przemysłowym
- 4.) zieleń towarzysząca obiektom usług gospodarczych
- 5.) zieleń towarzysząca usługom technicznym

IV. Tereny gospodarki ogrodniczej, rolnej , leśnej

- 1.) gospodarstwa ogrodnicze oraz szkółki drzew i krzewów ozdobnych
- 2.) gospodarstwa produkcyjne (warzywnicze , sadownicze)
- 3.) gospodarstwa rolniczo - hodowlane
- 4.) lasy produkcyjne

V. Tereny zieleni wypoczynkowo - wycieczkowe i turystyczne

- 1.) bazy i ośrodki wypoczynkowe , lądowe , przyleśne , przywodne
- 2.) lasy komunalne

3.2. Istniejące tereny zieleni miasta

Zieleń miejska to w myśl ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska z dnia 30.01.1980 r.(Dz.U. nr 30) - zespoły roślinności znajdujące się

na terenach przeznaczonych w planie zagospodarowania przestrzennego na cele wypoczynkowe , zdrowotne i estetyczne.

System terenów zieleni miejskiej Darłowa stanowią następujące elementy sklasyfikowane jako :

3.2.1. Zieleń miejska

- pasy zieleni towarzyszącej
- zieleńce i skwery
- lasy komunalne

3.2.2. Pozostałe obszary - elementy obszarów czynnych biologicznie
(przyrody chronionej)

- zadrzewienia śródpolne
- łąki , nieużytki
- torfowiska
- zadrzewienia nadwodne
- grunty orne

3.2.3. Tereny objęte ochroną konserwatorską

- soliterowe drzewa pomnikowe
- grupy drzew pomnikowych
- zieleń towarzysząca komunikacji
- zespoły zieleni zabytkowej (cmentarz , zieleniec)

3.2.4. Pas techniczny Urzędu Morskiego (lasy komunalne przy ul. Parkowej i ul. Słowiańskiej)

3.3. Stopień antropizacji

Zbiorowiska roślinne ulegają różnym zmianom . Zmiany w ekosystemach parków i zieleńców spowodowane przez czynnik antropogeniczny mają charakter destrukcyjny . Stopień destrukcji to inaczej mówiąc degeneracja zbiorowisk roślinnych (Faliński 1966) inaczej antropizacja (Kostrowicki) . Powodem degeneracji jest zły sposób użytkowania (min. grabienie ściółki, wydeptywanie , brak nawożenia , nieprawidłowa konserwacja drzew i krzewów, trawników) .

Zebranie informacji o stanie terenów zieleni, o stopniu antropizacji zbiorowisk na terenie Darłowa pozwoli ocenić możliwości rozwoju i rozbudowy systemu zasobów , określić kierunki rekreacji i wytyczyć priorytety

w działaniach służb komunalnych , jednostek posiadających w swoim administrowaniu tereny zieleni oraz ekologicznych organizacji społecznych .

3.4. Przydatność rekreacyjna

Ocena przydatności na potrzeby rekreacji dokonana została metodą szacunkową na podstawie zebranych informacji, obserwacji terenowych .

Uogólniając - dane na temat zasobności , stabilności , ocenę warunków przydatności dla rekreacji , ekologicznych możliwości zagospodarowania na potrzeby rekreacji (sposób użytkowania , natężenie użytkowania) zawarto w poniższej tabeli i zobrazowano na mapie

4. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Aby możliwa była analiza przestrzenna należy przyjrzeć się historii , która zawsze miała duży wpływ na kształtowanie się osad ludzkich i terenów związanych z egzystencją społeczeństw - terenów zieleni (min. ogrody przy świątyniach w Egipcie, wiszące ogrody Babilonu , ogrody prywatne w Rzymie : przy willach i pałacach - villa urbana ; w Polsce : ogrody klasztorne, zamkowe z hortus conclusus tj., zielnikami i sadami , łąkami kwietnymi zlokalizowanymi poza murami zamków).

4.1. Rys historyczny Darłowa

Określenie ' Terra Dirloua ' wywodzi się od nazwy istniejącej w miejscu obecnego Darłowa drewnianej warowni. Już od XI wieku mieszkańcy osady zajmowali się żegluga morską , rybołóstwem , łowiectwem , a także różnymi kierunkami rzemiosła głównie tkactwem .

Darłowo było osadą wchodzącą w skład księstwa zachodniopomorskiego. W wyniku zawiłych losów osada stała się własnością rodziny Święców, która w 1312 roku nadała jej prawa miejskie (na prawie lubeckim).

W 1347 roku miasto przeszło w ręce Bogusława V zięcia Kazimierza Wielkiego . W 1352 roku rozpoczął budowę warownego zamku , siedziby książąt słupskich . W okresie tym nawiązano (za pośrednictwem Kołobrzegu) współpracę z Hanzą . Rozpoczął się okres rozkwitu miasta i portu . W roku 1412 miasto zostało członkiem Hanzy.

W 1382 roku w darłowskim zamku przyszedł na świat Eryk , który w 1388 roku został wyznaczony przez Królową Danii i Norwegii Małgorzatę na następcę tronu . 17 czerwca 1397 roku przyznano mu oficjalnie tytuł króla Danii , Szwecji i Norwegii . Data ta w XX w. weszła na dobre do kalendarza imprez miejskich . W związku z tym w 1997 roku Rada Miejska wprowadziła do statutu zapis ' Królewskie Miasto Darłowo '.

Eryk odegrał swoją działalnością ważką rolę w dziejach Darłowa. W okresie swoich rządów budował zamki , twierdze w wielu strategicznych punktach Bałtyku .

W 1449 powrócił do Darłowa i objął rządy po Bogusławie IX. Rozbudował Zamek Książąt Pomorskich. Na wzgórzu Kopa (obecnie w tym miejscu znajduje się cmentarz), wybudował kaplicę św. Gertrudy.

Zmarł 4 kwietnia 1459. Przed śmiercią przekazał swoją władzę Erykowi II. Ciało Eryka spoczywa po dzień dzisiejszy w sarkofagu w kościele mariackim.

Kolejną postacią mającą wpływ na rozwój Darłowa był Bogusław X (1454 - 1523), który rozbudował zamek (dobudował okazałe skrzydło zwane "Skrzydłem księżnej Zofii").

Śmiercią Bogusława XIV w roku 1637 zakończyło się panowanie książąt zachodniopomorskich. Zamkiem do roku władała żona Bogusława XIV. Po jej śmierci w 1653 Darłowo przeszło w ręce Hohenzollernów.

Zastój gospodarczy wywołany epidemiami, pożarami trwał do drugiej połowy XVIII wieku. Po trudnym okresie odbudowano wreszcie zniszczony port. Dalsza przebudowa nastąpiła w latach 70 XIX wieku, a w kanale Wieprzy powstał port wewnętrzny. W 1806 roku darłowscy armatorzy posiadali dwukrotnie więcej statków niż kołobrzewska flota (33 statki). Ustawiono światła po obu stronach rzeki Wieprzy, by ułatwić poruszanie się tak wielu, jak na owe czasy, statków. W 1885 roku rozpoczęto budowę latarni morskiej. Dzisiaj latarnia morska wynosi 22 m wysokości, a zasięg światła wynosi 15 mil morskich.

Z okresu rządów pruskich pochodzą obecnie najstarsze zadrzewienia alejowe oraz 2 pomnikowe dęby noszące w nazwach ślady dawnych czasów.

Po drugiej wojnie światowej - 7 marca 1945 roku polska administracja przejęła miasto. Dzień ten dla uczczenia od 1997 roku ustanowiono 'Dniem Osadników Darłowskich'.

Darłowo miało to szczęście, że nie poniosło w czasie II Wojny Światowej większych strat.

W 1948 roku uruchomiony został port handlowy. W 1998 roku Darłowo obchodziło 50 - lecie uruchomienia tegoż portu.

4.2. Identyfikacja architektoniczno - urbanistyczna

Identyfikacja architektoniczno - urbanistyczna jest punktem wyjścia do oceny istniejącego systemu terenów zieleni miasta Darłowa.

Rozmieszczenie terenów zieleni zależy od funkcji społeczno

- gospodarczych spełnianych przez miasto, od jego położenia i sposobu powstawania, od jego kolei losu. W związku z tym istnieje pięć podstawowych typów układów zieleni w mieście, opartych na "szkieletcie organizacyjnym" układu urbanistycznego miasta:

4.2.1. System pierścieniowy - powstał w wyniku lokalizacji terenów zieleni na miejscu starych wyburzonych fortyfikacji, które przeważnie obejmowały miasto pierścieniem murów obronnych. Z czasem zaczęto świadomie komponować takie układy, stosując pierścieniowe pasy zabudowy rozdzielone równoległymi do nich pasami zieleni (środek pierścienia wyznaczało centrum miasta). Zaletą tego systemu jest bliskość zieleni od miejsca zamieszkania, natomiast wadą brak powiązania ze strefą podmiejską i jego sztuczność.

w zestawieniu z krajobrazem otaczającym podstawowy układ urbanistyczny.
W tym miejscu istnieje podobieństwo do układu zieleni w Darłowie .

4.2.2. System promienisty (klinowy) jest związany z miastami leżącymi na skrzyżowaniach szlaków komunikacyjnych .Kliny zieleni rozdzielone są zabudowaniami i zbiegają się promieniście w centrum miasta .

Zaleta : przewietrzenie centrum , wygodna komunikacja ze strefą podmiejską. W Darłowie nie ma jako takich " klinów " , istnieją natomiast zadrzewienia pasów ulicznych (towarzyszące komunikacji - przy drogach dojazdowych).

4.2.3. System klinowo - pierścieniowy łączy ze sobą dwa pierwsze wymienione tu systemy. Zaleta : tworzy specyficzne mikroklimaty odczuwalne w obrębie miasta .Istnieje analogia do układu Darłowa .

4.2.4. System pasmowy spotykany w miastach o budowie opartej na prostokątnej siatce ulic .Proste równoległe pasy zieleni są układane na przemian z pasami zabudowy .Zaleta : zespoły zieleni prostopadle ustawione do wiatrów (wiatrochrony).Brak analogii z systemem Darłowa .

4.2.5. System plamowy typowy dla współczesnych miast - chaotyczny , przypadkowy. Tereny zakładano zwykle w miejscu dawnych ogrodów pałacowych ,klasztornych .W wyniku przekształceń ostatniego wieku - analogie z systemem Darłowa.

Ze względu na liczne przeobrażenia jednoznaczna identyfikacja tych systemów tak w miastach XX , jak i w Darłowie jest trudna .

4.3.Normatywy przestrzenne

Z przepisów szczegółowych podstawowe znaczenie mają normatywy i wskaźniki wyposażenia miast i osiedli w tereny zieleni i wypoczynku : parki , zieleńce , ogrody dziecięce , tereny sportowe . Normatywy te określają optymalną powierzchnię dla różnych rodzajów zieleni .Przewidują również urządzenie ośrodków wypoczynkowych , uzdrowiskowych i turystycznych.

W niniejszym opracowaniu ocenie poddano spełnienie normatywów przestrzennych w gminie miasta Darłowa .

Miarą zasobności aglomeracji miejskich w obszary różnych form zieleni zorganizowanej jest normatyw urbanistyczny ,o którym mowa w Zarządzeniu MGTiOŚ nr 9 z 29.01.1974 roku (Dz.Bud. nr 2 / 74 poz . 2). Wskaźnik ten jest wyrażony w metrach kwadratowych zieleni przypadającej na jednego mieszkańca (m kw./ M). Dla Polski przyjmuje się średnio dla zabudowy wielorodzinnej w mieście powierzchnię terenów zieleni wypoczynkowej , osiedlowej wraz z placami zabaw 8 m kw./ M i nie mniej niż 50 % terenu netto. Oznacza to ,że w osiedlu należałoby tak projektować tereny zieleni ,by 50 % zieleni tworzyła zwarty kompleks o powierzchni nie mniejszej niż 1000 m kw.

i szerokości 20 m .Na terenach zabudowy niezależnie od obecności ogródków przydomowych ,powinny być zakładane zieleńce ,place zabaw . Wielkość tych enklaw zieleni w osiedlach domów jednorodzinnych uzależniona jest od wskaźnika 10 m kw./ M.

Podobne normatywy regulują wielkość terenów o charakterze sportowo - rekreacyjnym (1.5 m kw. / M - tereny o charakterze specjalnym).

W przypadku terenów ogólnomiejskich - ogólnodostępnych wskaźnik wynosi 2.5 m kw./ M

W Darłowie - jak wyżej wykazano - brak wielu typów zieleni , istniejące zaś kształtują się w sposób przedstawiony w tabeli 1 .

Rodzaj terenu Perspektywiczne	Gmina Miasto Darłowo	Normy krajowe obowiązujące	Normy
Lasy komunalne	12,8 m kw. / M	13,0 m kw. / M	13,0 m kw./ M
Zieleńce ,zielen komunikacyjna	1.0 m kw. / M	1.5-2.5 m kw/M	2.5 m kw/M
Parki + cm. komunal.	7.3 m kw. / M	8.7 m kw / M	13.5 m kw. /M

Kolejną wytyczną w dążeniu do oceny istniejącego systemu terenów zieleni jest Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 14.12.1994 które stanowi , że co najmniej 25 % powierzchni działek przeznaczonych pod budownictwo wielorodzinne musi być zarezerwowane pod zieleń o charakterze rekreacyjnym.

5. FUNKCJE TERENÓW ZIELENI

Funkcje terenów zieleni są podstawą do ich klasyfikacji

I. Tereny zieleni otwarte (dostępne) wypoczynku czynnego i biernego

1.) parki spacerowo - wypoczynkowe

2.) parki ludowe

3.) zieleńce

a) skwery

b) plac zielony

c) bulwary i promenady

II. Tereny zieleni specjalnego przeznaczenia

- 1.) pasy zieleni izolacyjnej
- 2.) zieleń towarzysząca komunikacji
- 3.) ogrody dydaktyczne
- 4.) pracownicze ogrody działkowe
- 5.) cmentarze
- 6.) parki i ogrody zabytkowe

III. Tereny zieleni towarzyszącej różnym obiektom

- 1.) zieleń towarzysząca zabudowie
- 2.) zieleń towarzysząca obiektom usług kulturalno - społecznych
- 3.) zieleń towarzysząca obiektom usługowym , handlowym , przemysłowym
- 4.) zieleń towarzysząca obiektom usług gospodarczych
- 5.) zieleń towarzysząca usługom technicznym

IV. Tereny gospodarki ogrodniczej, rolnej , leśnej

- 1.) gospodarstwa ogrodnicze oraz szkółki drzew i krzewów ozdobnych
- 2.) gospodarstwa produkcyjne (warzywnicze , sadownicze)
- 3.) gospodarstwa rolniczo - hodowlane
- 4.) lasy produkcyjne

V. Tereny zieleni wypoczynkowo - wycieczkowe i turystyczne

- 1.) bazy i ośrodki wypoczynkowe , ładowe , przyleśne , przywodne
- 2.) lasy komunalne

Obiekty zieleni występujące na terenie Gminy Miasto Darłowo zostały wymienione i poddane ocenie funkcjonalnej , która zdecydowała o zaklasyfikowaniu do wyżej z wymienionych grup . Na terenie Darłowa nie rozpoznano znacznej części typów zieleni. Ocenie poddano program, charakterystykę obiektu , ich lokalizację , sąsiedztwo , zasięg obsługi , powierzchnię . Programy poszczególnych obiektów zawierają szacunkową frekwencję użytkowników określoną na podstawie danych demograficznych oraz promieni obsługi (izochron) czyli odległości dojścia od miejsc zamieszkania. Klasyfikacji dokonano w tabeli zbiorczej (tabela 2) .

OBIEKT	TYP TERENU	PROGRAM
Al.WojskaPolskiego	II / 2	B,F,G,H,I,J
ul.Wyspiańskiego	II / 2	H,I,J
ul.Żeromskiego	II / 2	H
ul.1 Maja	II / 2	F,G,H

ul.Nadbrzeżna	II / 2	_____
ul.Bogusława	II / 2	H,I,J
ul.Kanałowa	II / 2	I,J
ul.Skłodowskiej	II / 2	I,J
ul.Podzamcze	II / 2	H,I,J
ul.Rynkowa	II / 2	F,G,H
ul.Cmentarna	II / 2	F,H
ul.Wieniawskiego	II / 2	H
ul.E.Plater	II / 2	_____
ul.Tynieckiego	II / 2	J
ul.Zielona	II / 2	J
ul.Wałowa	II / 2	H
ul.Kościelna	II / 2	B,E,G,I,J,K
ul.Szkołna	II / 2	B,E,H,I,J,K
ul.Traugutta	II / 2	G,H,J
ul. Ścienna	II / 2	J
ul.Grottgera	II / 2	J
ul.Sportowa	II / 2	J
ul.Morska	II / 2	B,F,H,J,K
ul.Conrada	II / 2	B,F,J
ul.Słowiańska	II / 2	F ,J
ul.Władysława	II / 2	B, F,J
ul.Plażowa	II / 2	J

ul.Wilków Morskich	II / 2	H
ul.Zachodnia	II / 2	H
ul.Wschodnia	II / 2	H
ul.Parkowa	II / 2	A,B,H
ul.Jachtowa	II / 2	H
ul.H. Sawickiej	II / 2	H
ul.Lotników Morskich	II / 2	H
Pl. Kościuszki	I/3/b	A,B,E,F,G,H,I,J,K
Pl. 1000 lecia	I/3/b	B,G,H,I,J,K
Pl.BOW i D	I/3/b	B,G,H,I,J,K
Chopina	I/3/b	G,H,J
CM. Komunalny	II/5	B,H,I,J,K
Pl. Eryka	I/3/b	A,B,G,H,I,J
Za Basztą	I/3/b	G,H,J
Conrada	I/3/b	A,B,D,F,I,J
ul.Słowiańska	V/2	A,B,D,F,I,J
ul.Parkowa	V/2	D ,I,J
ul.Zwycięstwa	V/2	I,J

LEGENDA

- A.** Miejsca cichego wypoczynku
- B.** Wyposażenie (ławki ,kosze ,mała architektura ,infrastruktura tech.)
- C.** Tereny dziecięce
- D.** Tereny gier ruchowych
- E.** Obiekty kultury (kina ,kluby , kawiarnie , ośrodki kultury)
- F.** Obiekty usługowe
- G.** Place zielone

- H. Pasy trawników
- I. Zakrzewienia
- J. Zadrzewienia
- K. Kwietniki

6. ŹRÓDŁA ZANIECZYSZCZEŃ MAJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO I FUNKCJONOWANIE TERENÓW ZIELENI I OBSZARÓW PRZYRODY CHRONIONEJ

6.1. Gospodarka odpadami komunalnymi , zanieczyszczenia i skażenia przemysłowe.

Położenie Darłowa zarówno w skali regionu jak i kraju zdecydowało o przewadze funkcji turystycznej nad innymi . W związku z tym na terenie samego miasta nie ma zlokalizowanych większych źródeł zanieczyszczeń , które mają znaczny wpływ na stan zdrowotny środowiska przyrodniczego . Zarówno wysypisko śmieci jak i oczyszczalnia ścieków zlokalizowane są poza granicami miasta .

Odpady komunalne i przemysłowe składowane są na wysypisku w miejscowości Porzecze , przy czym żywotność wysypiska obecnie już przepełnionego przedłuża się przez ugniatanie kompaktorem . W najbliższym czasie zaistnieje potrzeba utworzenia nowego wysypiska komunalnego dla gminy , dla starego zaś powinien być opracowany projekt rekultywacji z uwzględnieniem możliwości rekreacyjnych lub innych związanych z tworzeniem terenów zieleni (w układzie systemu terenów zieleni) ze szczególnym uwzględnieniem funkcji turystycznej regionu .

Największe zanieczyszczenia powietrza , głównie związkami siarki powodują dwie kotłownie opalane miałem węglowym . Podczas wizji lokalnej dało się odczuć skutki opalania węglem w piecach , w indywidualnych domostwach.

Pomimo , że dopuszczalne normy skażenia związkami siarki nie są przekroczone , należałoby ujednolicić system grzewczy przechodząc na ogrzewanie gazowe co w znacznej mierze poprawi stan atmosfery .

Istniejące na terenie miasta zakłady przemysłowe nie stanowią większego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego . Niestety brak monitoringu zanieczyszczeń i zagrożeń mających wpływ min. na rozwój terenów zieleni jak również na funkcjonowanie obszarów czynnych biologicznie. Brak aktualnych wyników badań dotyczących zanieczyszczeń komunikacyjnych - oparów spalin , emisji metali ciężkich.

6.2. Zanieczyszczenie wód

Największe zanieczyszczenie wód dotyczą rzeki Wieprzy, która nadal jest rzeką pozaklasową i oczyszczenie jej stanowi priorytetowe zadanie dla gminy. Funkcjonująca obecnie oczyszczalnia ścieków (biologiczno - mechaniczna) przyjmuje 30 - 40 % ścieków miejskich, pozostała część odprowadzana jest do Wieprzy. Nowa oczyszczalnia ścieków, która ma obsługiwać pozostałą część miasta, budowana jest w okolicy Żukowa Morskiego. Planowane oddanie oczyszczalni ma nastąpić z końcem 1999 roku. Nowa oczyszczalnia powinna znacznie poprawić jakość wody w Wieprzy, jednak potrzebne jest współdziałanie w skali regionalnej, bowiem wiele zanieczyszczeń pochodzi z ośrodków zlokalizowanych w górnym biegu rzeki. Oczyszczenie tego ciek wodnego znacznie poprawi atrakcyjność terenów w bezpośrednim sąsiedztwie (zwłaszcza terenów czynnych biologicznie, korytarzy ekologicznych), poprawi warunki fitosanitarne, przyczyni się do rozwoju nadrzecznych terenów zieleni i umożliwi powrót do naturalnej równowagi ekologicznej środowiska fauny i flory wodnej oraz nadwodnej.

6.3. Inne zagrożenia, miejsca konfliktowe.

Niniejszy punkt obejmuje wykaz zagrożeń, bądź sytuacji konfliktowych mających miejsce na obszarze Darłowa, które nie są związane z czynnikami przemysłowymi, nie stanowią zagrożenia ze względów ekologicznych, są jednak ważnymi czynnikami ze względów społecznych i krajobrazowych.

Problemem, który dotyczy nie tylko Darłowa jest występowanie w strukturze miasta miejsc szczególnie sprzyjających zbieraniu się grup tzw. wysokiego ryzyka. Przede wszystkim są to miejsca zlokalizowane na uboczu. W Darłowie do terenów tych należą: wyspa na Wieprzy tzw.

"Tajwan", ul. Traugutta, pas zieleni przy ul. Chopina.

W świadomości społecznej pokutuje przekonanie o podrzędnej roli terenów zieleni, które traktowane są jako potencjalne tereny pod rozwój infrastruktury miejskiej (rezerwy budowlane). Stąd też rodzą się konflikty między prywatnymi inwestorami a administracją terenów zieleni - Urzędem Miasta (budowa obiektów handlowych na terenach zieleni - konflikt dotyczy sposobu zagospodarowania terenu przy ul. Marynarskiej).

Współczesne procesy geomorfologiczne zachodzące w obszarze plaży w Darłównie Wschodnim stwarzają sytuację konfliktową ze względu na sposób zabezpieczenia brzegu uniemożliwiający w większym stopniu wykorzystanie turystyczne plaży.

7. WALORY KRAJOBRAZOWE

Ze względu na położenie geograficzne Darłowa - Półwysep Słowiński miasto znajduje się w obszarze o szczególnie dużej przydatności pod względem walorów wypoczynkowych. Leży ono na szlaku krajowych dróg krajobrazowych jak również krajowych wędrówek pieszych. Mające w Darłównie ujścia rzeki Wieprza i Grabowa są szlakami kajakowymi o znaczeniu krajowym.

Ze względu na nieznaczny stopień industrializacji Darłowa oraz brak

w najbliższej okolicy większych ośrodków przemysłowych zalicza się je do drugiej kategorii atrakcyjności turystycznej.

Występowanie na terenie Darłowa niskiej zabudowy nie zakłóca ładu przestrzennego, nie powoduje kolizji z krajobrazami naturalnymi.

O znacznej wartości krajobrazowej decydują również takie czynniki jak: -
zróżnicowanie rzeźby terenu

- ujście rzeki do morza
- wysoki brzeg morski - plaża, wydmy
- łąki i użytki ekologiczne
- starorzecza
- lasy
- ciekawe widoki i dominanty krajobrazowe.

Bez wątpienia konieczne jest "dopracowanie" krajobrazu, jego formy przez konsekwentne, racjonalne i fachowe planowanie nowych terenów zieleni co odciąży bezpośrednio miejsca o dużej atrakcyjności przyjmując jednocześnie funkcję izochrony naturalnych walorów.

Waloryzacja estetyczna krajobrazu według mezoregionów fizycznogeograficznych oceniana jest bardzo wysoko.

Podsumowaniem obserwacji terenowych jest rys. 8 przedstawiający waloryzację estetyczną krajobrazu metodą szacunkową.

SPIS TREŚCI :

1. Wstęp

1.1. Historia ekorozwoju i ekorozwojowe akty prawne

- 1.1.1. Bezpieczeństwo ekologiczne
- 1.1.2. Plany zrównoważonego rozwoju
- 1.1.3. Konstytucja R.P.
- 1.1.4. Ustawa o samorządzie terytorialnym
- 1.1.5. Rozwój terenów zieleni a zasady ekorozwoju
- 1.1.6. Znaczenie terenów zieleni

1.2. Cel opracowania

- 1.2.1. Cel diagnostyczny
- 1.2.2. Cel programowy

1.3. Zakres opracowania

- 1.3.1. Źródła opracowania

2. Ocena istniejących zasobów terenów zieleni i obszarów przyrody chronionej

2.1. Rozpoznanie warunków przyrodniczych

- 2.1.1. Położenie geograficzne i ukształtowanie terenu
- 2.1.2. Typologia krajobrazowa i dane geologiczne
- 2.1.3. Zasoby wodne
- 2.1.4. Uwarunkowania klimatyczne
- 2.1.5. Świat zwierzęcy

2.1.6. Pokrycie terenu

2.1.6.1. Dzisiejsza roślinność rzeczywista

2.1.6.2. Zbiorowiska potencjalne

2.1.6.3. Zbiorowiska zastępcze

2.1.6.4. Charakterystyczne gatunki roślin

3. Inwentaryzacja i identyfikacja terenów zieleni miasta Darłowa

3.1. Ogólna klasyfikacja terenów zieleni

3.2. Istniejące tereny zieleni miasta

3.2.1. Zieleń miejska

3.2.2. Pozostałe obszary

3.2.3. Tereny objęte ochroną konserwatorską

3.2.4. Pas techniczny

3.3. Stopień antropizacji

3.4. Przydatność rekreacyjna

4. Uwarunkowania przestrzenne

4.1. Rys historyczny Darłowa

4.2. Identyfikacja architektoniczno - urbanistyczna

4.2.1. System pierścieniowy

4.2.2. System promienisty

4.2.3. System klinowo - pierścieniowy

4.2.4. System pasmowy

4.2.5. System plamowy

4.3. Normatywy przestrzenne

5. Funkcje terenów zieleni

5.1. Tereny zieleni otwarte wypoczynku czynnego i biernego

5.2. Tereny zieleni specjalnego przeznaczenia

5.3. Tereny zieleni towarzyszącej różnym obiektom

5.4. Tereny gospodarki ogrodniczej

5.5. Tereny zieleni wypoczynkowo - wycieczkowe i turystyczne

6. Źródła zanieczyszczeń

6.1. Gospodarka odpadami komunalnymi

6.2. Zanieczyszczenie wód

6.3. Inne zagrożenia , miejsca konfliktowe

7. Walory krajobrazowe

8. Analiza SWOT

9. Załączniki

10. Serwis zdjęciowy

**BRAK 2 STRON ZDJĘĆ
I 8 MAPEK**

PROGRAM ROZWOJU TURYSTYKI

Źródła mocnych i słabych stron turystyki w Darłowie

Mocne strony

Położenie

- atrakcyjne walory turystyczne: plaża, morze, względnie dużo terenów zielonych, w pobliżu jeziora Kopań i Bukowo. Lokalizacja bezwzględnie w jednym z najatrakcyjniejszych terenów turystycznych w Polsce.
- w okolicy nie ma dużych miast czy ośrodków przemysłowych zanieczyszczających środowisko. Sąsiedztwo dużych aglomeracji jest często czynnikiem zniechęcającym do wakacyjnych wyjazdów turystycznych
- dostępność komunikacyjna: port, lotnisko, linia kolejowa (obecnie nieczynna), połączenie drogowe – niedaleko drogi nr 6
- warunki naturalne sprzyjające wypoczynkowi – dobry klimat, nasłonecznienie,

Dziedzictwo kulturowe Darłowa

- dobrze zachowany średniowieczny układ miejski z zauważalnym procesem renowacji zabytkowej zabudowy.
- interesujące zabytki stanowiące o atrakcyjności miasta. Miasto bardzo umiejętnie buduje wizerunek grodu królewskiego opartego na legendzie i historii króla Eryka.
- aktywność mieszkańców wykorzystujących możliwości istniejące w sektorze turystyki. Informacje na temat zatrudnienia mieszkańców w sezonie letnim są dowodem na autentyczne zaangażowanie darłowian w rozwój lokalnej turystyki i postrzeganie jej jako głównego źródła zasobności miasta.

Współpraca z jednostką wojskową

- możliwości korzystania z basenu, lotniska (w 1994 r. przeprowadzono rozpoznanie dotyczące użytkowania lotniska wojskowego do celów cywilnych). Istnieją szanse na uruchomienie sezonowego połączenia samolotami turystycznymi z Bornholmem i Szwecją. Nie istnieją bariery natury formalnej i

technicznej które mogłyby w przyszłości uniemożliwić realizację przedsięwzięcia. Istnienie zaplecza technicznego jednostki może być znaczącym czynnikiem rozwoju turystyki.

Słabe strony

Położenie

- trudności komunikacyjne z dojazdem do miasta – w praktyce wykorzystywany tylko transport samochodowy
- tereny administrowane przez Urząd Morski i tereny wojskowe utrudniają swobodne wykorzystywanie części terenów (pas techniczny Urzędu Morskiego oraz tereny wojskowe położone bezpośrednio przy najatrakcyjniejszych turystycznie terenach uniemożliwiają ich pełne wykorzystanie)

Sezonowość

- duży napływ turystów w sezonie letnim, a ich brak w okresie jesienno-zimowym
- brak pomysłów na wydłużenie sezonu
- Darłowo – miastem 45-dni – tyle trwa szczyt sezonu w mieście

Słaba infrastruktura turystyczna

- brak parkingów, sanitariatów, problemy z utrzymaniem czystości
- zły stan obiektów historycznych
- słaba baza usługowa, w tym nie najlepszy stan gastronomii i nieuporządkowany handel

Szanse:

Przygotowanie i wypromowanie oferty turystycznej,

- konstrukcja oferty , która wpłynie na przedłużenie sezonu turystycznego, usystematyzowanie działań i ich koordynacja.
- stworzenie zróżnicowanej oferty imprez skierowanych do różnych grup turystów (np. park rozrywki – dla dzieci i młodzieży, koncerty – dla osób w średnim wieku)

Utworzenie na wybranych obszarach miasta „sektorów rozrywkowych”

- park rozrywki , usytuowanie w taki sposób , by nie zakłócał wypoczynku turystom, którzy wybrali spokojniejszy sposób wypoczynku
- odpowiednie zagospodarowanie Darłówka – np. stworzenie w jego centrum sektora rozrywki,
- rozwinięcie współpracy z mieszkańcami miasta reprezentowanymi m.in. przez zarządy osiedli
- modernizacja bazy noclegowej oraz wykorzystywanych turystycznie zasobów – prowadzona przez władze miasta, jak i pozostałych właścicieli
- zaprowadzenie ładu przestrzennego w mieście – zagospodarowanie przestrzeni uwzględniające funkcje turystyczne Miasta (urozmaicenie form zagospodarowania terenów rekreacyjnych) oraz zlikwidowanie rażących tymczasowych punktów handlowych
- uzgodnienie warunków wykorzystywania rekreacyjnego odpowiednich terenów wojskowych i Urzędu Morskiego

Wykorzystanie turystycznych możliwości rozwoju portu

- plany koncepcje budowy „mariny” na Pomorzu Zachodnim
- wykorzystanie warunków do rozwoju lecznictwa klimatyczno -balneologicznego oraz zweryfikowanie koncepcji lecznictwa uzdrowiskowo – sanatoryjnego

- podjęcie (przez Urząd Morski lub Miasto wspólnie z nim) działań mających na celu zatrzymanie abrazji plaży(szczególnie plaży wschodniej)
- utworzenie morskiego przejścia granicznego z obsługą celną ruchu towarowego i osobowego
- wykorzystanie programów i funduszy pomocowych

Zagrożenia:

Położenie

- silna konkurencja okolicznych ośrodków turystycznych
- układ komunikacyjny powodujący trudności z dojazdem i wyjazdem z miasta oraz poruszaniem się na jego terenie
- podjęcie ostatecznej decyzji o likwidacji linii kolejowej

Brak dostatecznych nakładów na zachowanie walorów turystycznych Darłowa

- zmniejszanie się (zjawisko abrazyjne) plaży wschodniej, której utrzymanie leży w gestii Urzędu Morskiego
- podnoszenie się poziomu wód morskich i zmniejszanie się plaż
- wzrastające zanieczyszczenie środowiska naturalnego spowodowany m.in. dopływem brudnych wód rzecznych
- brak kontynuacji zaczętych inwestycji i zaniechanie planowanych działań

PROGRAM ROZWOJU PORTU

W analizie SWOT stanowiącej narzędzie strategicznej oceny sytuacji portu w Darłowie, zapewniającej wszechstronną analizę środowiska portu i jego otoczenia należy uwzględnić zarówno warunki zewnętrzne otoczenia portu, jak też sytuację wewnętrzną w pełnym zakresie stosowanym w odniesieniu do organizacji portowych (tabl. 1).

Tabl.1 Źródła mocnych i słabych stron portu w Darłowie

Lokalizacja

- warunki położenia w stosunku do otoczenia bezpośredniego i dalszego - zaplecza gospodarczego miasta, gminy, regionu, kraju,
- w stosunku do szlaków lądowych i morskich, w układzie wybrzeża morskiego

Dostępność transportowa

- od strony morza (głębokości w porcie, wielkość statku miarodajnego),
- od strony lądu dla transportu kolejowego i drogowego,

Potencjał (aktywa)

- stan, struktura, stopień wyposażenia w suprastrukturę,
- struktura własności potencjału technicznego,
- możliwości przeładunkowe i składowe (magazynowe),
- możliwości świadczenia innych usług,

Zagospodarowanie przestrzenne i środowisko

- stan i intensywność wykorzystania terenów portowych
- rezerwy terenowe portu i ich dostępność
- stan ochrony środowiska naturalnego

Doświadczenia portu w zakresie obsługi

- różnych rodzajów i wielkości statków
- różnych rodzajów ładunków i pasażerów
- świadczenia innych rodzajów usług

Ludzie (siła robocza)

- umiejętności
- wielkość i struktura zatrudnienia
- sytuacja społeczna
- motywacje, profesjonalizm
- kontakt z klientem

Zdolność do adaptacji, zdolność poszukiwania nowych rozwiązań

- dostosowywanie się do nowych wymagań odnośnie usług oferowanych przez port
- zdolność zawierania umów o usługi
- sprawność procedur kontraktowych
- spełnianie indywidualnych wymagań klientów

Usługi uzupełniające

- usługi wobec statku (bunkrowanie, naprawy, zaopatrzenie)
- usługi wobec ładunku - przetwarzanie, możliwości zaplecza rybołówstwa
- usługi logistyczne i handlowe
- przetwarzanie informacji i łączność

Stan finansowy

- zdolność inwestowania
- względny dostęp do środków finansowych
- koszt kapitału

Zarządzanie i organizacja

- system zarządzania portem
- zaangażowanie władz miasta (gminy) w funkcjonowanie i rozwój portu
- instytucje - urzędy celne, przejścia graniczne

Marketing i promocja

- posiadanie przez port strategii marketingowej
 - umiejętność prowadzenia aktywnego marketingu i promocji
 - kontakty z klientami
-

Lokalizacja - stanowi mocną stronę portu związaną z korzystnym położeniem: /1/ względem przedpola bałtyckiego; /2/ w stosunku do miasta; /3/ względem zaplecza regionalnego. Słabą stroną jest nieco peryferyjne położenie portu względem zaplecza krajowego, bezpośrednie sąsiedztwo po stronie morza akwenów wykorzystywanych dla celów wojskowych, a także usytuowanie portu między dwoma portami konkurencyjnymi - Kołobrzegiem i Ustką, dla których zaplecze regionalne stanowią duże ośrodki miejskie Koszalina i Słupska.

Dostępność - port posiada (na tle portów konkurencyjnych Wybrzeża Środkowego) dobrą dostępność od strony morza. Port ma natomiast ograniczoną dostępność od strony zaplecza regionalnego i krajowego - zarówno dla transportu kolejowego jak i drogowego. Istniejące połączenia drogowe i połączenie kolejowe charakteryzują się niskim standardem technicznym.

Potencjał - mocną stroną portu jest rozwinięty potencjał infrastruktury portowej - długa linia cumownicza znajdujących się w stosunkowo dobrym stanie nabrzeży portowych oraz korzystne elementy suprastruktury portowej, w tym szczególnie elewatory zbożowe o dużej pojemności. Ocenia się, że istniejący potencjał techniczny portu pozwala na wzrost przeładunków portu do około 300 - 400 tys. ton rocznie. Zagospodarowanie terenów rezerwowych portu po zachodniej stronie kanału portowego umożliwiłoby wzrost zdolności przeładunkowej portu o następne 600 - 800 tys.ton rocznie.

Zagospodarowanie przestrzenne i środowisko - port posiada duże, korzystnie zlokalizowane rezerwy terenowe położone szczególnie w zachodniej części portu, w obrębie poszerzonej granicy portu. Mało kolizyjna lokalizacja terenów portowych względem miasta stwarza możliwości rozwoju w porcie różnych funkcji gospodarczych, włącznie z przeładunkami i składowaniem towarów. Walory usytuowania, jak również duża skala rezerw terenowych decydują o tym, że port w Darłowie plasuje się na czele rankingu portów polskich otwartego morza pod względem możliwości rozwojowych. Walorem układu zagospodarowania przestrzennego portu jest jego podział na dwie części - Darłowo i Darłówek, umożliwiające korzystne wzajemnie bezkolizyjne lokalizowanie poszczególnych funkcji portowych.

Doświadczenia portu w zakresie świadczonych usług - zakres i poziom działalności gospodarczej portu w okresie ostatnich kilku lat wskazuje że Darłowo dysponuje - na tle innych małych portów otwartego morza - interesującym doświadczeniem w zakresie świadczenia usług związanych z obsługą statków towarowych i jednostek rybackich różnych typów, usług przeładunkowo-składowych zbóż i drobnicy, a także w zakresie przeładunku, składowania i przetwórstwa ryb. Na

tle portów konkurencyjnych port posiada natomiast mniejsze doświadczenie w zakresie obsługi ruchu pasażersko - turystycznego.

Siła robocza - lokalny rynek pracy zapewnia pozyskiwanie siły roboczej w procesie aktywizacji funkcji portowych. Mogą natomiast występować problemy z wymaganymi kwalifikacjami pracowników, a także z ograniczonym dotychczas doświadczeniem kadry kierowniczej w prowadzeniu działalności związanej z obrotem portowo-morskim w warunkach rynkowych.

Zdolność do adaptacji i świadczenia usług uzupełniających - w porcie istnieją warunki do rozwinięcia różnorodnych usług, w tym szczególnie przeładunkowo-składowych, aktywizacji funkcji rybackiej oraz obsługi różnych form ruchu pasażersko - turystycznego. Port posiada ograniczone zaplecze remontowo-techniczne umożliwiające świadczenie różnorodnych usług zaopatrzeniowo-remontowych na rzecz jednostek pływających zawijających do portu. Słabą stroną portu jest brak stałego przejścia granicznego.

Stan finansowy - zdolność inwestowania oraz ograniczony dostęp do środków finansowych stanowią słabą stronę portu. Pozytywnym elementem w tym zakresie jest fakt, iż wymagane w najbliższych latach wydatki na utrzymanie infrastruktury portowej będą mogły być pokryte z przychodów podmiotu zarządzającego.

Zarządzanie i organizacja - słabą stroną portu jest brak wyspecjalizowanego, profesjonalnego podmiotu zarządzającego. Utrzymanie dotychczasowego zarządu państwowego przez dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku należy uznać za rozwiązanie nieperspektywiczne. Organ administracji rządowej jakim jest urząd morski może powstrzymywać dekapitalizację majątku portowego i zapewnić nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji portu, nie będzie jednak w stanie aktywnie zarządzać portem. Należy natomiast podkreślić wzrastające zaangażowanie władz gminy w funkcjonowanie i rozwój portu oraz realne perspektywy komunalizacji portu.

Marketing i promocja - słaba strona portu; brak profesjonalnego podmiotu zarządzającego portem sprawia, że port nie posiada strategii marketingu i promocji; nie są też prowadzone badania marketingowe potencjalnego rynku popytu. Nie prowadzi się aktywnego i agresywnego marketingu, w tym inwestycyjnego; kontakty z klientami krajowymi i zagranicznymi są ograniczone. To samo dotyczy braku działalności promocyjnej, szczególnie rynku popytu i rynku inwestycyjnego.

Analiza mocnych i słabych stron portu w Darłowie wskazuje, że wyróżniające się obszary konkurencyjne portu występują przede wszystkim w zakresie lokalizacji, dostępności od strony morza, potencjału, zagospodarowania przestrzennego,

zdolności do adaptacji i świadczenia różnych usług portowych, siły roboczej. Nie jest to wystarczająca przewaga wobec słabych stron portu, jakie stanowią przede wszystkim stan finansowy, zarządzanie i organizacja oraz marketing i promocja, umożliwiającą portowi uzyskanie przewagi konkurencyjnej na rynku (przełożenie na wzrost aktywności gospodarczej portu, wzrost obrotów, zwiększenie wartości dodanej, rozwój inwestycji czy wzrost produktywności efektywności działania).

Zmiany w otoczeniu społeczno - gospodarczym portu w Darłowie jakie nastąpiły po 1990 roku - od momentu przejścia do funkcjonowania w gospodarce rynkowej - stanowią podstawowy czynnik decydujący o możliwościach i potrzebie aktywizacji portu. Istota tych zmian dotyczy przede wszystkim wystąpienia w makrootoczeniu oraz otoczeniu regionalnym i lokalnym portu nowych uwarunkowań ekonomicznych, społecznych i politycznych wpływających na jego funkcjonowanie i rozwój. Istnieją dwie zasadnicze przyczyny takiego stanu rzeczy. Pierwszym jest powstanie i rozwój systemu wolnorynkowego w Polsce, drugim - postępująca decentralizacja władzy publicznej w kraju.

Analiza bliższego i dalszego otoczenia portu morskiego w Darłowie, kształtującego się pod wpływem od 10 lat trwającego procesu transformacji ustrojowej w Polsce wskazuje, że **szanse** aktywizacji portu w Darłowie związane są przede wszystkim z:

- postępującym procesem decentralizacji państwa, co prowadzi w konsekwencji do wzrostu samodzielności i autonomii samorządu terytorialnego oraz daje bliską perspektywę wykreowania podmiotów zdolnych do realizowania polityki regionalnej w oparciu o własne zasoby;
- dalszym rozwojem w Polsce gospodarki rynkowej opartej na konkurencji;
- korzystnymi dla samorządu terytorialnego, zainteresowanego rozwojem lokalnej gospodarki morskiej, uwarunkowaniami instytucjonalnymi, m.in. w postaci ustawy o portach i przystaniach morskich;
- perspektywami integracji z Unią Europejską, w tym szczególnie w regionie bałtyckim;
- potencjałem społeczno - gospodarczym tkwiącym w strukturze portowo-miejskiej Darłowa, postrzeganym jako niezbędny element kształtowania polityki regionalnej i strukturalnej państwa wobec obszarów nadmorskich.

Procesowi aktywizacji portu sprzyja w szczególności powstanie samorządu lokalnego, reprezentującego aspiracje społeczne miasta i gminy w zakresie oddziaływania na port oraz czerpania z niego określonych korzyści. Port w Darłowie ma wszelkie predyspozycje, aby stać się przestrzenią innowacyjną zarówno w sensie gospodarczym, jak i społecznym określonego terytorium zarządzanego przez samorząd lokalny. Port w Darłowie stanowi główny czynnik potencjalnego rozwoju gminy. Wykorzystanie społeczno - gospodarcze portu może przejawiać się przede wszystkim w dwóch przekrojach: /1/ portu morskiego jako czynnika rozwoju gospodarczego miasta i gminy, wówczas, gdy zapotrzebowanie na usługi portowe występuje w obrębie miasta portowego i gminy; /2/ portu morskiego jako elementu systemu gospodarczego regionu, wówczas gdy zapotrzebowanie na usługi portu znajduje się w jego bezpośrednim otoczeniu. Wykorzystanie portu w Darłowie może przejawiać się nawet w przekroju szerszym - krajowym, a zapotrzebowanie na jego usługi wykraczać poza jego bezpośrednie otoczenie, szczególnie w zakresie funkcji turystycznej czy zaplecza rybołówstwa bałtyckiego i przybrzeżnego.

Rozwój społeczno-ekonomiczny Darłowa położonego nad otwartym morzem przy granicy państwa, posiadającego duże walory krajobrazowe i klimatyczne oraz dysponującego ciekawymi zabytkami przeszłości wymaga wykształconych kadr, kapitału i technologicznej innowacyjności. Darłowo może czerpać korzyści ze swej atrakcyjności dla turystów i z nastawienia się na rozwój różnych form turystyki i rekreacji morskiej. Specyfika lokalna polegająca na nadmorskim położeniu, wsparta przede wszystkim rozwojem lokalnej samorządności, ponad wszelką wątpliwość może odgrywać istotną rolę w aktywizacji portu.

Ranga uwarunkowań gospodarczych dla funkcjonowania portu w Darłowie wiąże się z tworzeniem w Polsce nowego ustroju, opartego na gospodarce rynkowej i zasadzie konkurencyjności rynkowej przedsiębiorstw. W przełożeniu na funkcjonowanie rynku usług portowych, wiąże się to - obok konieczności występowania popytu na usługi portu w Darłowie - także ze spełnieniem dwóch ważnych warunków: /1/ opłacalności świadczenia usług portowych dla użytkowników (klientów) portu i przedsiębiorstw świadczących te usługi oraz /2/ konkurencyjności usług portowych w stosunku do alternatywnych możliwości świadczenia tych usług. Doświadczenia związane z realizowaniem w Darłowie usług w zakresie obsługi

rybołówstwa bałtyckiego, szczególnie przybrzeżnego oraz usług turystycznych, a także nielicznych usług transportowych - przeładunkowych i składowych (np. przeładunków zboża czy ładunków drobnicowych) pokazują, że istnieje potencjalny zakres usług portowych, których świadczenie w porcie w Darłowie jest konkurencyjne w stosunku do dużych portów, a w szeregu przypadkach nie znajduje alternatywy.

Powstanie w Polsce gospodarki rynkowej opartej na wolności gospodarczej, poszerzającej się sferze własności prywatnej i konkurencji stanowi szansę stopniowej aktywizacji portu. Przyszłość Darłowa w głównej mierze zależeć będzie od zdolności do osiągnięcia pozycji regionalnego portu uniwersalnego, szczególnie wobec najbardziej konkurencyjnych sąsiednich portów w Kołobrzegu i Ustce. Można więc mówić o potrzebie specjalizowania się portu w Darłowie w wypełnianiu „nisz rynkowych” związanych z zaspokajaniem potrzeb lokalnych czy regionalnych¹.

W latach 90-tych wprowadzono w Polsce szereg regulacji prawnych, które pozwalają władzy lokalnej (samorządowej) decydować w kwestii wielu zadań publicznych o lokalnym znaczeniu. Przywrócenie samorządu terytorialnego stało się fundamentalną zmianą polityczną, a samorządna gmina stała się podstawowym ogniwem organizacji państwa i społeczeństwa.² Ustawa o samorządzie terytorialnym z dnia 8 marca 1990 roku czy Prawo budżetowe z dnia 5 stycznia 1991 r. to przykłady budowania podstaw ramy prawnej, bez której myślenie o wykorzystaniu specyfiki lokalnej dla potrzeb rozwoju społeczno - gospodarczego nie miałyby poważniejszych perspektyw. Wśród regulacji prawnych, które w sposób wyłączny i bezpośredni dotyczą specyfiki obszarów nadmorskich jest Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 roku, która otwiera przed gminą Darłowo dostęp do realnych wartości (także materialnych, ale nie wyłącznie) i potencjału rozwojowego, jakie zawiera w sobie specyfika lokalna. Ustalenia ustawy nie różnią się od rozwiązań powszechnie już przyjętych w państwach UE. Umożliwienie gminie samodzielnego zarządzania portem, przewidziane w ustawie może stać się bodźcem do ożywienia lokalnego życia gospodarczego i kulturalnego.

¹ D.Waldziński: Specyfika rozwoju małych i średnich portów morskich - Polska a kraje Unii Europejskiej. „Inżynieria Morska i Geotechnika”, nr 6/1998

² G.Gorzela: Zróżnicowanie polskiej przestrzeni. [w] Polska'95 - Raport o rozwoju społecznym. Warszawa 1995

Koniec lat 80-tych przyniósł likwidację barier politycznych i gospodarczych w Europie Środkowo-Wschodniej. Region Bałtyku przestał być podzielony politycznie i gospodarczo, rozpoczął się proces integracji Polski z UE. Oznacza to stworzenie możliwości rozwoju nieskrępowanej współpracy Polski (także portu w Darłowie) z regionem bałtyckim. Dla Darłowa oznacza to przede wszystkim włączenie się w obsługę bałtyckiej, przygranicznej wymiany handlowej, turystycznej czy rybackiej. Wystąpiły potencjalne możliwości objęcia obszaru gminy wraz z portem różnymi formami międzynarodowej współpracy m.in. poprzez przynależność do międzynarodowych struktur, promujących ideę ochrony środowiska i „zielonej turystyki”, takich jak Zielony Pierścień Bałtyku czy System Obszarów Chronionych Morza Bałtyckiego. Postępuje proces wielokierunkowej integracji bałtyckiej, dzięki czemu gmina Darłowo może uczestniczyć w kształtowaniu współpracy transgranicznej o charakterze gospodarczym, społecznym i administracyjnym, co w pośredni i bezpośredni sposób powinno przyczynić się do aktywizacji portu.

Procesowi aktywizacji portu towarzyszą nie tylko szanse - czynniki sprzyjające jego rozwojowi. Proces ten natrafiać też będzie na szereg **zagrożeń** ukształtowanych przede wszystkim w procesie historycznego rozwoju portu w ponad 40-letnim okresie trwającym do końca lat 80-tych. Port w Darłowie, podobnie jak inne małe porty otwartego morza, przez cały ten okres pozostawał w zasadzie poza wszelką aktywnością społeczno-gospodarczą polskiego wybrzeża. Okres do końca lat 80-tych nie był pomyślny dla funkcjonowania portu, który - podobnie jak większość małych struktur gospodarczych w całym kraju - ulegał postępującemu procesowi degradacji gospodarczej. Zagrożenia dla aktywizacji portu wynikają przede wszystkim z:

- małej aktywności gospodarczej struktury portowo-miejskiej i jej bezpośredniego zaplecza;
- słabości lokalnej struktury samorządowej;
- słabo dotychczas wykształconych więzi gospodarczych z bliższym i dalszym otoczeniem;
- niekorzystnego stanu lądowej infrastruktury transportowej, szczególnie drogowej łączącej port z jego zapleczem;
- konkurencji ze strony innych małych struktur portowych otwartego wybrzeża morskiego, szczególnie ze strony sąsiednich portów w Kołobrzegu i Ustce. Porty te są w stanie zaoferować konkurencyjne warunki świadczenia wszelkich

usług portowych, a także - podobnie jak port i gmina Darłowo - zabiegają o aktywizację swojego rozwoju;

- braku wykształconej, nowoczesnej struktury zarządzania portem.

Występujące zagrożenia dla aktywizacji gospodarczej portu związane są także z niedostatecznym promowaniem walorów turystycznych Darłowa i jego otoczenia (zabytków kultury materialnej, walorów przyrodniczych, itp.).

Port w Darłowie nie rozwija się w ostatnich latach w stopniu odpowiadającym aspiracjom społeczności lokalnej. Brak profesjonalnego podmiotu zarządzającego portem opóźnia proces jego rozwoju.

Przeszkodą w aktywizacji funkcji portowych jest także niekorzystny stan infrastruktury transportowej łączącej port z jego zapleczem (zły stan dróg regionalnych i lokalnych, ulic prowadzących przez miasto do terenów portowych, linii kolejowej itp.). O ile aktualnie następuje stopniowa modernizacja infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Darłowie od strony morza, to nadal wiele do życzenia pozostawia stan infrastruktury zapewniającej dostęp do portu od strony lądu. W tym zakresie spore pole do aktywności otwiera się przez samorządem powiatu i województwa.

PROGRAM ROZWOJU WYTWÓRCZOŚCI I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI

Źródła mocnych i słabych stron przedsiębiorczości i wytwórczości w Darłowie

Mocne strony

Pojawienie się dynamicznych lokalnych przedsiębiorstw

- Jest to na razie niewielki odsetek firm które posiadają dobrą kondycję finansową, niemniej są dowodem, że w darłowskich warunkach gospodarczych można prowadzić opłacalną produkcję z perspektywami rozwoju w przyszłości.
(LILA INTERNATIONAL, EXCELCIOR)

Wysokie obroty sezonowe przedsiębiorstw

- Dotyczy to głównie firm związanych z sektorem turystycznym. W krótkim sezonie wakacyjnym sprzedaż jest nieporównywalnie wysoka niż w pozostałej części roku. Problemem pozostaje przedłużenie sezonu pozwalającego na stały poziom przychodów.
- Ciągły napływ turystów , pomimo zmian w kierunkach wyjazdów wakacyjnych Polaków. Darłowo pomimo ucieczki polskich turystów na wypoczynek nadmorski do kurortów Hiszpanii czy Włoch posiada stałych, wiernych turystów którzy odwiedzają miasto i spędzają w nim urlop. Zmiany kierunków wyjazdów urlopowych nie są tak odczuwalne w Darłowie jak w innych ośrodkach turystycznych.
- Relatywnie wysokie inwestycje w prywatnym sektorze turystycznym (mała gastronomia, handel, pensjonaty).

Historyczne tradycje w sektorze związanym z gospodarką morską.

- Pomimo silnego rozwoju turystyki Darłowo może zachować funkcje miasta portowego . Istnieje możliwość budowy giełdy rybnej, zakładów przetwórczych nie kolidujących z funkcją turystyczną miasta.

Aktywność mieszkańców Darłowa w zakresie drobnej przedsiębiorczości

- duża dynamika w zakresie zakładania i likwidacji podmiotów gospodarczych
- szansa na wykreowanie silnych przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską oraz turystyką.

Słabe strony:

Słaba sytuacja finansowa darłowskich przedsiębiorstw

- Darłowo nie posiada przedsiębiorstw, które swoją dynamiką stwarzałyby przesłanki do zwiększenia lokalnego potencjału gospodarczego. Większość firm balansuje na granicy utrzymania płynności finansowej.

Wysoki poziom bezrobocia

- zmniejszająca się ilość stałych miejsc pracy, liczne firmy zgłaszają zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych. Nieliczne są przypadki poszukiwania chętnych do podjęcia pracy.
- malejący popyt lokalny – 2/3 osób bezrobotnych bez prawa do zasiłku. Fakt ten bezpośrednio rzutuje na kondycję darłowskich firm. Zmniejszająca się zasobność mieszkańców powoduje ograniczenie obrotów przedsiębiorstw szczególnie w okresie martwego sezonu.

Mocno wyeksploatowany park maszynowy istniejących przedsiębiorstw

- dotyczy to przede wszystkim przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską. Od lat nie są prowadzone inwestycje, a nawet zabiegi mające na celu utrzymanie środków trwałych we właściwym stanie technicznym.
- zły stan portu w Darłowie – potencjalnego motoru lokalnej gospodarki

Bariery transportowe

- brak regularnego połączenia kolejowego łączącego Darłowo ze Sławnem – działa jedynie połączenie dla pociągów kolonijnych i sporadycznie dla towarowych.
- brak skoordynowanych działań dotyczących wykorzystania lotniska w Darłowie
- brak stałego przejścia granicznego w porcie.

Słaba infrastruktura otoczenia biznesu

- brak ośrodków doradczych, szkoleniowych dla małych przedsiębiorstw
- mała aktywność samorządu gospodarczego.
- brak rozwiniętego sektora usług finansowych (słaby sektor bankowy, brak pozabankowych instytucji finansujących małą przedsiębiorczość)
- brak aktywnych programów pomocowych dla Darłowa w zakresie rozwoju przedsiębiorczości.

Szanse:

Duża ilość dogodnych terenów pod rozwój przedsiębiorczości

- Darłowo posiada jako jedyne miasto portowe na środkowym wybrzeżu dogodne warunki do rozwoju przestrzennego portu
- możliwość wykorzystania obiektów po upadających firmach
- zainteresowanie Darłowem inwestorów zagranicznych

Wzrost zainteresowania przerobem ryb słodkowodnych

- sytuacja ta może być traktowana jako alternatywa dla spadających połowów morskich

Wysoka renoma Darłowa jako atrakcyjnego miasta turystycznego

- bardzo dobre warunki geograficzne umożliwiające rozwój gospodarczy miasta nie tylko w sektorze turystyki.
- tradycje historyczne na których można budować image miasta
- wysokie potencjalne możliwości rozbudowy portu dla celów turystyki
- Możliwość wykorzystania do cywilnych celów gospodarczych lotniska i terenów jednostki wojskowej

Zagrożenia:

Brak kadry ludzi młodych i wykształconych

- Brak szerokiej kadry o wysokim potencjale intelektualnym zdolnej do podejmowania inicjatyw związanych z rozwojem lokalnym jest istotną barierą rozwoju miasta.
- Odpływ młodzieży kształcącej się poza Darłowem

Malejąca liczba podmiotów gospodarczych

- brak silnego regionalnego ośrodka który mógłby być „lokomotywą” rozwoju regionu, jedna lub więcej prężnych firm zmusiłoby do kooperacji i rozwoju lokalne środowisko małego biznesu.
- słaby lokalny sektor rolniczy, nie mający istotnego znaczenia dla podmiotów gospodarczych działających na terenie miasta.
- zmniejszająca się „rybność Bałtyku”
- brak ochrony lokalnego rynku drobnej przedsiębiorczości /sezonowi kupcy spoza Darłowa
- brak wsparcia sektora małej przedsiębiorczości ze strony administracji powiatowej i wojewódzkiej

PROGRAM ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU

1. Atuty infrastruktury transportowej miasta

Podstawowym atutem istniejącej infrastruktury transportowej jest istnienie w obszarze miasta infrastruktury transportu drogowego, kolejowego i wodnego, w pobliżu granic miasta także transportu lotniczego. Jest to typowy system transportowy miasta portowego, mający potencjalnie duże możliwości dla prowadzenia transportu wiązanego, przeładunku towarów i alternatywnej obsługi ruchu pasażerskiego.

W zakresie przestrzennego ukształtowania układu drogowo-ulicznego, korzystnymi jego cechami są:

- spójny, historycznie ukształtowany układ uliczny śródmieścia miasta; układ taki umożliwiający pełną kontrolę dostępności do tego obszaru i sprzyja wyodrębnieniu stref ograniczonego ruchu samochodowego,
- stosunkowo duże, przestrzenne możliwości rozwoju układu ulicznego poza centralnym obszarem śródmieścia, a także układu parkingowego w bliskiej odległości dojścia pieszego do miejsc koncentracji handlu i usług w Śródmieściu oraz plaż.

2. Słabe strony infrastruktury transportowej

Podstawowym mankamentem infrastruktury drogowej i kolejowej jest jej zły stan techniczny i nadal postępująca degradacja. W odniesieniu do linii kolejowej, wysokie koszty odtworzenia i modernizacji mogą doprowadzić do zamknięcia linii. W przypadku dróg samochodowych, zły stan nawierzchni dróg zamiejskich powoduje utrudnienia w powiązaniach z układem dróg krajowych (droga nr 6). W układzie ulicznym Darłowa, wiele elementów tego układu jest niedostosowanych do potrzeb ruchu w sezonie letnim i bezpieczeństwa ruchu pieszych (nieodpowiednia geometria głównych skrzyżowań, brak urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego). Niektóre osiedla mieszkaniowe mają za małą pojemność parkingową.

Główną przyczyną tego stanu rzeczy są zbyt małe środki finansowe na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej. Możliwości budżetu miasta nie są wystarczające dla uruchomienia inwestycji o znaczeniu strategicznym dla miasta. Jednakże w sytuacji pojawiania się wielu problemów transportowych na terenie miasta, za słabą stronę należy uznać

- niedostosowanie miejskich struktur zarządzania ruchem do pojawiających się problemów transportowych w mieście (brak dostatecznego wsparcia ze strony profesjonalnej kadry z zakresu inżynierii ruchu w celu poszukiwania niskonakładowych, doraźnych rozwiązań),

- brak odpowiedniego przygotowania dokumentacji projektowej w zakresie realnego rozwoju układu ulicznego miasta, etapowania tego rozwoju, niezbędnych środków prawnych i finansowych, efektywności przedsięwzięć; posiadanie takich opracowań warunkuje starania się o zewnętrzne środki finansowe.

3. Potencjalne okazje i możliwości rozwoju infrastruktury transportowej

Do potencjalnych okazji stwarzających szanse rozwoju infrastruktury transportowej miasta zaliczyć należy:

- pozyskiwanie inwestorów gospodarczych uczestniczących także w rozbudowie (modernizacji) elementów sieci drogowej i parkingów; pozyskiwanie takie powinno być wspólnym przedsięwzięciem miasta i zainteresowanego inwestora publicznego lub prywatnego,
- podejmowanie wspólnych działań przez gminy sąsiadujące z sobą lub większa aktywność w strukturach powiatowych; współdziałanie takie w zakresie modernizacji dróg, uruchomienia autobusu szynowego itp. pozwala lepiej uzasadnić podejmowane działania i rozłożyć koszty,
- rozwój funkcji portowych i zakładów produkcyjnych wykorzystujących kolej do przewozów towarowych
- udział w przyszłych, ogólnopolskich grantach i dotacjach celowych np. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- korzystanie ze środków zagranicznych, także w celu wsparcia motoryzacyjnej edukacji administracji i grup mieszkańców
- pojawianie się innych form wspierania lokalnych inicjatyw

4. Zagrożenia prawidłowego rozwoju infrastruktury transportowej

Istnieje wiele czynników wewnętrznych i zewnętrznych, które w odniesieniu do infrastruktury transportowej mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla jej funkcjonowania i rozwoju. Do zagrożeń tych zaliczyć należy:

- pogarszanie się jakości powiązań transportowych Darłowa z krajem i regionem poprzez dalsze ograniczanie funkcjonowania komunikacji autobusowej, likwidację linii kolejowej, dekapitalizację dróg dojazdowych do drogi krajowej nr 6,
- niedostateczna kontrola rynku przewozów pasażerskich, która może spowodować upadek linii PKS obsługujących Darłowo,
- brak odpowiedniego wsparcia merytorycznego i finansowego ze strony administracji powiatowej i wojewódzkiej,
- mała własna aktywność w pozyskiwaniu środków pozabudżetowych i zagranicznych,
- brak skuteczności w realizacji polityki transportowej miasta; realizacja polityki nastawionej na osiągania celów ekologicznych i bezpieczeństwo ruchu drogowego jest zadaniem trudnym, mogącym powodować konflikty społeczne.

PROGRAM ROZWOJU BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO

Ocena aktualnej sytuacji zaprezentowana zostanie poprzez pokazanie słabych i mocnych stron, szans i zagrożeń w odniesieniu do warunków zaspokajania potrzeb mieszkaniowych i rozwoju mieszkalnictwa w Gminie Miasto Darłowo.

Uwzględnione zostaną następujące czynniki wpływające na obecne i potencjalne możliwości zaspokajania potrzeb mieszkaniowych ludności i rozwoju mieszkalnictwa w Darłowie:

I. Uwarunkowania zewnętrzne.

- polityka mieszkaniowa państwa;
- warunki finansowania kosztów utrzymania mieszkań;
- warunki finansowania budownictwa mieszkaniowego;

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Warunki zamieszkiwania ludności.

- standard zasobów mieszkaniowych;
- koszty utrzymania mieszkań;
- dodatki mieszkaniowe;

2. Potrzeby mieszkaniowe.

- wielkość potrzeb;
- potrzeby adresowane do zasobu Gminy;
- możliwości zaspokajania potrzeb w istniejącym zasobie.

3. Warunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

- popyt na mieszkania;
- inwestorzy budownictwa mieszkaniowego;
- zasób gruntów budowlanych;

I. Uwarunkowania zewnętrzne.

• Polityka mieszkaniowa państwa:

W aktualnie przygotowywanych założeniach polityki mieszkaniowej państwa na okres do 2003 roku, przewiduje się kontynuację reformy mieszkaniowej i modyfikację niektórych instrumentów prawnych i finansowych. O ile zostaną one wprowadzone w życie, będą miały istotny wpływ na warunki zaspokajania potrzeb mieszkaniowych. Szczególne znaczenie dla polityki mieszkaniowej gmin mają propozycje dotyczące udziału państwa w finansowaniu gospodarki mieszkaniowej i rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

W zakresie eksploatacji zasobów proponowane jest rozszerzenie uprawnień do dodatków mieszkaniowych na najemców wszystkich zasobów oraz powiązanie wysokości dotacji dla gmin z racjonalnością polityki czynszowej prowadzonej przez gminy. Ponadto planuje się uruchomienie „Programu wspomagania remontów w budynkach mieszkalnych”.

W zakresie wspierania nowego budownictwa czynszowego zakłada się utrzymanie preferencyjnego kredytu z KFM /Krajowy Fundusz Mieszkaniowy/ na budowę mieszkań na wynajem o umiarkowanych czynszach a także uruchomienie „Socjalnego Programu Mieszkaniowego” realizowanego w ramach środków pomocy społecznej, obejmującego dotacje na budowę i prowadzenie m.in. pensjonatów socjalnych.

W zakresie przygotowywania gruntów pod budownictwo mieszkaniowe przewiduje się utrzymanie preferencyjnego kredytu dla gmin z KFM na infrastrukturę techniczną towarzyszącą społecznemu budownictwu czynszowemu oraz rozszerzenie takiego kredytowania na cele pozostałego budownictwa mieszkaniowego.

• Warunki finansowania kosztów utrzymania mieszkań:

Zgodnie z obowiązującą ustawą o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych, koszty utrzymania bieżącego mieszkań komunalnych, zakładowych oraz mieszkań w budynkach prywatnych, które zostały zasiedlone na mocy decyzji administracyjnej, mogą być w całości finansowane z czynszów regulowanych uchwalanych przez gminę, których pułap nie może jednak w skali roku przekraczać 3% wojewódzkiego wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1 m² powierzchni użytkowej mieszkania. Nadmierne obciążenie gospodarstw domowych z tytułu utrzymania mieszkania rekompensowane jest dodatkami mieszkaniowymi wypłacanymi przez gminę. W kosztach ponoszonych z tego tytułu partycypuje państwo w formie dotacji celowej. Czynsze regulowane nie pokrywają kosztów remontów i modernizacji zasobu mieszkaniowego gminy. Źródłem finansowania mogą tu być dochody z wynajmu powierzchni komercyjnych, i dotacje z budżetu gminy kierowane do gospodarki mieszkaniowej. Jeśli gmina dokona transferu własności mieszkaniowej do spółki gminnej działającej w formule

TBS /Towarzystwo Budownictwa Mieszkaniowego/, podmiot ten może korzystać z preferencyjnego kredytu z KFM na remont lub modernizację budynków mieszkalnych. Spłata kredytu nie może jednak obciążyć czynszu regulowanego obowiązującego (do roku 2004) dla lokatorów, którzy zawarli umowę najmu przed przeniesieniem własności budynku do TBS.

W pozostałych typach zasobów mieszkaniowych użytkownicy lokali (właściciele, członkowie spółdzielni mieszkaniowych, najemcy opłacający czynsz wolny) pokrywają pełne opłaty utrzymania swoich mieszkań, przy tym:

- właściciele lokali we wspólnotach mieszkaniowych ponoszą koszty w wysokości uchwalonej przez wspólnotę,
- opłaty eksploatacyjne za mieszkanie spółdzielcze utrzymywane są na poziomie rzeczywistych kosztów lub niższym, w przypadku gdy spółdzielnia przeznacza na wyrównanie bilansu dochody z innej działalności,
- lokatorzy mieszkań TBS opłacają czynsz regulowany w wysokości nie przewyższającej 4% wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1 m² mieszkania w skali roku,
- wynajmujący mieszkanie na zasadach czynszu wolnego pokrywają pełne koszty utrzymania mieszkania wraz z zyskiem przysługującym właścicielowi; jak dotąd nie przysługują im dodatki mieszkaniowe.

• **Warunki finansowania budownictwa mieszkaniowego:**

Budownictwo mieszkaniowe budowane „na własność” finansowane jest ze środków własnych inwestorów - przyszłych mieszkańców. Coraz częściej korzystają oni z kredytów hipotecznych udzielanych na cele mieszkaniowe. Gmina może przyczynić się do zmniejszenia kosztów budowy mieszkań korzystając z prawa zbywania bez przetargu i na dogodnych warunkach, działek budowlanych na cele inwestycji realizowanej przez spółdzielnię mieszkaniową lub TBS (podmioty, dla których budownictwo mieszkaniowe jest zadaniem statutowym). Do 2000 roku inwestorzy mogą korzystać z ulgi podatkowej z tytułu budowy mieszkania. Przewiduje się, że w następstwie likwidacji tej ulgi wprowadzone zostaną inne instrumenty finansowe, ułatwiające dostęp do mieszkań osobom średnio zarabiającym.

Budownictwo czynszowe TBS oraz budownictwo lokatorskie spółdzielni mieszkaniowych może korzystać z preferencyjnego kredytu z KFM. Dostęp do tych mieszkań ułatwiony jest przez gwarantowany ustawowo pułap czynszu regulowanego na wysokości 4% wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1 m² powierzchni mieszkania w skali roku. Na cele tego budownictwa gmina ma prawo zbywania działek bez przetargu i na korzystnych warunkach, ponadto gmina może korzystać z kredytu z KFM na wyposażenie tych działek w infrastrukturę techniczną.

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Warunki zamieszkiwania ludności.

- **Standard zasobów mieszkaniowych:**

Ogólne wskaźniki mieszkaniowe Darłowa wskazują, że warunki zamieszkiwania w Mieście są porównywalne z sytuacją w regionie. Zatem można się spodziewać, że ocena własnych warunków mieszkaniowych ludności i aspiracje w kierunku ich poprawy są umiarkowane. Z punktu widzenia zaspokojenia obecnych potrzeb mieszkańców stanowi to element pozytywny.

Jednak standard zasobów mieszkaniowych w Darłowie nie jest wyrównany. Zdecydowanie najlepszą sytuację pod względem konsumpcji powierzchni mieszkalnej oraz wyposażenia w instalacje i urządzenia sanitarne, mają mieszkańcy domów jednorodzinnych stanowiących ok. 1/4 zasobu. Zasoby wielorodzinne spółdzielcze, wojskowe i budynki wspólnot mieszkaniowych charakteryzują się mniejszą powierzchnią, są jednak na ogół wyposażone na poziomie współczesnym. Standard mieszkań w budynkach gminnych odbiega na niekorzyść od pozostałych zarówno pod względem powierzchni i standardu wyposażenia jak i stanu technicznego. Porównanie wzajemne warunków rodzin zamieszkujących w zasobach różnego typu stanowi istotny czynnik kształtowania oceny własnej sytuacji mieszkaniowej. W przypadku zasobów o niższym standardzie - oceny negatywnej. Z chwilą poprawy ekonomicznej dostępności mieszkań czynnik ten spowoduje wzrost presji potrzeb mieszkaniowych ludności, w szczególności lokatorów mieszkań komunalnych.

Z chwilą wzrostu dochodów gospodarstw domowych w dłuższym okresie czasu, należy się spodziewać, że mieszkania w obecnych zasobach wielorodzinnych okażą się niewystarczające dla zaspokojenia rozwiniętych potrzeb i będą wymagały zdecydowanych działań modernizacyjnych lub / i wymiany zasobu na bardziej komfortowy. Już obecnie preferencje mieszkaniowe ludności odnoszone są do standardów obecnych w zabudowie jednorodzinnej.

- **Koszty utrzymania mieszkań:**

Koszty utrzymania mieszkań ponoszone przez użytkowników w zasobach wielorodzinnych utrzymują się na stosunkowo niskim poziomie nie przekraczając 1,5% wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1m² mieszkania w skali roku.

Z punktu widzenia budżetów gospodarstw domowych, niskie koszty utrzymania mieszkań stanowią czynnik pozytywny.

Z punktu widzenia warunków gospodarki mieszkaniowej i możliwości utrzymania budynków we właściwym stanie technicznym - jest to czynnik negatywny, gdyż w

konsekwencji dochodzi do zaniżania kosztów utrzymania mieszkań, co w dłuższym okresie czasu odbija się na zmniejszeniu zarówno komfortu zamieszkiwania jak i wartości obiektów.

Niskie opłaty za użytkowanie mieszkań stanowią również czynnik osłabiający atrakcyjność oferty mieszkań na wynajem o czynszu realnym, jak to jest w przypadku zasobu TBS.

- **Dodatki mieszkaniowe:**

Dodatki mieszkaniowe kierowane są do ok. 770 gospodarstw domowych, liczba ta stanowi ok. 17% ogółu mieszkań w Darłowie. Jest to grupa, dla której opłacanie obecnych, stosunkowo niskich kosztów mieszkaniowych, obciąża nadmiernie budżet domowy.

Największy udział gospodarstw domowych otrzymujących dodatki mieszkaniowe jest wśród lokatorów mieszkań gminnych (30% ogółu lokatorów). Jest to niebezpiecznie wysoki odsetek i oznacza, że wzrost czynszów regulowanych może za sobą pociągnąć wyraźny wzrost wypłat dodatków mieszkaniowych.

Drugim znaczącym „konsumentem” dodatków jest Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk”: dodatki otrzymuje 22% użytkowników mieszkań spółdzielczych przy stosunkowo niskich ponoszonych kosztach utrzymania mieszkań. Wzrost opłat eksploatacyjnych, uzasadniony potrzebami remontowymi zasobu, może więc i tu natrafić na barierę niewypłacalności u 1/5 - 1/4 mieszkańców.

2. Potrzeby mieszkaniowe

- **Wielkość potrzeb.**

Obecne potrzeby mieszkaniowe Darłowa, szacowane na podstawie istniejących rejestrów: gminnego, spółdzielczego i WAM, oraz wskaźnika wymiany zasobów, wynoszą około 600 mieszkań. Zaspokojenie tych potrzeb wymagałoby zwiększenia wielkości zasobu mieszkaniowego o ok. 13%. Niezależnie od tego, biorąc pod uwagę liczbę zawieranych małżeństw rocznie, dostarczenie mieszkań na potrzeby nowopowstających gospodarstw domowych wymagałoby rokrocznie podaży 20 - 30 mieszkań.

Obecnie presja potrzeb mieszkaniowych nie powoduje wzrostu budownictwa mieszkaniowego a jedynie przyczynia się do wzrostu niezadowolenia z istniejących warunków mieszkaniowych. Stanowi to jeden z ważniejszych czynników podejmowania decyzji o opuszczaniu miasta przez młode gospodarstwa domowe.

- **Potrzeby adresowane do zasobu Gminy.**

Szczególne potrzeby mieszkaniowe adresowane do zasobu Gminy, wynikają z pogarszających się warunków mieszkaniowych lokatorów (nadmierne zaludnienie mieszkań, współzamieszkiwanie dwóch lub więcej gospodarstw domowych, zły

stan techniczny mieszkania) oraz zużycia zasobu (wykwaterowania z budynków przeznaczonych do rozbiórki lub remontu kapitalnego).

Dla zaspokojenia potrzeb lokatorów Gmina powinna w krótkim czasie dostarczyć ok. 100 mieszkań na wynajem.

- **Możliwości zaspokajania potrzeb mieszkaniowych w istniejącym zasobie.**

- W Darłowie ok. 50% mieszkań użytkowanych jest przez gospodarstwa domowe na prawach własności lub własnościowego prawa do lokalu spółdzielczego. Stanowią one obszar potencjalnego oddziaływania rynku. Poprawa warunków mieszkaniowych tych gospodarstw domowych może dokonywać się w drodze zamian, sprzedaży / kupna mieszkań w oparciu o wartość użytkowanych mieszkań prywatnych lub własnościowych.
- Możliwości najmu mieszkań Gminy mają formalnie tylko osoby spełniające kryteria pierwszeństwa zawierania umów najmu na lokale mieszkalne i ujęte na liście przydziałów. W praktyce dostęp do mieszkań jest tu ograniczony do kilku zawieranych umów rocznie.
- Również w spółdzielni mieszkaniowej podaż mieszkań, dokonująca się jedynie w obrębie istniejącego zasobu powoduje, że dostęp do mieszkań spółdzielczych jest praktycznie niewielki zamykając się w skali kilku mieszkań rocznie

Praktyczny brak dostępu do mieszkań w istniejącym zasobie dla gospodarstw domowych nie dysponujących tytułem własności wskazuje na konieczność rozwoju budownictwa mieszkaniowego na warunkach preferencyjnych.

3. Warunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

- **Popyt na mieszkania:**

Wielkość istniejącego zapotrzebowania na mieszkania nie jest równoważna z popytem efektywnym, tj. zdolnością gospodarstw domowych do zaspokojenia swoich potrzeb na rynku.

W Darłowie ok. 50% mieszkań użytkowanych jest przez gospodarstwa domowe na prawach własności lub własnościowego prawa do lokalu spółdzielczego. Jest to obszar potencjalnego oddziaływania rynku. Poprawa warunków mieszkaniowych tych gospodarstw domowych może dokonywać się w drodze zamian, sprzedaży / kupna mieszkań w oparciu o wartość użytkowanych mieszkań prywatnych lub własnościowych.

Jednakże potrzeby mieszkaniowe artykułowane są przede wszystkim przez rodziny nie posiadające tytułu własności do użytkowanego lokalu, które nie mogą w ogóle finansować poprawy swoich warunków mieszkaniowych (ubożsi najemcy mieszkań) lub mogą przeznaczać na ten cel tylko oszczędności w ograniczonej wysokości.

Przy obecnej stosunkowo niskiej dochodowości gospodarstw domowych budownictwo mieszkaniowe realizowane na warunkach rynkowych może szybko natrafić na barierę popytu efektywnego.

- **Inwestorzy budownictwa mieszkaniowego:**

Od kilku lat obserwuje się w Darłowie stagnację na rynku budowlanym.

Na przestrzeni lat 1994 - 1997 głównym inwestorem budownictwa mieszkaniowego była Gmina, oddając do użytku 38 mieszkań. Inwestycje finansowane przez osoby prywatne przyniosły łącznie 8 mieszkań w zabudowie jednorodzinnej. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk”, mimo znacznego zapotrzebowania swoich członków na mieszkania, nie inwestuje w budownictwo mieszkaniowe.

Taka sytuacja pogłębia istniejącą presję potrzeb mieszkaniowych. Ponadto brak budownictwa mieszkaniowego zmniejsza szansę na zatrzymanie tendencji ujemnego salda migracji. Jednakże z drugiej strony stagnacja budownictwa mieszkaniowego jest też odzwierciedleniem problemów rozwoju gospodarczego Darłowa.

- **Zasób gruntów budowlanych:**

Mocną stroną i szansą dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego w Darłowie jest znaczny zasób gruntów budowlanych znajdujących się w większości we własności Gminy.

Posiadanie takiego zasobu umożliwia Gminie prowadzenie polityki preferującej inwestorów budownictwa mieszkaniowego określonego rodzaju i wspieranie różnego rodzaju inicjatyw budowlanych poprzez ofertę korzystnych warunków zbywania działek.

PROGRAM ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI

Ocena aktualnej sytuacji zaprezentowana zostanie poprzez pokazanie słabych i mocnych stron, szans i zagrożeń w odniesieniu do zarządzania nieruchomościami na obszarze Gminy Miasto Darłowo.

Uwzględnione zostaną następujące czynniki wpływające na obecne i potencjalne możliwości zarządzania nieruchomościami w Darłowie:

I. Uwarunkowania zewnętrzne.

- warunki lokalizacji Miasta dla rozwoju gospodarczego i osadnictwa,
- sytuacja Miasta w strukturze administracyjnej regionu,
- dominujące funkcje gospodarcze Miasta na tle gminy, regionu, kraju,
- otoczenie prawne gospodarki nieruchomościami.

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Zagospodarowanie obszaru Miasta:

- struktura i stan zagospodarowania,
- wykorzystanie sieci przesyłowych infrastruktury komunalnej,

2. Zasoby gruntowe gminy:

- wielkość zasobu,
- gospodarka gruntami,
- forma zarządzania gruntami.

3. Zasób budynków komunalnych.

- wielkość i stan techniczny gminnego zasobu budynków,
- gospodarka budynkami,
- forma i efektywność zarządzania budynkami,
- potencjalne warunki wykorzystania zasobu budynków.

4. Ekonomiczno - społeczne uwarunkowania gospodarki nieruchomościami:

- tendencje rozwoju gospodarczego
- sytuacja społeczno - ekonomiczna ludności,

I. Uwarunkowania zewnętrzne.

• Warunki lokalizacji Miasta dla rozwoju gospodarczego i osadnictwa:

Sytuacja przestrzenna Miasta ma decydujący wpływ na potencjalne możliwości i kierunki gospodarki nieruchomościami decydując o rozwoju gospodarczym i aktywności rynku inwestorskiego.

Mocną stroną lokalizacji Darłowa jest jego nadmorskie położenie, atrakcyjne obecnie przede wszystkim dla inwestorów bazy turystyczno - wczasowej. Można też przewidywać rozwój osadnictwa „sezonowego” (domy i rezydencje użytkowane w okresie letnim). Wobec planowanej rewitalizacji portu, lokalizacja Miasta może stać się również atrakcyjna dla inwestorów przemysłu rybnego, firm transportowo - spedycyjnych nastawionych na spedycję morską, w tym inwestorów przemysłowo - składowego otoczenia portu, a także przedsiębiorców turystyki morskiej.

Słabą stroną lokalizacji Miasta jest położenie z dala od głównych traktów komunikacyjnych regionu, co ogranicza jego udział w gospodarce regionalnej i krajowej. Z tego samego powodu ograniczone są, jakkolwiek nie wykluczone, potencjalne możliwości rozwoju osadnictwa ludności dojeżdżającej do pracy do większych ośrodków, np. Koszalina (osiedla - „sypialnie”).

• Sytuacja Miasta w strukturze administracyjnej regionu:

Darłowo, do niedawna znajdujące się w sąsiedztwie miasta wojewódzkiego obecnie leży na skraju województwa Zachodnio - Pomorskiego. W strukturze administracyjnej regionu należy do powiatu sławińskiego. Istnieje obawa, że sytuacja Miasta może ulec pogorszeniu jeśli idzie o dostęp do funduszy oraz dotacji z budżetów regionalnych i państwowych, wspierających rozwój gospodarczy regionu.

• Dominujące funkcje gospodarcze Miasta na tle gminy, regionu, kraju:

Dominującymi funkcjami gospodarczymi Darłowa są obecnie turystyka sezonowa i gospodarka morską, która jednak przeżywa obecnie regres. Te same funkcje gospodarcze przypisane są również innym gminom i miejscowościom nadmorskim.

Chcąc zachować i rozwijać swoje dotychczasowe, dominujące funkcje gospodarcze Darłowo musi konkurować z gminami wybrzeża i tworzyć atrakcyjne warunki dla inwestorów i klientów zainteresowanych udziałem w gospodarce morskiej i turystyczno - wczasowej.

Po stronie aktywów Darłowa leży uznana od lat tradycja Miasta jako atrakcyjnej miejscowości wczasowej, jego wyjątkowe walory turystyczne a także planowana rewitalizacja portu.

- **Otoczenie prawne gospodarki nieruchomościami:**

Miasto, mając status gminy, ma szerokie możliwości wpływania na gospodarkę nieruchomościami na swoim obszarze: decyduje o stanie uzbrojenia konkretnych terenów, ustala warunki zabudowy działek w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Dysponując zasobem gruntów budowlanych korzysta z uprawnień właścicielskich co do sposobu ich zagospodarowania oraz warunków zbywania na rzecz określonych podmiotów. Może nabywać, uzbrajać i sprzedawać grunty wpływając na kształtowanie się cen nieruchomości na swoim obszarze. Decydując o kierunku i zakresie rozwoju infrastruktury komunalnej w planach rocznych i perspektywicznych, może kierować się ustalonymi przez Radę Miejską priorytetami polityki gospodarczej i społecznej. Rozwijając tereny pod budownictwo mieszkaniowe może korzystać z preferencyjnych kredytów KFM udzielanych na pokrycie kosztów budowy infrastruktury technicznej.

Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi prawa i obowiązki gminy w zakresie gospodarki nieruchomościami oraz stanowiącymi narzędzia prawne jakimi może się ona posługiwać stymulując pożądane zachowania właścicieli nieruchomości i inwestorów działających na obszarze gminy, są: ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z 1991 r., ustawa o gospodarce nieruchomościami z 1997 r., ustawa o podatkach i opłatach lokalnych z 1991 r., ustawa o finansach publicznych z 1998 r. ustawa o własności lokali z 1994 r., ustawa o najmie lokali i dodatkach mieszkaniowych, ustawa o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego oraz zmianie niektórych ustaw z 1994 r.

Rząd planuje wprowadzenie do roku 2003 nowych i modyfikację niektórych istniejących przepisów prawnych dotyczących obrotu nieruchomościami i planowania przestrzennego. W szczególności w pakiecie propozycji rządowych znajdują się:

- wprowadzenie katastru i podatku od wartości nieruchomości,
- sanacja systemu ksiąg wieczystych,
- zniesienie hipoteki ustawowej,
- modyfikacja rozwiązań dotyczących gospodarki przestrzennej, w tym usprawnienie procesu planowania przestrzennego,
- modyfikacja rozwiązań dotyczących gospodarki gruntami i obniżenie kosztów obrotu nieruchomościami.

W przypadku wprowadzenia w życie tych propozycji rządowych, gmina uzyska kolejne ważne narzędzia dla prowadzenia efektywnej gospodarki nieruchomościami w warunkach rynkowych.

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Zagospodarowanie obszaru Miasta:

- **Struktura i stan zagospodarowania:**

Struktura przestrzennego zagospodarowania Miasta, uzależniona w dużym stopniu od warunków naturalnych, ma charakter strefowy. Pomiędzy obszarami zabudowanymi leżą znaczne obszary terenów nieurbanizowanych. Użytki rolne zajmują dominującą część obszaru Miasta, przy tym przeważają grunty orne i użytki zielone. Tereny wojskowe, położone nad morzem, blokują rozwój funkcji rekreacyjnych. Tereny przemysłowe i składowe położone na zachód od rzeki Wieprzy, wymagają w części działań rehabilitacyjnych i ponownego zagospodarowania.

Gospodarka nieruchomościami na tak zorganizowanej przestrzeni natrafia na bariery ekonomiczne i techniczne, co utrudnia równomierne zainwestowanie obszaru Miasta (dostarczenie i utrzymanie nowoczesnej infrastruktury), a co za tym idzie - utrzymanie właściwej cenności gruntów. Wady te mogą zostać usunięte przez stopniowe wypełnianie tkanki miejskiej, poprawę stanu zainwestowania na terenach przeznaczonych pod urządzenia sportowo - rekreacyjne oraz na obszarach zaniedbanych lub wymagających rehabilitacji a także poprzez zmiany w sposobie wykorzystania użytków rolnych z nastawieniem na produkcję o większej opłacalności, przeznaczoną na zaspokojenie rosnącego sezonowo popytu na rynku wykraczającym poza obszar Darłowa (np. rozwój ogrodnictwa i sadownictwa).

- **Wykorzystanie sieci przesyłowych infrastruktury komunalnej:**

Słabą stroną obecnej struktury uzbrojenia obszaru Miasta jest nierównomierne zaopatrzenie w infrastrukturę komunalną (wodociąg, kanalizacja, c.o. z dala czynne, gazociąg) poszczególnych rejonów. Istniejące sieci przesyłowe są nierównomiernie wykorzystane (np. długie, „puste” przebiegi ciągów wodociagowych i kanalizacyjnych).

Założenia dotyczące uzbrojenia obszaru Miasta, przyjęte w uchwalonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Darłowo”, przewidują rozwój infrastruktury technicznej i pełniejsze jej wykorzystanie poprzez wypełnianie tkanki miejskiej zabudową. Realizacja tych założeń doprowadzi do stopniowego podnoszenia standardu zaniedbanych obszarów, poprawy ich wykorzystania oraz wzrostu cenności gruntów. Przyczyni się to w znacznym stopniu do usunięcia istniejących uwarunkowań gospodarki nieruchomościami.

2. Zasoby gruntowe gminy :

• **Wielkość zasobu:**

Gmina posiada znaczne zasoby gruntów o różnym przeznaczeniu, jest też dominującym właścicielem terenów przeznaczonych pod zabudowę. Stanowi to bardzo mocną podstawę dla prowadzenia polityki rozwoju gospodarczego i społecznego przez władze samorządowe. Dysponowanie gruntami na prawach właścicielskich ułatwia Gminie stymulowanie rozwoju inwestycji w pożądanym kierunkach oraz wpływanie na ceny nieruchomości na jej obszarze.

• **Gospodarka gruntami:**

Mocnymi stronami prowadzonej przez Gminę gospodarki gruntami są:

- zagospodarowywanie i wykorzystywanie gruntów zgodnie z bieżącym zapotrzebowaniem rynkowym: unika się w ten sposób nieefektywnych a kosztownych działań związanych z przygotowaniem gruntów pod zabudowę;
- zawieranie umów dzierżawnych i zbywanie działek w drodze przetargu: gmina uzyskuje rynkowe ceny za grunty;
- ułatwienia przy zbywaniu działek dla poprawy użytkowania działek przyległych: zwiększa to efektywność wykorzystania terenów;
- stały równomierny rozwój infrastruktury prowadzący do stopniowego wyrównywania standardów nieruchomości na obszarze Miasta.

Jednakże z drugiej strony obserwuje się słabe strony gospodarki gruntami w Darłowie, osłabiające szanse rozwoju inwestycji. Są to w szczególności:

- brak ułatwień dla przedsiębiorczości lokalnej w dostępie do gruntów;
- brak preferencji dla inwestorów budownictwa mieszkaniowego;
- brak ewidencji gruntów, w tym również ewidencji branżowej;
- brak monitoringu wskaźników wykorzystania gruntów;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego określające sposób wykorzystania poszczególnych obszarów i warunki zabudowy, nie są sporządzane z wyprzedzeniem, planowo, i przy uwzględnieniu priorytetów gospodarczych i społecznych zagospodarowania Miasta.

Wady te wynikają z braku wieloletniej strategii udostępniania gruntów, która byłaby powiązana z polityką rozwoju gospodarczego i społecznego Miasta.

• **Forma zarządzania gruntami:**

Obecna, administracyjna forma zarządzania nieruchomościami, jakkolwiek działa poprawnie z punktu widzenia zakresu odpowiedzialności Zarządu Miasta,

realizacji zadań gminnych i polityki wyrażonej uchwałami Rady Miejskiej, nie zapewnia aktywnego działania na rynku nieruchomości. Rozwój i wzrost efektywności zagospodarowania gruntów wymaga wyprzedzających działań długofalowych, zaciągania kredytów na inwestycje podnoszące standard nieruchomości, inwestowania na rynku nieruchomości i kapitałowym, profesjonalnego marketingu, poszukiwania inwestorów przedsięwzięć pożądanых z punktu widzenia rozwoju gospodarczego itd. Działalność taką może prowadzić w imieniu gminy podmiot działający na podstawie kodeksu handlowego, związany z gminą (lub kilkoma gminami) odpowiednim statutem i umową.

3. Zasób budynków komunalnych.

- **Stan techniczny i struktura własności gminnego zasobu budynków:**

Stan techniczny i struktura własności budynków będących własnością lub współwłasnością Gminy należą do słabych stron gospodarki nieruchomościami. W zasobie znajdującym się we własności Gminy przeważają budynki zdekapitalizowane i o niskim standardzie technicznym i użytkowym. Budynki takie wymagają znacznych nakładów na remonty i modernizacje oraz na budowę nowej substancji na potrzeby wymiany budynków zużytych. W budynkach stanowiących współwłasność Gminy (wspólnoty mieszkaniowe) przeważają udziały Gminy. Jakkolwiek budynki te należą do lepszej części zasobu (mniejsze zużycie, współczesne wyposażenie w instalacje i urządzenia sanitarne), konieczne są i tutaj stałe nakłady na konserwację i remonty, których koszty, przy obecnej strukturze własności, w znacznej części leżą po stronie Gminy.

- **Gospodarka budynkami:**

Gospodarka budynkami finansowana jest z wpływów za lokale mieszkalne i użytkowe oraz dotacji z budżetu Gminy przeznaczanych na inwestycje remontowe.

Słabą stroną jest tutaj bariera niskich czynszów za mieszkania. Czynsze ustanawiane przez gminę osiągają stosunkowo niskie pułapy a możliwości ich podnoszenia ogranicza obecny standard zasobu. Jakkolwiek czynsze pokrywają przypisane im ustawowo koszty eksploatacji lokali mieszkalnych, to równowagę tę uzyskuje się poprzez zaniżanie kosztów usługi (bieżącego utrzymania i konserwacji) i dopasowanie ich do planowanych wpływów. Sytuację gospodarki budynkami pogarsza konieczność pośredniczenia zarządcy w regulowaniu opłat za energię ciepłą pomiędzy dostawcą a użytkownikami lokali.

Mocną stroną jest gospodarka lokalami użytkowymi, która przy małej powierzchni tych lokali, daje stosunkowo dobre efekty finansowe.

Gospodarka budynkami wzmocniona jest poprzez znaczne zaangażowanie finansowe Gminy w poprawę stanu technicznego (remonty i modernizacje) budynków. Taka polityka Gminy, jeśli realizowana planowo i systematycznie, prowadzi do podniesienia standardu budynków, co w efekcie sprzyja wzrostowi cen nieruchomości nie tylko gminnych ale również prywatnych, zlokalizowanych w sąsiedztwie.

- **Forma i efektywność zarządzania budynkami:**

Budynki będące własnością lub współwłasnością Gminy, zarządzane są przez MZBK /Miejski Zarząd Budynków Komunalnych/ - jednostkę budżetową Gminy. Zarząd sprawowany jest poprawnie i efektywnie na tyle, na ile pozwala na to obecna forma prawna, zakres kompetencji i struktura organizacyjna przedsiębiorstwa.

Słabą stroną przedsiębiorstwa jest zbyt rozbudowana struktura organizacyjna, w szczególności utrzymywanie stałego personelu dla obsługi konserwatorskiej budynków, wraz z zapleczem magazynowym.

Forma prawna przedsiębiorstwa i udzielony zarządowi zakres kompetencji nie pozwalają na formułowanie i realizację długofalowych programów remontowych i modernizacyjnych zasobów, zwiększanie powierzchni komercyjnych w obrębie zasobu, korzystanie z preferencyjnego kredytu z KFM udzielanego na realizację przedsięwzięć budowlanych (remonty, rozwój zasobu mieszkaniowego), występowanie na rynku nieruchomości i kapitałowym.

- **Potencjalne warunki wykorzystania zasobu budynków:**

Mocną stroną i szansą gospodarki budynkami jest zlokalizowanie istotnej części zasobu w centralnej strefie Miasta, podatnej na tendencje popytowe. Właściwe wykorzystanie frontów, parterów i oficyn na cele komercyjne może przynieść wymierne korzyści w krótkim czasie. Zdecydowana prywatyzacja budynków o atrakcyjnych lokalizacjach (rynek i otoczenie) może stanowić potencjalne źródło zasilenia finansowego gospodarki budynkami jak również przenieść część kosztów remontowych na inwestorów prywatnych (osoby fizyczne lub prawne).

Projektowane modernizacje budynków, jeśli uwzględnią („przy okazji”) zakładanie indywidualnych liczników dla odbiorców usług wodociągowych i ciepłowniczych, przyniosą znaczne oszczędności, które będą mogły być wykorzystane przy usuwaniu zaległości konserwacyjnych i remontowych zasobu.

Rezerwy gospodarki budynkami tkwią ponadto we właściwym przeprowadzeniu transformacji formy organizacyjno - prawnej jednostki zarządczej wraz z powierzeniem jej praw własności do zasobu i obowiązkiem dysponowania tym zasobem zgodnie z polityką gminy. Przyjęcie osobowości prawnej normowanej kodeksem handlowym otworzy szereg możliwości działania przedsiębiorstwu, niedostępnych jednostce budżetowej. Natomiast przeniesienie praw własności do zasobu wyzwoli motywację do podnoszenia jego standardu. Bezpieczeństwo takiej operacji wymaga związania podmiotu z Gminą poprzez statut oraz szczegółową umowę.

4. Uwarunkowania ekonomiczno - społeczne gospodarki nieruchomościami:

- **Tendencje rozwoju gospodarczego:**

Rozwój gospodarczy gminy i efektywność gospodarki nieruchomościami, są ze sobą sprzężone. Obecne tendencje regresywne w dziedzinie gospodarki i przedsiębiorczości w Darłowie stanowią słabą stronę gospodarki nieruchomościami tworząc barierę popytową. Jednocześnie uaktywnienie gospodarki nieruchomościami może wpłynąć pozytywnie na rozwój przedsiębiorczości tworząc właściwe warunki podaży i odpowiednie zachęty dla inwestowania na terenie Miasta. Niezbędne jest do tego utworzenie bazy instytucjonalnej oraz uruchomienie narzędzi prawnych i finansowych jako stymulatorów pożądanej aktywności inwestorskiej.

- **Sytuacja społeczno - ekonomiczna ludności:**

Kolejną barierą gospodarki nieruchomościami jest słabnący potencjał ludności Darłowa. Dotyczy to zarówno zmniejszania się potencjału ekonomicznego, wpływającego na zahamowanie lokalnego popytu, jak i osłabiania się struktury społecznej pod względem wielkości grup aktywnych gospodarczo i kulturowo.

W tej sytuacji gospodarka nieruchomościami wykorzystana być musi, poza stymulacją rozwoju gospodarczego, na wspieranie dostępnego budownictwa mieszkaniowego oraz polityki społecznej Gminy, w tym rozwoju oświaty i kultury w powiązaniu z pożądanym kierunkiem rozwoju przedsiębiorczości.

PROGRAM ROZWOJU TERENÓW ZIELENI I PRZYRODY CHRONIONEJ

MOCNE STRONY :

1. Położenie geograficzne – warunki klimatyczne

- Darłowo ze względu na nadmorskie położenie ma szczególnie korzystne warunki dla rozwoju różnych form turystyki i związanych z turystyką terenów zieleni. Z kolei warunki klimatyczne wykorzystywane w balneoterapii sprawiają, że pożądane jest istnienie terenów leśnych w bezpośrednim sąsiedztwie morza. Łagodny klimat nadmorski sprawia, że istnieją na Pomorzu specyficzne warunki dla wzrostu roślin, szczególnie dobre dla roślin wrażliwych nie występujących w warunkach klimatycznych Polski Centralnej. Łagodny klimat jest przyczyną dużej różnorodności gatunków występujących w stanie naturalnym jak również daje możliwość wprowadzania wielu nowych efektownych gatunków wzbogacających miejskie tereny zieleni (bez obawy, że wymarzną).

2. Różnorodność krajobrazowa - zróżnicowane pokrycie terenu

- Występowanie na terenie miasta różnych form krajobrazu (tereny otwarte – łąki i pola, lasy, rzeka, nadmorskie plaże, zurbanizowany obszar miejski)

3. Obszary występowania rzadkich i chronionych gatunków zwierząt.

- Ze względu na czyste środowisko i odnawianie się łąk na byłych terenach rolnych w obszarze Darłowa występują rzadkie gatunki fauny, głównie wodno-błotnej i łąkowo-zaroślowej. Ponadto zarejestrowano występowanie miejsc lęgowych ptaków, w tym również gatunków chronionych. W związku z tym należy zwrócić uwagę na potrzebę ochrony obszarów występowania cennych gatunków fauny.
- Z kolei występowanie w wodach Wieprzy i Grabowej cennych gatunków ryb – łosoś i troć, stwarza możliwość rozwoju rybołówstwa śródlądowego i organizacji terenów zieleni związanych z tą formą rekreacji.

4. Obszary roślinności naturalnej, starorzeczy, zadrzewień nadwodnych, korytarzy ekologicznych

- Na obszarze miasta i gminy oraz najbliższych okolic zachowały się tereny o wysokiej wartości ekologicznej. Duże obszary łąk spełniają wielorakie, pozytywne funkcje. Stanowią o czystości atmosfery, są ważnym elementem krajobrazu, stanowią siedlisko dla wielu gatunków zwierząt.

- Na terenach łąk zachowały się starorzecza – mogące służyć celom dydaktycznym (pozostałość po zachodzących w przeszłości procesach geologicznych) jak i gospodarczym (zarybienie).
- Zadrzewienia nadwodne stanowią wyróżniający się element krajobrazu. W monotonnym krajobrazie łąk są elementem wyróżniającym położenie rzeki, ponadto w naturalny sposób umacniają brzegi rzeki, stanowią bezpieczne schronienie dla zwierząt a nade wszystko decydują o malowniczości samej rzeki.
- Zaobserwowane w terenie ciągi zarośli mogące stanowić korytarze ekologiczne mają duży wpływ na swobodę przemieszczania się dzikich zwierząt.

Stosunkowo wysokie wskaźniki normatywów przestrzennych typów terenów zieleni występujących w mieście

- stosunkowo dużo powierzchni terenów zieleni w przeliczeniu na jednego mieszkańca, stwarza to optymalne warunki dla korzystania mieszkańców z zasobu terenów zieleni

5. Działania proekologiczne

- Urząd Miasta podejmuje szereg działań związanych z poprawą jakości środowiska naturalnego. Głównym zadaniem w tej dziedzinie jest budowa oczyszczalni ścieków, która w pełni zaspokoi potrzeby miasta. Będąca w fazie budowy oczyszczalnia będzie miała znaczący wpływ na przywrócenie czystości wód Wieprzy.
- Zmiana systemu grzewczego z opalania węglowego na gazowe i olejowe ma pozytywne znaczenie dla czystości atmosfery - wyeliminowane zostanie lokalne zapylenie miazgą węglową i emisja tlenku siarki.
- Podejmowane akcje selektywnej zbiórki odpadów (szkło, plastik, papier, metal) mają głównie znaczenie psychologiczne – oswajają mieszkańców z bardzo istotnym problemem jakim jest recykling materiałów, które nie ulegają biodegradacji. Należy tu dodać, że problem wtórnego pozyskiwania materiałów i świadomości społecznej w tym temacie jest problemem dotyczącym całego kraju. Tym bardziej cieszy fakt podejmowania działań w tym kierunku na terenie Miasta i Gminy Darłowo.

7. Niski stopień industrializacji – mało zanieczyszczeń przemysłowych

- Na terenie miasta i bezpośrednim sąsiedztwie nie ma ośrodków przemysłowych uciążliwych dla środowiska. Istniejące zakłady przemysłowe w mieście i na terenie portu powodują jedynie zanieczyszczenie o zasięgu miejscowym, które nie jest uciążliwe dla mieszkańców i przebywających w Darłowie turystów.

SŁABE STRONY :

1. Brak pewnych typów terenów zieleni
 - Po mimo, że w Darłowie jest stosunkowo dużo terenów zieleni, daje się zauważyć brak zorganizowanych miejsc o specjalnym przeznaczeniu. Szczególnie istotne jest to w przypadku placów zabaw dla dzieci, oraz skwerów o typowo wypoczynkowym charakterze.
 - Brak zorganizowanego bulwaru - zdecydowanie obniża walory turystyczne miasta
 - Brak zorganizowanych ścieżek rowerowych – kolizja ruchu kołowego i pieszego; te same trasy służą jako chodniki dla pieszych i drogi dla rowerzystów
2. Ubogi program obiektów zieleni miejskiej , brak wyraźnych funkcji
 - Istniejące tereny zieleni wymagają modernizacji ze względu na braki w podstawowym wyposażeniu tych obiektów. Zdewastowane nawierzchnie wymagają wymiany na nowe, nie powodujące zagrożenia dla ruchu pieszego
 - Uzupełnienia wymaga wyposażenie terenów zieleni w podstawowe elementy infrastruktury – ławki, oświetlenie, kosze, itp. Wyposażenie T.Z. /Terenów Zieleni/ w wyżej wymienione elementy przyczyni się do poprawy dostępności, bezpieczeństwa, frekwencji na skwerach i w parkach Darłowa.
 - Wprowadzenie drobnych form architektonicznych przyczyni się znacznie do wzrostu atrakcyjności istniejących T.Z.
 - Nadanie poszczególnym terenom ściśle określonych funkcji, przez wprowadzenie konkretnego programu będzie elementem decydującym o dostępności i atrakcyjności tych terenów.
3. Brak spójności układu kompozycyjnego i funkcjonalnego
 - Po mimo, że w Darłowie jest stosunkowo dużo terenów zieleni, to rozproszenie ich decyduje o utrudnionym dostępie do tych terenów. Obiekty o niewielkiej powierzchni, a takie znajdują się w obszarze miasta, żeby mogły prawidłowo funkcjonować muszą stanowić element większej całości. Powiązanie skwerów ciągiem spacerowym znacznie poprawi ich dostępność dla celów rekreacji i wypoczynku biernego.
4. Niewykorzystanie brzegów (sąsiedztwa) cieków wodnych na potrzeby rekreacji
 - Darłowo jako miasto o charakterze turystycznym powinno dążyć do udostępnienia terenów wzdłuż rzeki dla celów rekreacji. Obecnie brak zorganizowanego ciągu spacerowego brzegiem rzeki. Istniejący bulwar na wysokości parku przy ul. Conrada jest zdecydowanie za wąski, nie posiada należytego wyposażenia i nie ma powiązania z pozostałymi terenami przywodnymi. Jedynie ciąg spacerowy biegnący z centrum miasta do portu, o szerokości 10-15m., urządzony z przyległymi terenami przystosowanymi do obsługi ruchu turystycznego będzie spełniał funkcje bulwaru.
5. Zdegradowane runo i podszycie w obiektach leśnych
 - W wyniku nieprawidłowo przeprowadzanych zabiegów pielęgnacyjnych (koszenie, grabienie ściółki) nastąpiło wyniszczenie runa leśnego. Obecnie obiekty- głównie lasy komunalne są mocno zachwaszczone i pozbawione prawidłowego runa, charakterystycznego dla danego siedliska. Wartościowe gatunki zostały wyparte

przez rośliny ruderalne. Należy dążyć do przywrócenia wartościowych gatunków w runie leśnym, co zdecydowanie wpłynie na ubogacenie siedliska i podniesie wartość estetyczną danego lasu.

- Brak krzewów i młodych podrostów jest przyczyną zachwiania równowagi w funkcjonowaniu lasów. Lasy, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie morza nie wyhamowują należycie siły wiatru. Ponadto brak młodych nasadzeń jest przyczyną starzenia się lasów (dorosłe osobniki zamierają i nie są zastępowane przez nowe, zdrowe egzemplarze).

6. Brak zakrzewień, stosunkowo mało nowych nasadzeń

- W czasie wizji lokalnej zaobserwowano niewiele nowych nasadzeń. Szczególnie daje się zauważyć brak piętrowości w obiektach zieleni, co jest wynikiem braku stosowania krzewów w terenach zieleni. Krzewy jako materiał bardzo plastyczny są szczególnie przydatne do modelowania wnętrza parkowych, podkreślania ciekawych miejsc, maskowania nieciekawych widoków. Ze względu na szybki wzrost w krótkim czasie można uzyskać pożądaną efekt.

SZANSE

1. Wprowadzenie monitoringu

- Daje możliwość szybkiego reagowania na zmiany w środowisku. Należy wprowadzić system monitorowania negatywnych, jak i pozytywnych zmian w środowisku. Zbieranie danych o najbliższym otoczeniu zaprocentuje w przyszłości możliwością racjonalnego korzystania z dobrodziejstw natury i przyczyni się do zachowania równowagi w relacji człowiek- środowisko.

2. Działalność organizacji proekologicznych, społecznych – edukacja ekologiczna

- Problem świadomości ekologicznej społeczeństwa dotyczy całego kraju, jednak edukacja w tym zakresie zależy w dużej mierze od działalności lokalnych organizacji ekologicznych, akcji podejmowanych przez Władze Gminy i Miasta.
- Należy z uporem i konsekwencją przeprowadzać różnego typu akcje na rzecz ochrony środowiska, dla dobra obecnych i przyszłych pokoleń. Wszyscy musimy zdać sobie sprawę z nieodwracalności pewnych procesów i w porę im przeciwdziałać.

3. Regionalna współpraca w zakresie tworzenia systemu terenów zieleni

- Darłowo w powiązaniu z innymi miastami regionu ma znacznie większą szansę na wzrost gospodarczy i wpływy pochodzące z turystyki. Utworzenie systemu terenów zieleni np: ścieżek rowerowych, tras wędrówek pieszych , opracowanie ścieżek dydaktycznych i szlaków wodnych przyczyni się do wzrostu atrakcyjności turystycznej miasta a co za tym idzie do rozwoju terenów zieleni przystosowanych do obsługi ruchu turystycznego

4. Wykorzystanie walorów historycznych (zabytkowych) dla odtworzenia i utworzenia nowych terenów zieleni.
 - Istniejący zamek Książąt Pomorskich wymaga odpowiedniego zaprojektowania otoczenia w celu wyeksponowania ciekawej architektury. Istniejąca w szczątkowej formie fosa wymaga odtworzenia w granicach takich, na jakie pozwalają obecne warunki zabudowy. Zieleń istniejąca w Darłowie pochodzi z różnych okresów naszej przeszłości. Znajdują się tu również drzewa pochodzące z okresu rozbiorów, stanowiące obecnie cenne zadrzewienia alejowe wzdłuż dróg dojazdowych od Darłowa i Darłówka, które należałoby zachować i w miarę potrzeby uzupełniać nowymi nasadzeniami.
5. Występowanie terenów przydatnych do rekreacji (dominacja funkcji turystycznej miasta)
 - Istniejące tereny zieleni stwarzają możliwość rozwoju różnych form wypoczynku. Przy odpowiednim zagospodarowaniu i modernizacji istniejących terenów należy spodziewać się doskonałego zaplecza dla obsługi turystów.
6. Ochrona istniejących terenów – konserwacja
 - Istniejąca roślinność dla prawidłowego wzrostu i zachowania w dobrej kondycji zdrowotnej wymaga regularnych zabiegów pielęgnacyjnych. Przez prowadzenie odpowiedniej gospodarki w drzewostanie możliwe jest zachowanie przez jak najdłuższy czas istniejących układów alejowych i szpalerów w niezmienionym stanie.
- 7 Wprowadzenie nowych form ochrony środowiska przyrodniczego
 - ustanowienie pomników przyrody – objęcie ochroną prawną egzemplarzy drzew o szczególnie wysokiej wartości (cenny, stary okaz), oraz objęcie ochroną całych układów o szczególnie wartościowym składzie gatunkowym i odpowiednim wieku.
 - Stworzenie stref ochronnych krajobrazu naturalnego – objęcie ochroną miejsc lęgowych ptaków, starorzeczy.

ZAGROŻENIA

1. Starzejący się drzewostan
 - Cenny stary drzewostan może stanowić zagrożenie z powodu kruchości i łamliwości nadpróchniałych konarów. Może to być przyczyną kolizji i niebezpiecznych wypadków z użytkownikami dróg i pieszymi, jak również może stanowić zagrożenie dla okolicznej zabudowy.
 - Zagrożeniem innego typu jest wypadanie drzew z układów alejowych i powolna degradacja układu jako całości.
2. Utrudniony dostęp do rzeki
 - włączanie brzegu rzeki w teren prywatnych posesji i istnienie terenów prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki może kolidować z projektem utworzenia bulwaru nad Wieprzą. Konflikty z mieszkańcami mogą znacznie odsuwać w czasie przystąpienie do realizacji bulwaru.

3. Miejsca i czynniki konfliktowe

–Istniejące konflikty między mieszkańcami a Władzami Miasta, dotyczące sposobu zagospodarowania terenów wymagają rozwiązania na korzyść rozwoju zieleni w oparciu o aktualne przepisy prawne

- Istnieje możliwość występowania konfliktu na terenach o niewyjaśnionym prawie własności.

4. Zanieczyszczenie wód Wieprzy

- niekontrolowany zrzut ścieków z okolicznych osiedli i gospodarstw indywidualnych- po oddaniu do użytku oczyszczalni ścieków problem nie powinien mieć miejsca
- konieczność poprawy warunków sanitarnych rzeki, przez odpowiednie gospodarowanie w zakresie odprowadzania ścieków ze studzienek opadowych

5. Wzrastające natężenie ruchu kołowego

- Wzmożony ruch kołowy może mieć niekorzystny wpływ na funkcjonowanie terenów zieleni zwłaszcza położonych w sąsiedztwie głównych szlaków komunikacyjnych. Szczególnie narażone na zanieczyszczenia będą lasy komunalne , będące jednocześnie ważnymi terenami spacerowymi.

6. Ograniczony czas eksploatacji wysypiska śmieci

- Miasto musi w najbliższej przyszłości liczyć się z koniecznością budowy nowego wysypiska śmieci. Biorąc pod uwagę prognozy wzmożonego ruchu turystycznego na obecnym etapie powinny się rozpocząć prace studialne związane z jego powstaniem.

1. Wprowadzenie:

Sprawą o zasadniczym znaczeniu w zakresie decyzji dotyczących tempa i kierunków rozwoju, zasad gospodarowania majątkiem oraz sposobów zaspokajania lokalnych potrzeb jest dla samorządów istnienie wizji przyszłości swojej gminy.

Niezbędne staje się określenie konkretnych celów rozwoju możliwych do osiągnięcia oraz metod jakie zastosuje się realizując dążenia do postawionych celów.

Lokalna strategia powinna mobilizować efektywne wykorzystanie wszystkich miejscowych potencjałów oraz opisywać niezbędne kroki prowadzące do realizacji celów w krótkim i długim okresie czasu, a także przewidywać działania alternatywne.

Na obecnym etapie rozwoju samorządów na władzach gminnych spoczywa obowiązek sprawnego kierowania i organizowania lokalnego życia publicznego oraz stymulowanie rozwoju gospodarczego. Warunkiem sprawnego funkcjonowania organizmu samorządowego jest umiejętność zarządzania strategicznego, szczególnie w zakresie określenia długofalowych celów i zamierzeń rozwojowych oraz dróg prowadzących do ich osiągnięcia.

Istotną sprawą przy formułowaniu strategii są powiązania zewnętrzne miasta. Praktycznie każdy projekt operacyjny strategii będzie w przyszłości wiązał się z pośrednim lub bezpośrednim uczestnictwem sąsiadujących gmin, powiatów czy całego regionu. W przypadku Darłowa, duże znaczenie mają kierunki rozwoju powiatu sławieńskiego jak również całego województwa zachodniopomorskiego. Strategia Darłowa powinna w przyszłości stać się częścią tworzonej strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego. Ponieważ nie istnieje jeszcze gotowe opracowanie strategii województwa, niektóre sformułowania w niniejszym opracowaniu mają charakter ogólny. Szczegółowego charakteru mogą nabrać wówczas, gdy zostaną ujęte w strategii województwa /np. zagadnienia związane z gospodarką morską/.

Posiadając strategię rozwoju gminy, samorząd Miasta może za jej pomocą naciskać na ujęcie celów strategicznych Darłowa w strategii województwa Zachodniopomorskiego.

Strategia rozwoju Darłowa, a ściślej konkretne projekty operacyjne mogą być również narzędziem przy ubieganiu się o środki pomocowe /Unii Europejskiej, Banku Światowego/ na realizację priorytetowych przedsięwzięć dla rozwoju miasta. Projekty operacyjne przygotowane po zatwierdzeniu przez Radę Miejską strategii ogólnej będą napisane w ten sposób, aby można było je wykorzystać w formie aplikacji przy ubieganiu się o środki zewnętrzne. Założeniem autorów jest, że większość projektów zawartych w strategii, będzie finansowane ze środków bożabudżetowych gminy.

Strategia ogólna nie wskazuje źródeł finansowania narzędzi realizacji celów strategicznych. Będą one przedstawione w szczegółowych programach operacyjnych stanowiących dalszy etap prac nad Europejską Strategią Miasta Darłowo.

2. Cel nadrzędny:

Jako podstawę wyboru celów strategicznych i polityki rozwoju miasta przyjęto wyniki analizy mocnych i słabych stron gminy oraz jej szans i zagrożeń dokonanej po przeprowadzeniu diagnozy. Kierunek i poziom rozwoju określony został w wyniku prac zespołów roboczych i konsultacji społecznych strategii prowadzonych w okresie styczeń – lipiec 1999r.

Jednym z elementów kształtowania strategii ogólnej jest również Uchwała Nr IX/79/99 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 23 kwietnia 1999r „Kierunki rozwoju miasta Darłowa na lata 1999 – 2002”

Z prac zespołów roboczych wynika jednoznaczny cel, który powinien wyznaczać kierunki działań samorządu lokalnego Darłowa:

Celem nadrzędnym działań strategicznych samorządu lokalnego jest rozwój miasta rozumiany jako szybki i wyraźnie odczuwalny dla mieszkańców wzrost szans realizowania celów życiowych w oparciu o własną przedsiębiorczość, talenty, wiedzę i indywidualną aktywność.

Wynikiem realizacji strategii rozwoju ma być stworzenie miejsca przyjaznego dla ludzi pragnących korzystać z możliwości cywilizacyjnych dla których ważne jest mieszkanie w zdrowym i bezpiecznym środowisku. Mieszkańcy Darłowa powinni mieć możliwość szerokiego uczestnictwa w dostępie do dóbr kultury, oświaty, ochrony zdrowia również poza miejscem swojego zamieszkania, stąd istotną rolę odgrywa udział Darłowa w regionalnych i ponadregionalnych projektach związanych z możliwością wszechstronnego rozwoju swoich obywateli.

Strategia zakłada, że oparciem dla rozwoju gminy będzie:

- wzrost atrakcyjności Darłowa dla swoich mieszkańców przejawiający się w poprawie warunków życia i prowadzenia działalności na terenie Miasta. Więcej będzie powodów, aby tu mieszkać niż żeby wyjechać. Rozwiną się atrakcyjne czynniki i wartości dla których ludzie wybierają mieszkanie właśnie tutaj.
- wykorzystanie zalet lokalizacji – korzystnego usytuowania Miasta pod względem rozwoju turystyki, na które składają się nadmorskie położenie, czyste środowisko, sąsiedztwo kompleksów turystycznych, dziedzictwo kulturowe
- rozwijanie zróżnicowanej struktury gospodarczej ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki morskiej i przetwórstwa zasobów morza. Podejmowane będą działania zmierzające do wykorzystania potencjału tkwiącego w możliwościach rozwojowych portu.

Wszystkie kierunki rozwoju Darłowa powinny uwzględniać rozwój gospodarczy gminy, rozwój obywateli, poprawę warunków życia mieszkańców, przyjazny charakter dla gości /turystów/ oraz odpowiedzialną gospodarkę środowiskiem naturalnym i dziedzictwem historycznym.

3. Priorytetowe kierunki działań strategicznych.

W celu stworzenia warunków realizacji określonego celu nadrzędnego niezbędne jest określenie priorytetów, które wyznaczają strategię działań samorządu. Priorytetom z kolei podporządkowane są działania strategiczne zawarte w poszczególnych sektorach życia społecznego i gospodarczego miasta.

Za priorytetowe kierunki działań w Darłowie uznano:

- **lokalny rozwój gospodarczy głównie w oparciu o sektor małych i średnich firm, rozwijanie zróżnicowanej struktury gospodarczej ze szczególnym uwzględnieniem sektora gospodarki morskiej oraz usług na potrzeby własne i powiatu.**
- **turystykę – wykorzystanie zalet lokalizacji – korzystnego usytuowania miasta, na które składają się – nadmorskie położenie, przyjazne warunki klimatyczne, sąsiedztwo kompleksów przyrodniczych i turystycznych, tradycje historyczne.**

Uznając pomocniczość samorządu przyjęto, że rolą władz miasta nie jest zastępowanie podmiotów gospodarczych i obywateli, a tworzenie warunków rozwoju poprzez skuteczne działania na rzecz uzyskania trwałej konkurencyjności miasta w warunkach gospodarki rynkowej, w stosunku do innych gmin regionu, a w przyszłości również kraju.

Należy uznać, że nakreślone priorytety mogą ulegać zmianom i aktualizacji. Ponieważ cele i metody ich osiągania mogą się zmieniać, strategia jest narzędziem sterującym tymi zmianami, powinna być wykorzystywana i dostosowywana do aktualnej sytuacji w regionie i gminie.

Poniżej przedstawiono zakres celów i metod działań w wybranych 7-miu sektorach życia społeczno-gospodarczego objętych strategią:

3.1. Program rozwoju turystyki:

Celem strategii rozwoju turystyki jest:

stworzenie z tej branży lokalnej „lokomotywy” rozwoju gospodarczego, która zapewniałaby mieszkańcom Darłowa odpowiednio wysoki standard życia, a przede wszystkim wpłynęłaby pozytywnie na dynamikę lokalnego handlu, produkcji i usług.

Dalekosiężne cele rozwoju turystyki:

- stworzenie z Darłowa całorocznego ośrodka turystycznego o funkcjach uzdrowiskowych, posiadającego infrastrukturę zapewniającą gościom miasta atrakcyjny pobyt także w okresie wiosny, zimy i jesieni.
- wpisanie Darłowa w grę usług turystycznych atrakcji basenu morza bałtyckiego jako ośrodka posiadającego regionalne i ponadregionalne znaczenie turystyczne. Opracowanie programu wydarzeń, dla których morze jest tylko tłem.
- zapewnienie mieszkańcom Darłowa dochodów z turystyki dających możliwość inwestowania i rozwoju lokalnej infrastruktury turystycznej.

Wdrażanie strategii turystyki wymaga realizacji celów pośrednich, które umożliwią w miarę szybkie osiągnięcie zamierzonego celu strategicznego. Głównym problemem, jest stworzenie sytuacji, aby turyści mieli powody przyjazdu do miasta, szczególnie w tzw. „martwym sezonie”, metodą jego rozwiązania może być:

- stworzenie infrastruktury turystycznej na „niepogodę” umożliwiającej zatrzymanie turystów w okresach nie będących obecnie sezonem
- stworzenie systemu marketingowego, zapewniającego dotarcie do potencjalnych klientów usług turystycznych Darłowa, którzy przyjadą tu ze względu na interesujące wydarzenia, a nie tylko nad morze.

Mechanizmem rozwoju turystyki będzie tworzenie warunków do jej dynamicznego rozwoju za pomocą instrumentów dostępnych gminie oraz przy pomocy środków zewnętrznych.

Instrumenty rozwoju turystyki:

- stworzenie systemu promocji turystycznej miasta
- budowa infrastruktury gastronomiczno-hotelowej
- budowa infrastruktury rozrywkowej
- stworzenie możliwości uprawiania turystyki zagranicznej z darłowskiego portu i lotniska
- rozwój funkcji turystycznych portu.
- powstanie scenariuszy turystycznych, kulinarnych, aktywnego wypoczynku itp./

3.2. Program rozwoju portu:

Cel strategiczny rozwoju portu:

Kształtowanie nowoczesnego portu morskiego o znaczeniu regionalnym stanowiącego aktywny ośrodek gospodarczy, zapewniający wszechstronną obsługę potrzeb regionu oraz uczestniczący we współpracy bałtyckiej.

Wdrażanie strategii portu wymaga realizacji celów pośrednich , które umożliwią w miarę szybkie osiągnięcie zamierzonego celu strategicznego . Do podstawowych należą:

- stopniowa odbudowa przeładunków towarów – drobnicy i pasz oraz ładunków masowych (materiałów budowlanych i węgla).
- utrzymanie obecnego poziomu obsługi rybołówstwa bałtyckiego
- rozwijanie funkcji turystyczno-pasażerskiej.

Do podstawowych narzędzi , umożliwiających osiągnięcie przedstawionych celów należy zaliczyć:

- rozwinięcie aktywnych działań marketingowych i promocyjnych na rynku krajowym i międzynarodowym
- dokończenie procesu restrukturyzacji branży przetwórstwa rybnego zapewniającego utrzymanie tej funkcji na obszarze portu.
- doprowadzenie do rozpoczęcia budowy mariny m.in. przy wykorzystaniu środków pochodzących z europejskich programów i funduszy wspierających współpracę obszarów przybrzeżnych i transgranicznych
- uruchomienie całorocznego morskiego przejścia granicznego
- przeprowadzenie procesu komunalizacji portu, gmina może uzyskać decydujący wpływ na współzależne z potrzebami miasta kształtowanie struktury gospodarczej i przestrzennej portu tylko poprzez jego skomunalizowanie zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich.

3.3. Program rozwoju przedsiębiorczości.

Cel strategiczny rozwoju sektora przedsiębiorczości jest pochodną formuły celu nadrzędnego całej strategii Darłowa. Za cel rozwoju przedsiębiorczości w Darłowie należy uznać:

Rozwój sektora małych i średnich przedsiębiorstw tworzących nowe miejsca pracy oraz zapewniających stały wzrost standardu życia mieszkańców gminy . Dynamika działań samorządu i mieszkańców powinna doprowadzić do postrzegania miasta jako miejsca aktywnego gospodarczo o wysokim potencjale lokalnej przedsiębiorczości.

Od rozwoju lokalnej przedsiębiorczości zależy bowiem rozwój pozostałych sektorów życia społeczno-gospodarczego miasta. Poziom wzrostu sektora przedsiębiorczości warunkuje rozwój gospodarczy gminy oraz decyduje o poziomie życia mieszkańców.

Szczegółnej wymowy nabiera rozwój gospodarczy w kontekście negatywnych zjawisk demograficznych. Rozwój lokalnej przedsiębiorczości , a poprzez niego tworzenie miejsc pracy jest jednym z warunków koniecznych do zahamowania odpływu młodych i wykwalifikowanych mieszkańców Darłowa.

Cele pośrednie:

- Zahamowanie postępującego procesu wzrostu bezrobocia
- Stworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorczości wśród mieszkańców Darłowa oraz możliwości wejścia inwestorów zewnętrznych

Instrumentami rozwoju w tym sektorze życia miasta będą:

- aktywny udział w programach obejmujących restrukturyzację sektorów gospodarki morskiej /np. giełda rybna/
- stworzenie lokalnego programu przeciwdziałania bezrobociu i rozwoju sektora małych i średnich przedsiębiorstw.
- uruchomienie instrumentów umożliwiający powstawanie nowych podmiotów gospodarczych tj. funduszy gwarancyjnych, funduszy pożyczkowych, poręczeniowo- pożyczkowych
- utworzenie na bazie skomunalizowanego mienia przedsiębiorstw państwowych i przy udziale zewnętrznych środków pomocowych inkubatora przedsiębiorczość

3.4. Program rozwoju transportu:

Cel strategii rozwoju transportu:

Stworzenie sprawnego i bezpiecznego systemu transportowego miasta z regionem, krajem i zagranicą. System musi spełniać potrzeby transportowe mieszkańców Darłowa i przybywających tu turystów , a jednocześnie nie naruszać ekologicznej i przestrzennej harmonii gminy.

Realizacja celu uwarunkowana jest umiejętnym wyborem różnych działań organizacyjnych i inwestycyjnych oraz ustawienie ich realizacji w takiej kolejności , aby poprawić jakość podróży wewnątrz miasta , a także transportowych powiązań zewnętrznych. Niezbędne jest również dążenie do takiego podziału zadań przewozowych pomiędzy środki transportu, aby stosownie do charakteru poszczególnych obszarów miasta poziom ruchu samochodowego nie przekroczył granicy ekologicznej pojemności systemu.

Cele pośrednie to :

- tworzenie warunków do powstania alternatywnych rozwiązań transportowych dla samochodów osobowych /transport kolejowy, rowerowy, autobusowy, wykorzystanie rzeki Wieprzy/
- zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego poprzez tworzenie nowych lokalnych rozwiązań dla transportu kołowego.
- stworzenie proekologicznych rozwiązań transportowych harmonizujących z turystyczną funkcją miasta
- poprawa jakości powiązań zewnętrznych Darłowa
- usprawnienie planowania i zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami

Instrumentami rozwoju będą:

- utrzymanie funkcji istniejącej linii kolejowej z obsługą lekkiego taboru szynowego
- wprowadzenie tras i ścieżek rowerowych
- modernizacja najważniejszych ulic i skrzyżowań
- wprowadzenie środków uspokojenia ruchu i azyli dla pieszych
- budowę nowych ulic odciążających obecne główne ciągi komunikacyjne
- budowę parkingów strategicznych w Darłównu.
- aktywizacja polityki zewnętrznej /powiat ,województwo/ dla przyspieszenia działań w celu modernizacji drogi nr 205, uaktywnienia linii kolejowej Darłowo-Sławno, tworzenia mariny jachtowej, użytkowania lotniska wojskowego do transportu cywilnego

3.5. Program rozwoju budownictwa mieszkaniowego

Cel strategiczny:

Poprawa zaopatrzenia w mieszkania grup szczególnie ważnych dla rozwoju Darłowa, zatrzymanie w mieście ludzi najaktywniejszych gospodarczo (młode pokolenia, kadra wykwalifikowanych pracowników sektorów strategicznych)

Jest to jeden z trudniejszych celów do osiągnięcia, ponieważ w dużej mierze zależy od stabilności polityki mieszkaniowej rządu. Niemniej jednak realizacja celów pośrednich powinna pomóc w ostatecznym osiągnięciu założonego celu strategicznego.

Cele pośrednie:

- Rozwój komunalnego budownictwa mieszkaniowego na potrzeby osób spełniających kryteria dostępu do mieszkań gminnych.
- Rozwój budownictwa mieszkaniowego powiązanego z programem usługowym o podwyższonym standardzie (usługi pensjonatowe, turystyczne)
- Stworzenie przez samorząd lokalny programu zachęt i ulg dla budownictwa mieszkaniowego które będzie realizowane na terenach wskazanych przez gminę.

Instrumentami rozwoju mieszkalnictwa w przyszłości będą:

- określenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenów oraz ścisłych warunków zabudowy dla budownictwa mieszkaniowego jedno i wielorodzinnego oraz pensjonatowego z programem usługowym o podwyższonym standardzie
- określenie preferencyjnych zasad zbywania i uzbrajania gruntów gminnych na cele budownictwa rozwojowego
- wdrożenie budownictwa mieszkań komunalnych na wynajem o czynszu regulowanym dla rodzin z mieszkań o zaniżonym standardzie , przeznaczonych na lokale socjalne
- utworzenie rezerwy mieszkań zastępczych w ramach programu remontowo-modernizacyjnego budynków gminnych

3.6. Program zarządzania nieruchomościami

Cel strategiczny:

Skierowanie zainteresowania inwestorów na obszary przeznaczone pod inwestycje o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta.

Pożądanymi inwestorami są podmioty prawne i osoby z zewnątrz oraz wywodzący się ze środowisk Darłowa, których przedsięwzięcia gospodarcze będą odpowiadać kierunkom rozwoju miasta ,a jednocześnie nie zachwieją równowagi ekologicznej i przestrzennej miasta.

Cele pośrednie:

- usprawnienie zarządzania nieruchomościami gruntowymi
- poprawa stanu technicznego budynków
- usprawnienie systemu zarządzania budynkami , których Gmina jest właścicielem lub współwłaścicielem

Instrumentami realizacji celów strategicznych w przyszłości będą m.in.

- wyznaczenie i przygotowanie pod względem geodezyjnym i planistycznym gruntów przeznaczonych na cele usługowo-mieszkaniowe o znaczeniu strategicznym.
- podniesienie standardów obszarów o znaczeniu strategicznym /wyposażenie w infrastrukturę./
- ustalenie priorytetów ekonomicznych w polityce zbywania gruntów przeznaczonych pod cele strategiczne
- stworzenie warunków konkurencji na rynku administratorów budynków

3.7. Program rozwoju terenów zieleni i przyrody chronionej.

Cel strategiczny:

Stworzenie optymalnych warunków dla rozwoju ruchu turystycznego o znaczeniu ogólnokrajowym i międzynarodowym przy wykorzystaniu zasobów terenów zieleni z zachowaniem zasad ochrony przyrody.

Osiągnięcie tych celów wymaga wielu zabiegów z zakresu pielęgnacji przyrody, ochrony czystości rzeki Wieprzy, zabiegów konserwatorskich zieleni itp. Niezbędne są też inwestycje z zakresu przebudowy obiektów architektury krajobrazu oraz elementów technicznych.

Celami pośrednimi są:

- wprowadzenie nowoczesnego zarządzania terenami zielonymi
- przystosowanie lasów komunalnych do obsługi ruchu turystycznego
- wykorzystanie zieleni do maskowania elementów szpecącej architektury i eksponowania miejsc o szczególnej urodzie.
- stworzenie obszarów zieleni odpowiadającym estetyką i funkcjonalnością standardom miast uzdrowiskowych.
- wprowadzenie obszarów zieleni zachęcających do uprawiania aktywnej turystyki i wypoczynku.

Realizacja założonych celów w części będzie miała charakter ciągły w części może zostać osiągnięta w okresie kilku najbliższych lat. Niemniej konieczne wydaje się jak najszybsze wprowadzenie w życie podstawowych instrumentów działań.

Instrumenty realizacji strategii:

- modernizacja istniejących zasobów zieleni
- stworzenie nowych terenów zieleni z funkcjami turystycznymi
- przywrócenie wysokiej klasy czystości rzeki Wieprzy
- budowa parku miejskiego z funkcjami sportowymi i rozrywkowymi
- tworzenie bulwarów spacerowych
- udział terenów miejskich w zalesianiu gruntów w ramach programów dla rolnictwa.

EUROPEJSKA STRATEGIA ROZWOJU GMINY

MIASTO DARŁOWO

MEMORANDUM INFORMACYJNE

Warszawa 1999

1. Dane formalne.

1.1. Data i miejsce sporządzenia memorandum

Memorandum zostało sporządzone w grudniu 1999r roku w oparciu o informacje zebrane podczas prac nad strategią rozwoju lokalnego od września 1998r do listopada 1999r oraz informacje udostępnione przez Urząd Miejski w Darłowie .

1.2. Podmiot sporządzający Memorandum

Fundacja Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych Warszawa ul. Jezuicka 1/3. Zespół realizacyjny pod przewodnictwem Wojciecha Jagielskiego w składzie:

- Zofia Pindor
- Małgorzata Izdebska
- Lucyna Jęczmyk
- Ewa Głowacka
- Stanisław Szwankowski
- Lech Michalski

1.3. Tryb zmian danych zawartych w memorandum

Aktualizację danych powierza się Urzędowi Miejskiemu w Darłowie.

2. Dane podstawowe.

Informacje geograficzne i demograficzne

Darłowo jest miastem nadmorskim, położonym w zachodniej części Półwyspu Słowińskiego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Powierzchnia miasta wynosi 20 km² . Leży w odległości 21 km od Sławna, 43 km od Koszalina oraz 48 km od Słupska, zamieszkuje je ok.16 tys. mieszkańców. Miasto o charakterze turystycznym posiada port rybacki i handlowy , mogący przyjmować jednostki o nośności do 1000 BRT.

Historia Darłowa sięga XI wieku , kiedy to u ujścia Wieprzy do Bałtyku powstała drewniano-ziemna warownia „Terra Dirlova” , której mieszkańcy zajmowali się uprawianiem żeglugi, łowieniem i konserwowaniem ryb oraz tkactwem . W drugiej połowie XIII w funkcjonuje nazwa miasta Rügenwalde. Darłowo jest wówczas we władaniu książąt Rugii. Prawa miejskie Darłowo otrzymało w roku 1312 na prawie lubeckim. W roku 1352 rozpoczęto budowę warownego zamku, siedziby książąt słupskich. W tym czasie Darłowo za pośrednictwem Kołobrzegu nawiązało współpracę z Hanzą. Rozpoczął się okres rozkwitu miasta i portu. O zamożności jego mieszkańców świadczyła flota rybacka i handlowa. W roku 1412 miasto zostało pełnoprawnym członkiem Hanzy.

W roku 1382r na zamku w Darłowie urodził się Eryk – najstarszy syn Księcia Wacława VII i Marii Meklemburskiej. W roku 1388 Eryk został wyznaczony przez królową Danii i Norwegii na następcę tronu. W roku 1389 obwołano go królem

Norwegii jako Eryka III , zaś w 1397 roku został królem Danii , Szwecji i Norwegii. Eryk III znany był nie tylko jako król i budowniczy warownych zamków , ale również po buncie w Danii i jego detronizacji jako „ostatni Wiking Bałtyku” z racji korsarskich napadów na statki skandynawskie. W roku 1449 powrócił do Darłowa i tu zmarł w roku 1459. Jego prochy spoczywają w Darłowie w Kościele Mariackim. Z racji narodzin i miejsca spoczynku Eryka w Darłowie w 1998r radni Rady Miejskiej podjęli decyzję o umieszczeniu w statucie Darłowa zapisu „Królewskie Miasto Darłowo”. Wiek XVI i XVII to lata zastoju w rozwoju miasta. Powodem złej koniunktury było zniszczenie umocnień portowych przez silne sztormy oraz pożary miasta. Liczne epidemie dziesiątkowały mieszkańców Darłowa w pierwszej połowie XVIII wieku.

W latach siedemdziesiątych XIX wieku przebudowano nabrzeża i utworzono port wewnętrzny w Kanale Wieprzy. W 1885 roku rozpoczęto budowę latarni morskiej, która po rozbudowie i modernizacji obecnie ma zasięg 15 mil morskich.

Na początku XX wieku Darłowo liczyło 6 tys. mieszkańców, zaś w chwili wybuchu II wojny światowej 8 tysięcy. Przejęcie miasta przez polską administrację nastąpiło 7 marca 1945r. Zabudowa miejska, ani urządzenia portowe nie poniosły prawie żadnych strat podczas działań wojennych. Uruchomienie portu nastąpiło w roku 1948.

W okresie powojennym nastąpił szczególny wzrost działalności portu i lokalnej gospodarki w kierunku rybołówstwa i usług z nim związanych. Wiodącą rolę odgrywało wówczas przedsiębiorstwo „KUTER” , które było największym pracodawcą w mieście. Wzrastała również rola miasta jako kurortu turystycznego w oparciu o system wypoczynku zorganizowanego. Brak było jednak niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych np. nowoczesnej oczyszczalni ścieków, rozwiązań komunikacyjnych, które po zmianach gospodarczych roku 1989 stały się istotną barierą rozwoju miasta.

Wprowadzenie gospodarki rynkowej bardzo niekorzystnie odbiło się na lokalnych przedsiębiorstwach. Duże zakłady pracy uległy likwidacji włącznie z wiodącym na rynku pracy przedsiębiorstwem KUTER. Nie obronił się również model turystyki uprawiany do lat 80-tych. Miasto stanęło przed bardzo trudnymi problemami bezrobocia i obniżenia przychodów ludności płynących z usług turystycznych.

Od połowy lat 90-tych następuje odpływ najbardziej aktywnych mieszkańców Darłowa do silniejszych ośrodków gospodarczych, co spowodowało nawet bezwzględny spadek liczby mieszkańców.

Pomimo wysiłków samorządu lokalnego nie udało się dotychczas zahamować negatywnych tendencji gospodarczych w mieście ,istnieje jednak szansa na poprawę sytuacji poprzez wdrażanie strategicznych programów rozwoju miasta.

3. Samorząd lokalny .

Ustrój gminy, zakres jej kompetencji oraz uprawnienia podstawowych władz określa ustawa o samorządzie terytorialnym oraz statut gminy.

3.1. Rada Gminy

Rada Gminy jest organem stanowiącym i kontrolnym. Oznacza to, że podejmuje decyzje we wszystkich istotnych dla gminy sprawach, kontroluje ich wykonywanie, a także bada sposób wydatkowania środków gminnych. Decyzje Rady zapadają w formie uchwał podejmowanych zwykłą większością głosów w obecności co najmniej połowy składu Rady. Uchwały dotyczące zobowiązań finansowych podejmowane są natomiast bezwzględną większością głosów w obecności co najmniej połowy składu Rady. Funkcje kontrolne Rada sprawuje poprzez Komisję Rewizyjną.

Rada Miejska Darłowa liczy 24 radnych . W ramach Rady Miasta funkcjonują następujące kluby / bloki :

- Sojusz Lewicy Demokratycznej – 6 osób
- Niezależne Centrum Samorządowe – 8 osób
- Klub Radnych „Wspólnota dla Darłowa” – 6 osób
- Radni niezależni – 4 osoby

3.2. Zarząd Miasta

Zarząd wykonuje uchwały Rady Gminy oraz realizuje zadania gminy określone przepisami prawa. W szczególności zarząd gminy:

- przygotowuje projekty uchwał Rady Gminy
- określa sposób wykonania tych uchwał
- gospodaruje mieniem komunalnym
- wykonuje budżet
- zatrudnia i zwalnia kierowników gminnych jednostek organizacyjnych.

Zgodnie ze Statutem Miasta Darłowa Zarząd Miasta składa się z sześciu osób. W skład Zarządu wchodzi Burmistrz - pełniący funkcję Przewodniczącego Zarządu, Zastępca Burmistrza oraz czterech Członków Zarządu. Zarząd obraduje na posiedzeniach zwoływanych i prowadzonych przez Burmistrza Miasta w miarę potrzeby, jednak nie rzadziej niż jeden raz w miesiącu. W posiedzeniach Zarządu biorą udział bez prawa głosu Skarbnik Miejski oraz Sekretarz Miasta.

Decyzje Zarządu podejmowane są w formie uchwał (postanowień). Pracą Zarządu kieruje jego przewodniczący, który zarazem reprezentuje Zarząd na zewnątrz. Zarząd wykonuje swoje funkcje przy pomocy Urzędu Miasta.

Oświadczenia woli w imieniu Miasta w sprawach związanych z wykonywaniem jego bieżącej działalności składa jednoosobowo Burmistrz, natomiast we wszystkich innych sprawach wykraczających poza zakres zwykłego zarządu - dwóch członków Zarządu Miasta łącznie, względnie jeden członek Zarządu wraz z ustanowionym przez Zarząd pełnomocnikiem.

Aktualny skład Zarządu:

Ewa Kucharska - Burmistrz
Ewa Bojke – Wiceburmistrz
Zbigniew Dec – Członek Zarządu
Jarosław Grzanka – Członek Zarządu
Janusz Krajczyński – Członek Zarządu
Marian Laskowski – Członek Zarządu

Ważniejsze funkcje publiczne:

Ewa Sawka – Skarbnik Miasta
Wiesław Szafraniec – Sekretarz Miasta
Eugeniusz Trzpis – Przewodniczący Rady Miejskiej

Informacje o jednostkach organizacyjnych oraz o związkach z innymi podmiotami

3.3. Informacje ogólne o jednostkach organizacyjnych

Gmina wykonuje swoje zadania poprzez różnego rodzaju jednostki organizacyjne:

- jednostki budżetowe - nie posiadają osobowości prawnej i są finansowane bezpośrednio z budżetu gminy. Oznacza to, że wszystkie zobowiązania zaciągane przez te jednostki są zobowiązaniami budżetu, zaś wszystkie ich dochody są dochodami budżetu gminy. Jednostki budżetowe - jako utożsamiane z budżetem gminy - nie są podatnikami podatku dochodowego od osób prawnych.
- jednostki gospodarki pozabudżetowej - nie posiadające osobowości prawnej jednostki organizacyjne gminy, które pokrywają koszty swojej działalności z uzyskiwanych dochodów własnych, rozliczają się z budżetem gminy wpłacając uzyskaną w ten sposób nadwyżkę lub pobierając dotację na pokrycie swojego deficytu. Jednostki te nie mogą ponadto prowadzić samodzielnie działalności inwestycyjnej, dlatego też wszystkie inwestycje zakładów budżetowych lub gospodarstw pomocniczych finansowane są bezpośrednio z budżetu gminy.

Do takich jednostek organizacyjnych miasta Darłowo należą:

- Przedszkole nr 1 (Uchwała nr XXIV/379/93 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 15-06-1993r. w sprawie powołania zakładu budżetowego)
- Przedszkole nr 2 (Uchwała nr XXIV/280/93 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 15-06-1993r. w sprawie powołania zakładu budżetowego)
- Przedszkole nr 3 (Uchwała nr XXX/287/97 Rady Miejskiej w Darłowie 22-02-1997r. w sprawie utworzenia zakładu budżetowego)
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej (Uchwała nr IX/99./91 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 30-12-1991r. w sprawie utworzenia MOPS)

- Uchwała nr XIII/117/95 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 07-07-1995r. w sprawie zmiany uchwały nr IX/99/91. Realizacja zadań własnych i zleconych z zakresu pomocy społecznej
- Zespół Szkół ul. Franciszkańska 2 (Uchwała nr IX/99/91 Rady Miejskiej w Darłowie)
- Szkoła Podstawowa nr 3 ul. WOP 12 (decyzja nr 75/92 Kuratora Oświaty w Koszalinie z dnia 1-12-1992r. w sprawie powołania jednostki budżetowej pn. Szkoła Podstawowa nr 3 im. Żołnierza WOP w Darłowie
- Szkoła Podstawowa nr 4 ul. Zwycięstwa 1 (Decyzja nr 76/92 Kuratora Oświaty w Koszalinie z dnia 01-12-1992r. w sprawie powołania jednostki budżetowej pn. Szkoła Podstawowa nr 4 w Darłowie
- Zespół szkół im. Stefana Żeromskiego (szkolnictwo ponadgimnazjalne) ul. Fryderyka Chopina
- Ośrodek Sportu i Kultury ul. Sportowa 1 (Realizacja zadań własnych z zakresu kultury i kultury fizycznej)

3.4. Udziały w spółkach prawa handlowego :

- Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Spółka z o.o. 100%
- Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Spółka z o.o. 100%
-

3.5. Urząd Miejski

Urząd Miejski jest podstawową jednostką budżetową Miasta Darłowo, przy pomocy której Zarząd Miasta wykonuje swoje podstawowe funkcje. Szczegółowe zasady funkcjonowania Urzędu określa regulamin organizacyjny uchwalony przez Radę Miejską. Merytorycznie wydziały Urzędu Miejskiego są podzielone w następujący sposób:

- Referat Budżetu i Finansów
- Referat Geodezji , Gospodarki Gruntami i Rolnictwa
- Referat Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej
- Urząd Stanu Cywilnego
- Referat Planowania i Rozwoju
- Referat Oświaty i Spraw Społecznych
- Referat Prawno - Organizacyjny
- Straż Miejska
- Biuro Rady Miejskiej.

Podstawy nawiązania stosunku pracy pracowników Urzędu Miejskiego

Podstawa nawiązania stosunku pracy	Liczba zatrudnionych
---------------------------------------	----------------------

Wybór	2 osoby
Powołanie	2 osoby
Umowa o pracę	56 osób

4. Informacje o Budżecie Miasta za rok 1999.

4.1. Informacje o całości dochodów

Dochody Miasta Darłowo za rok 1999 Uchwałą nr VIII/77/99 z dnia 22 marca 1999r. w sprawie uchwalenia budżetu Gminy Miasta Darłowo na 1999r. ustalono:

Dochody 19.231.854 zł. z czego:

- łączna subwencja ogólna w wysokości 5.473.057 zł.
- dotacje na zadania zlecone 960.000 zł.
- udziały w podatku dochodowym od osób fizycznych 2.808.698 zł.
- udziały w podatku dochodowym od osób prawnych 47.450 zł.
- środki ze źródeł pozabudżetowych na dofinansowanie zadań inwestycyjnych 2.733.917 zł.
- środki ze źródeł pozabudżetowych na dofinansowanie zadań bieżących 142.100 zł.
- Dochody własne 7.066.632 zł.

Wydatki w kwocie 32.758.375 zł. z czego:

- na zadania własne 31.798.375 zł.
- na zadania zlecone 960.000 zł.

Budżet zamyka się niedoborem 13.526.521 zł. , który pokrywany jest z pożyczki długoterminowej z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie w kwocie 13.726.5212 zł. minus spłata rat pożyczek udzielonych Gminie –Miasto Darłowo w kwocie 200.000 zł.

Zadłużenie gminy:

1/ Pożyczka zaciągnięta na dofinansowanie budowy oczyszczalni ścieków w I etapie i kanalizacji sanitarnej dla miasta Darłowa. Umowa nr 10/98/OW-OKP/P z dnia 13-05-1998r. pomiędzy Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Koszalinie, a Gminą Miasto Darłowo na kwotę 300.000 zł.

Spłaty:

I rata spłaty w kwocie 15.000 zł. do dnia 30-01-1999r.
II rata spłaty w kwocie 15.000 zł. do dnia 30-10-1999r.
III rata spłaty w kwocie 65.000 zł. do dnia 30-03-2000r.
IV rata spłaty w kwocie 70.000 zł. do dnia 30-10-2000r.
V rata spłaty w kwocie 65.000 zł. do dnia 30-03-2001r.
VI rata spłaty w kwocie 70.000 zł. do dnia 30-05-2001r.

2/ Pożyczka na dofinansowanie budowy oczyszczalni ścieków dla miasta Darłowa umowa nr 28/97/OW/OK/P z 17-11-1997r. pomiędzy Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Koszalinie, a Gminą Miasto Darłowo na kwotę 300.000 zł.

Spłaty:

I rata spłaty w kwocie 60.000 zł. do dnia 30-10-1998r.
II rata spłaty w kwocie 60.000 zł. do dnia 30-04-1999r.
III rata spłaty w kwocie 60.000 zł. do dnia 30-10-1999r.
IV rata spłaty w kwocie 60.000 zł. do dnia 30-04-2000r.
V rata spłaty w kwocie 60.000 zł. do dnia 30-10-2000r.

3/ Pożyczka na dofinansowanie budowy oczyszczalni ścieków dla miasta Darłowa wraz z kanalizacją sanitarną umowa nr 461/98/W-17/OW-OK./9 z dnia 17-12-98r. pomiędzy Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Koszalinie, a Gminą Miasto Darłowo na kwotę 13.857.000 zł .
Spłata kwoty rozłożona na 21 rat, począwszy od dnia 01-11-2000r, a skończywszy ostatnią ratą 31-12-2010r.

5. Analiza szans i zagrożeń gminy.

PROGRAM ROZWOJU TURYSTYKI

Mocne strony

Położenie

- atrakcyjne walory turystyczne: plaża, morze, względnie dużo terenów zielonych w pobliżu jeziora Kopań i Bukowo. Lokalizacja bezwzględnie w jednym z najatrakcyjniejszych terenów turystycznych w Polsce.
- w okolicy nie ma dużych miast czy ośrodków przemysłowych zanieczyszczających środowisko. Sąsiedztwo dużych aglomeracji jest często czynnikiem zniechęcającym do wakacyjnych wyjazdów turystycznych
- dostępność komunikacyjna: port, lotnisko, linia kolejowa (obecnie nieczynna), połączenie drogowe – niedaleko drogi nr 6
- warunki naturalne sprzyjające wypoczynkowi – dobry klimat, nasłonecznienie

Dziedzictwo kulturowe Darłowa

- dobrze zachowany średniowieczny układ miejski z zauważalnym procesem renowacji zabytkowej zabudowy.
- interesujące zabytki stanowiące o atrakcyjności miasta. Miasto bardzo umiejętnie buduje wizerunek grodu królewskiego opartego na legendzie i historii króla Eryka.
- aktywność mieszkańców wykorzystujących możliwości istniejące w sektorze turystyki. Informacje na temat zatrudnienia mieszkańców w sezonie letnim są dowodem na autentyczne zaangażowanie darłowian w rozwój lokalnej turystyki i postrzeganie jej jako głównego źródła zasobności miasta.

Współpraca z jednostką wojskową

- możliwości korzystania z basenu, lotniska (w 1994 r. przeprowadzono rozpoznanie dotyczące użytkowania lotniska wojskowego do celów cywilnych). Istnieją szanse na uruchomienie sezonowego połączenia samolotami turystycznymi z Bornholmem i Szwecją. Nie istnieją bariery natury formalnej i techniczne, które mogłyby w przyszłości uniemożliwić realizację przedsięwzięcia. Istnienie zaplecza technicznego jednostki może być znaczącym czynnikiem rozwoju turystyki.

Słabe strony

Położenie

- trudności komunikacyjne z dojazdem do miasta – w praktyce wykorzystywany tylko transport samochodowy
- tereny administrowane przez Urząd Morski i tereny wojskowe utrudniają swobodne wykorzystywanie części terenów (pas techniczny Urzędu Morskiego oraz tereny wojskowe położone bezpośrednio przy najatrakcyjniejszych turystycznie terenach uniemożliwiają ich pełne wykorzystanie)

Sezonowość

- duży napływ turystów w sezonie letnim, a ich brak w okresie jesienno-zimowym
- brak pomysłów na wydłużenie sezonu

- Darłowo – miastem 45-dni – tyle trwa szczyt sezonu w mieście

Słaba infrastruktura turystyczna

- brak parkingów, sanitariatów, problemy z utrzymaniem czystości
- zły stan obiektów historycznych
- słaba baza usługowa, w tym nie najlepszy stan gastronomii i nieuporządkowany handel

Szanse :

Przygotowanie i wypromowanie oferty turystycznej

- konstrukcja oferty , która wpłynie na przedłużenie sezonu turystycznego, usystematyzowanie działań i ich koordynacja
- stworzenie zróżnicowanej oferty imprez skierowanych do różnych grup turystów (np. park rozrywki – dla dzieci i młodzieży, koncerty – dla osób w średnim wieku)

Utworzenie na wybranych obszarach miasta „sektorów rozrywkowych”

- park rozrywki , usytuowany tak, by nie zakłócał wypoczynku turystom, którzy wybrali spokojniejszy sposób wypoczynku
- odpowiednie zagospodarowanie Darłówka – np. stworzenie w jego centrum sektora rozrywki
- rozwinięcie współpracy z mieszkańcami miasta reprezentowanymi m.in. przez zarządy osiedli
- modernizacja bazy noclegowej oraz wykorzystywanych turystycznie zasobów – prowadzona przez władze miasta, jak i pozostałych właścicieli
- zaprowadzenie ładu przestrzennego w mieście – zagospodarowanie przestrzeni uwzględniające funkcje turystyczne Miasta (urozmaicenie form zagospodarowania terenów rekreacyjnych) oraz zlikwidowanie rażących tymczasowych punktów handlowych
- uzgodnienie warunków wykorzystywania rekreacyjnego odpowiednich terenów wojskowych i Urzędu Morskiego

Wykorzystanie turystycznych możliwości rozwoju portu

- plany i koncepcje budowy „mariny” na Pomorzu Zachodnim

- wykorzystanie warunków do rozwoju lecznictwa klimatyczno -balneologicznego oraz zweryfikowanie koncepcji lecznictwa uzdrowiskowo – sanatoryjnego
- podjęcie (przez Urząd Morski lub Miasto wspólnie z nim) działań mających na celu zatrzymanie abrazyj plaży (szczególnie plaży wschodniej)
- utworzenie morskiego przejścia granicznego z obsługą celną ruchu towarowego i osobowego
- wykorzystanie programów i funduszy pomocowych

Zagrożenia:

Położenie

- silna konkurencja okolicznych ośrodków turystycznych
- układ komunikacyjny powodujący trudności z dojazdem i wyjazdem z miasta oraz poruszaniem się na jego terenie
- podjęcie ostatecznej decyzji o likwidacji linii kolejowej
- zmniejszanie się (zjawisko abrazyjne) plaży wschodniej, której utrzymanie leży w gestii Urzędu Morskiego
- podnoszenie się poziomu wód morskich i zmniejszanie się plaż
- wzrastające zanieczyszczenie środowiska naturalnego spowodowane m.in. dopływem brudnych wód rzecznych
- brak kontynuacji zaczętych inwestycji i zaniechanie planowanych działań

PROGRAM ROZWOJU PORTU

W analizie SWOT stanowiącej narzędzie strategicznej oceny sytuacji portu w Darłowie, zapewniającej wszechstronną analizę środowiska portu i jego otoczenia, należy uwzględnić zarówno warunki zewnętrzne otoczenia portu, jak też sytuację wewnętrzną w pełnym zakresie stosowanym w odniesieniu do organizacji portowych (tabl. 1).

Tabl.1 Źródła mocnych i słabych stron portu w Darłowie

Lokalizacja

- warunki położenia w stosunku do otoczenia bezpośredniego i dalszego zaplecza gospodarczego miasta, gminy, regionu, kraju
- w stosunku do szlaków lądowych i morskich, w układzie wybrzeża morskiego

Dostępność transportowa

- od strony morza (głębokości w porcie, wielkość statku miarodajnego)
- od strony lądu dla transportu kolejowego i drogowego

Potencjał (aktywa)

- stan, struktura, stopień wyposażenia w suprastrukturę
- struktura własności potencjału technicznego
- możliwości przeładunkowe i składowe (magazynowe)
- możliwości świadczenia innych usług

Zagospodarowanie przestrzenne i środowisko

- stan i intensywność wykorzystania terenów portowych
- rezerwy terenowe portu i ich dostępność
- stan ochrony środowiska naturalnego

Doświadczenia portu w zakresie obsługi

- różnych rodzajów i wielkości statków
- różnych rodzajów ładunków i pasażerów
- świadczenia innych rodzajów usług

Ludzie (siła robocza)

- umiejętności
- wielkość i struktura zatrudnienia
- sytuacja społeczna
- motywacje, profesjonalizm
- kontakt z klientem

Zdolność do adaptacji, zdolność poszukiwania nowych rozwiązań

- dostosowywanie się do nowych wymagań odnośnie usług oferowanych przez port
- zdolność zawierania umów o usługi
- sprawność procedur kontraktowych
- spełnianie indywidualnych wymagań klientów

Usługi uzupełniające

- usługi wobec statku (bunkrowanie, naprawy, zaopatrzenie)
- usługi wobec ładunku - przetwarzanie, możliwości zaplecza rybołówstwa
- usługi logistyczne i handlowe
- przetwarzanie informacji i łączność

Stan finansowy

- zdolność inwestowania
- względny dostęp do środków finansowych
- koszt kapitału

Zarządzanie i organizacja

- system zarządzania portem
- zaangażowanie władz miasta (gminy) w funkcjonowanie i rozwój portu
- instytucje - urzędy celne, przejścia graniczne

Marketing i promocja

- posiadanie przez port strategii marketingowej
- umiejętność prowadzenia aktywnego marketingu i promocji
- kontakty z klientami

Lokalizacja - stanowi mocną stronę portu związaną z korzystnym położeniem: /1/ względem przedpola bałtyckiego; /2/ w stosunku do miasta; /3/ względem zaplecza regionalnego. Słabą stroną jest nieco peryferyjne położenie portu względem zaplecza krajowego, bezpośrednie sąsiedztwo po stronie morza akwenów wykorzystywanych dla celów wojskowych, a także usytuowanie portu między dwoma portami konkurencyjnymi - Kołobrzegiem i Ustką, dla których zaplecze regionalne stanowią duże ośrodki miejskie Koszalina i Słupska.

Dostępność - port posiada (na tle portów konkurencyjnych Wybrzeża Środkowego) dobrą dostępność od strony morza. Port ma natomiast ograniczoną dostępność od strony zaplecza regionalnego i krajowego - zarówno dla transportu kolejowego jak i drogowego. Istniejące połączenia drogowe i połączenie kolejowe charakteryzują się niskim standardem technicznym.

Potencjał - mocną stroną portu jest rozwinięty potencjał infrastruktury portowej - długa linia cumownicza znajdujących się w stosunkowo dobrym stanie nabrzeży portowych oraz korzystne elementy suprastruktury portowej, w tym szczególnie elewatory zbożowe o dużej pojemności. Ocenia się, że istniejący potencjał techniczny portu pozwala na wzrost przeładunków portu do około 300 - 400

tys. ton rocznie. Zagospodarowanie terenów rezerwowych portu po zachodniej stronie kanału portowego umożliwiłoby wzrost zdolności przeładunkowej portu o następne 600 - 800 tys. ton rocznie.

Zagospodarowanie przestrzenne i środowisko - port posiada duże korzystnie zlokalizowane rezerwy terenowe położone szczególnie w zachodniej części portu, w obrębie poszerzonej granicy portu. Mało kolizyjna lokalizacja terenów portowych względem miasta stwarza możliwości rozwoju w porcie różnych funkcji gospodarczych, włącznie z przeładunkami i składowaniem towarów. Walory usytuowania, jak również duża skala rezerw terenowych decydują o tym, że port w Darłowie plasuje się na czele rankingu portów polskich otwartego morza pod względem możliwości rozwojowych. Walorem układu zagospodarowania przestrzennego portu jest jego podział na dwie części - Darłowo i Darłówek, umożliwiające korzystne wzajemnie bezkolizyjne lokalizowanie poszczególnych funkcji portowych.

Doświadczenia portu w zakresie świadczonych usług - zakres i poziom działalności gospodarczej portu w okresie ostatnich kilku lat wskazuje, że Darłowo dysponuje - na tle innych małych portów otwartego morza - interesującym doświadczeniem w zakresie świadczenia usług związanych z obsługą statków towarowych i jednostek rybackich różnych typów, usług przeładunkowo-składowych zbóż i drobnicy, a także w zakresie przeładunku, składowania i przetwórstwa ryb. Na tle portów konkurencyjnych port posiada natomiast mniejsze doświadczenie w zakresie obsługi ruchu pasażersko - turystycznego.

Siła robocza - lokalny rynek pracy zapewnia pozyskiwanie siły roboczej w procesie aktywizacji funkcji portowych. Mogą natomiast występować problemy z wymaganymi kwalifikacjami pracowników, a także z ograniczonym dotychczas doświadczeniem kadry kierowniczej w prowadzeniu działalności związanej z obrotem portowo - morskim w warunkach rynkowych.

Zdolność do adaptacji i świadczenia usług uzupełniających - w porcie istnieją warunki do rozwinięcia różnorodnych usług, w tym szczególnie przeładunkowo - składowych, aktywizacji funkcji rybackiej oraz obsługi różnych form ruchu pasażersko - turystycznego. Port posiada ograniczone zaplecze remontowo-techniczne umożliwiające świadczenie różnorodnych usług zaopatrzeniowo-remontowych na rzecz jednostek pływających zawijających do portu. Słabą stroną portu jest brak stałego przejścia granicznego.

Stan finansowy - zdolność inwestowania oraz ograniczony dostęp do środków finansowych stanowią słabą stroną portu. Pozytywnym elementem w tym zakresie jest fakt, iż wymagane w najbliższych latach wydatki na utrzymanie

infrastruktury portowej będą mogły być pokryte z przychodów podmiotu zarządzającego.

Zarządzanie i organizacja - słabą stroną portu jest brak wyspecjalizowanego, profesjonalnego podmiotu zarządzającego. Utrzymanie dotychczasowego zarządu państwowego przez dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku należy uznać za rozwiązanie nieperspektywiczne. Organ administracji rządowej, jakim jest Urząd Morski, może powstrzymać dekapitalizację majątku portowego i zapewnić nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji portu, nie będzie jednak w stanie aktywnie zarządzać portem. Należy natomiast podkreślić wzrastające zaangażowanie władz gminy w funkcjonowanie i rozwój portu oraz realne perspektywy komunalizacji portu.

Marketing i promocja - słabą stroną portu; brak profesjonalnego podmiotu zarządzającego portem sprawia, że port nie posiada strategii marketingu i promocji; nie są też prowadzone badania marketingowe potencjalnego rynku popytu. Nie prowadzi się aktywnego i agresywnego marketingu, w tym inwestycyjnego. Kontakty z klientami krajowymi i zagranicznymi są ograniczone. To samo dotyczy braku działalności promocyjnej, szczególnie rynku popytu i rynku inwestycyjnego.

Analiza mocnych i słabych stron portu w Darłowie wskazuje, że wyróżniające się obszary konkurencyjne portu występują przede wszystkim w zakresie lokalizacji, dostępności od strony morza, potencjału, zagospodarowania przestrzennego, zdolności do adaptacji i świadczenia różnych usług portowych, siły roboczej. Nie jest to wystarczająca przewaga wobec słabych stron portu, jakie stanowią przede wszystkim stan finansowy, zarządzanie i organizacja oraz marketing i promocja, umożliwiające portowi uzyskanie przewagi konkurencyjnej na rynku (przełożenie na wzrost aktywności gospodarczej portu, wzrost obrotów, zwiększenie wartości dodanej, rozwój inwestycji czy wzrost produktywności i efektywności działania).

Zmiany w otoczeniu społeczno - gospodarczym portu w Darłowie, jakie nastąpiły po 1990 roku - od momentu przejścia do funkcjonowania w gospodarce rynkowej - stanowią podstawowy czynnik decydujący o możliwościach i potrzebie aktywizacji portu. Istota tych zmian dotyczy przede wszystkim wystąpienia w makrootoczeniu oraz otoczeniu regionalnym i lokalnym portu nowych uwarunkowań ekonomicznych, społecznych i politycznych wpływających na jego funkcjonowanie i rozwój. Istnieją dwie zasadnicze przyczyny takiego stanu rzeczy. Pierwszym jest powstanie i rozwój systemu wolnorynkowego w Polsce, drugim - postępująca decentralizacja władzy publicznej w kraju.

Analiza bliższego i dalszego otoczenia portu morskiego w Darłowie, kształtującego się pod wpływem od 10 lat trwającego procesu transformacji

ustrojowej w Polsce wskazuje, że **szanse** aktywizacji portu w Darłowie związane są przede wszystkim z:

- postępującym procesem decentralizacji państwa, co prowadzi w konsekwencji do wzrostu samodzielności i autonomii samorządu terytorialnego oraz daje bliską perspektywę wykreowania podmiotów zdolnych do realizowania polityki regionalnej w oparciu o własne zasoby
- dalszym rozwojem w Polsce gospodarki rynkowej opartej na konkurencji
- korzystnymi dla samorządu terytorialnego, zainteresowanego rozwojem lokalnej gospodarki morskiej, uwarunkowaniami instytucjonalnymi, m.in. w postaci ustawy o portach i przystaniach morskich
- perspektywami integracji z Unią Europejską, w tym szczególnie w regionie bałtyckim
- potencjałem społeczno - gospodarczym tkwiącym w strukturze portowo-miejskiej Darłowa, postrzeganym jako niezbędny element kształtowania polityki regionalnej i strukturalnej państwa wobec obszarów nadmorskich

Procesowi aktywizacji portu sprzyja w szczególności powstanie samorządu lokalnego, reprezentującego aspiracje społeczne miasta i gminy w zakresie oddziaływania na port oraz czerpania z niego określonych korzyści. Port w Darłowie ma wszelkie predyspozycje, aby stać się przestrzenią innowacyjną zarówno w sensie gospodarczym, jak i społecznym określonego terytorium zarządzanego przez samorząd lokalny. Port w Darłowie stanowi główny czynnik potencjalnego rozwoju gminy. Wykorzystanie społeczno - gospodarcze portu może przejawiać się przede wszystkim w dwóch przekrojach: /1/ portu morskiego jako czynnika rozwoju gospodarczego miasta i gminy, wówczas, gdy zapotrzebowanie na usługi portowe występuje w obrębie miasta portowego i gminy; /2/ portu morskiego, jako elementu systemu gospodarczego regionu, wówczas gdy zapotrzebowanie na usługi portu znajduje się w jego bezpośrednim otoczeniu. Wykorzystanie portu w Darłowie może przejawiać się nawet w przekroju szerszym - krajowym, a zapotrzebowanie na jego usługi wykraczać poza jego bezpośrednie otoczenie, szczególnie w zakresie funkcji turystycznej czy zaplecza rybołówstwa bałtyckiego i przybrzeżnego.

Rozwój społeczno-ekonomiczny Darłowa położonego nad otwartym morzem przy granicy państwa, posiadającego duże walory krajobrazowe i klimatyczne oraz dysponującego ciekawymi zabytkami przeszłości wymaga wykształconych kadr, kapitału i technologicznej innowacyjności. Darłowo może czerpać korzyści ze swej atrakcyjności dla turystów i z nastawienia się na rozwój różnych form turystyki i rekreacji morskiej. Specyfika lokalna polegająca na nadmorskim położeniu, wsparta

przede wszystkim rozwojem lokalnej samorządności, ponad wszelką wątpliwość może odgrywać istotną rolę w aktywizacji portu.

Ranga uwarunkowań gospodarczych dla funkcjonowania portu w Darłowie wiąże się z tworzeniem w Polsce nowego ustroju, opartego na gospodarce rynkowej i zasadzie konkurencyjności rynkowej przedsiębiorstw. W przełożeniu na funkcjonowanie rynku usług portowych, wiąże się to - obok konieczności występowania popytu na usługi portu w Darłowie - także ze spełnieniem dwóch ważnych warunków : /1/ opłacalności świadczenia usług portowych dla użytkowników (klientów) portu i przedsiębiorstw świadczących te usługi oraz /2/ konkurencyjności usług portowych w stosunku do alternatywnych możliwości świadczenia tych usług. Doświadczenia związane z realizowaniem w Darłowie usług w zakresie obsługi rybołówstwa bałtyckiego, szczególnie przybrzeżnego oraz usług turystycznych, a także nielicznych usług transportowych - przeładunkowych i składowych (np. przeładunków zboża czy ładunków drobnicowych) pokazują, że istnieje potencjalny zakres usług portowych, których świadczenie w porcie w Darłowie jest konkurencyjne w stosunku do dużych portów, a w szeregu przypadkach nie znajduje alternatywy.

Powstanie w Polsce gospodarki rynkowej opartej na wolności gospodarczej, poszerzającej się sferze własności prywatnej i konkurencji stanowi szansę stopniowej aktywizacji portu. Przyszłość Darłowa w głównej mierze zależeć będzie od zdolności do osiągnięcia pozycji regionalnego portu uniwersalnego, szczególnie wobec najbardziej konkurencyjnych sąsiednich portów w Kołobrzegu i Ustce. Można więc mówić o potrzebie specjalizowania się portu w Darłowie w wypełnianiu „nisz rynkowych” związanych z zaspokajaniem potrzeb lokalnych czy regionalnych¹.

W latach 90-tych wprowadzono w Polsce szereg regulacji prawnych, które pozwalają władzy lokalnej (samorządowej) decydować w kwestii wielu zadań publicznych o lokalnym znaczeniu. Przywrócenie samorządu terytorialnego stało się fundamentalną zmianą polityczną, a samorządna gmina stała się podstawowym ogniwem organizacji państwa i społeczeństwa.² Ustawa o samorządzie terytorialnym z dnia 8 marca 1990 r., czy Prawo budżetowe z dnia 5 stycznia 1991 r. to przykłady budowania podstaw ramy prawnej, bez której myślenie o wykorzystaniu specyfiki lokalnej dla potrzeb rozwoju społeczno - gospodarczego nie miałoby poważniejszych perspektyw. Wśród regulacji prawnych, które w sposób wyłączny i bezpośredni

¹ D.Waldziński: Specyfika rozwoju małych i średnich portów morskich - Polska a kraje Unii Europejskiej. „Inżynieria Morska i Geotechnika”, nr 6/1998

² G.Gorzela: Zróżnicowanie polskiej przestrzeni. [w] Polska'95 - Raport o rozwoju społecznym. Warszawa 1995

dotyczą specyfiki obszarów nadmorskich jest Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r., która otwiera przed gminą Darłowo dostęp do realnych wartości (także materialnych, ale nie wyłącznie) i potencjału rozwojowego, jakie zawiera w sobie specyfika lokalna. Ustalenia ustawy nie różnią się od rozwiązań powszechnie już przyjętych w państwach UE. Umożliwienie gminie samodzielnego zarządzania portem, przewidziane w ustawie może stać się bodźcem do ożywienia lokalnego życia gospodarczego i kulturalnego.

Koniec lat 80-tych przyniósł likwidację barier politycznych i gospodarczych w Europie Środkowo-Wschodniej. Region Bałtyku przestał być podzielony politycznie i gospodarczo, rozpoczął się proces integracji Polski z UE. Oznacza to stworzenie możliwości rozwoju nieskrępowanej współpracy Polski (także portu w Darłowie) z regionem bałtyckim. Dla Darłowa oznacza to przede wszystkim włączenie się w obsługę bałtyckiej, przygranicznej wymiany handlowej, turystycznej czy rybackiej. Wystąpiły potencjalne możliwości objęcia obszaru gminy wraz z portem różnymi formami międzynarodowej współpracy m.in. poprzez przynależność do międzynarodowych struktur, promujących ideę ochrony środowiska i „zielonej turystyki”, takich jak Zielony Pierścień Bałtyku czy System Obszarów Chronionych Morza Bałtyckiego. Postępuje proces wielokierunkowej integracji bałtyckiej, dzięki czemu Gmina Darłowo może uczestniczyć w kształtowaniu współpracy transgranicznej o charakterze gospodarczym, społecznym i administracyjnym, co w pośredni i bezpośredni sposób powinno przyczynić się do aktywizacji portu.

Procesowi aktywizacji portu towarzyszą nie tylko szanse - czynniki sprzyjające jego rozwojowi. Proces ten natrafiać też będzie na szereg **zagrożeń** ukształtowanych przede wszystkim w procesie historycznego rozwoju portu w ponad 40-letnim okresie trwającym do końca lat 80-tych. Port w Darłowie, podobnie jak inne małe porty otwartego morza, przez cały ten okres pozostawał w zasadzie poza wszelką aktywnością społeczno-gospodarczą polskiego wybrzeża. Okres do końca lat 80-tych nie był pomyślny dla funkcjonowania portu, który - podobnie jak większość małych struktur gospodarczych w całym kraju - ulegał postępującemu procesowi degradacji gospodarczej. Zagrożenia dla aktywizacji portu wynikają przede wszystkim z :

- małej aktywności gospodarczej struktury portowo-miejskiej i jej bezpośredniego zaplecza
- słabości lokalnej struktury samorządowej
- słabo dotychczas wykształconych więzi gospodarczych z bliższym i dalszym otoczeniem

- niekorzystnego stanu lądowej infrastruktury transportowej, szczególnie drogowej łączącej port z jego zapleczem
- konkurencji ze strony innych małych struktur portowych otwartego wybrzeża morskiego, szczególnie ze strony sąsiednich portów w Kołobrzegu i Ustce. Porty te są w stanie zaoferować konkurencyjne warunki świadczenia wszelkich usług portowych, a także - podobnie jak port i gmina Darłowo - zabiegają o aktywizację swojego rozwoju
- braku wykształconej, nowoczesnej struktury zarządzania portem

Występujące zagrożenia dla aktywizacji gospodarczej portu związane są także z niedostatecznym promowaniem walorów turystycznych Darłowa i jego otoczenia (zabytków kultury materialnej, walorów przyrodniczych, itp.).

Port w Darłowie nie rozwija się w ostatnich latach w stopniu odpowiadającym aspiracjom społeczności lokalnej. Brak profesjonalnego podmiotu zarządzającego portem opóźnia proces jego rozwoju.

Przeszkodą w aktywizacji funkcji portowych jest także niekorzystny stan infrastruktury transportowej łączącej port z jego zapleczem (zły stan dróg regionalnych i lokalnych, ulic prowadzących przez miasto do terenów portowych, linii kolejowej itp.). O ile aktualnie następuje stopniowa modernizacja infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Darłowie od strony morza, to nadal wiele do życzenia pozostawia stan infrastruktury zapewniającej dostęp do portu od strony lądu. W tym zakresie spore pole do aktywności otwiera się przed samorządem powiatu i województwa.

PROGRAM ROZWOJU WYTWÓRCZOŚCI I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI

Mocne strony

Pojawienie się dynamicznych lokalnych przedsiębiorstw

- Jest to na razie niewielki odsetek firm, które posiadają dobrą kondycję finansową, niemniej są dowodem, że w darłowskich warunkach gospodarczych można prowadzić opłacalną produkcję z perspektywami rozwoju w przyszłości.
(LILA INTERNATIONAL, EXCELCIOR)

Wysokie obroty sezonowe przedsiębiorstw

- Dotyczy to głównie firm związanych z sektorem turystycznym. W krótkim sezonie wakacyjnym sprzedaż jest nieporównywalnie wysoka niż w pozostałej części roku. Problemem pozostaje przedłużenie sezonu pozwalającego na stały wysoki poziom przychodów
- Ciągły napływ turystów , pomimo zmian w kierunkach wyjazdów wakacyjnych Polaków. Darłowo pomimo ucieczki polskich turystów na wypoczynek nadmorski do kurortów Hiszpanii czy Włoch posiada stałych, wiernych turystów, którzy odwiedzają miasto i spędzają w nim urlop. Zmiany kierunków wyjazdów urlopowych nie są tak odczuwalne w Darłowie, jak w innych ośrodkach turystycznych
- Relatywnie wysokie inwestycje w prywatnym sektorze turystycznym (mała gastronomia, handel, pensjonaty)

Historyczne tradycje w sektorze związanym z gospodarką morską.

- Pomimo silnego rozwoju turystyki, Darłowo może zachować funkcje miasta portowego . Istnieje możliwość budowy giełdy rybnej, zakładów przetwórczych nie kolidujących z funkcją turystyczną miasta

Aktywność mieszkańców Darłowa w zakresie drobnej przedsiębiorczości

- Duża dynamika w zakresie zakładania i likwidacji podmiotów gospodarczych
- Szansa na wykreowanie silnych przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską oraz turystyką

Słabe strony:

Słaba sytuacja finansowa darłowskich przedsiębiorstw

- Darłowo nie posiada przedsiębiorstw , które swoją dynamiką stwarzałyby przesłanki do zwiększenia lokalnego potencjału gospodarczego. Większość firm balansuje na granicy utrzymania płynności finansowej.

Wysoki poziom bezrobocia

- Zmniejszająca się ilość stałych miejsc pracy , liczne firmy zgłaszają zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych. Nieliczne są przypadki poszukiwania chętnych do podjęcia pracy
- Malejący popyt lokalny – 2/3 osób bezrobotnych bez prawa do zasiłku. Fakt ten bezpośrednio rzutuje na kondycję darłowskich firm. Zmniejszająca się zasobność mieszkańców powoduje ograniczenie obrotów przedsiębiorstw szczególnie w okresie martwego sezonu
- Wyeksploatowany park maszynowy dotyczy to przede wszystkim przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską. Od lat nie są prowadzone inwestycje, a nawet zabiegi mające na celu utrzymanie środków trwałych we właściwym stanie technicznym
- Zły stan portu w Darłowie – potencjalnego motoru lokalnej gospodarki

Bariery transportowe

- Brak regularnego połączenia kolejowego łączącego Darłowo ze Sławnem – działa jedynie połączenie dla pociągów kolonijnych i sporadycznie dla towarowych
- Brak skoordynowanych działań dotyczących wykorzystania lotniska w Darłowie
- Brak stałego przejścia granicznego w porcie

Słaba infrastruktura otoczenia biznesu

- Brak ośrodków doradczych, szkoleniowych dla małych przedsiębiorstw
- Mała aktywność samorządu gospodarczego
- Brak rozwiniętego sektora usług finansowych (słaby sektor bankowy, brak pozabankowych instytucji finansujących małą przedsiębiorczość)
- Brak aktywnych programów pomocowych dla Darłowa w zakresie rozwoju przedsiębiorczości

Szanse:

Duża ilość dogodnych terenów pod rozwój przedsiębiorczości

- Darłowo posiada jako jedyne miasto portowe na środkowym wybrzeżu dogodne warunki do rozwoju przestrzennego portu
- Możliwość wykorzystania obiektów po upadających firmach
- Zainteresowanie Darłowem inwestorów zagranicznych

Wzrost zainteresowania przerobem ryb słodkowodnych

- Sytuacja ta może być traktowana jako alternatywa dla spadających połowów morskich.

Wysoka renoma Darłowa jako atrakcyjnego miasta turystycznego

- Bardzo dobre warunki geograficzne umożliwiające rozwój gospodarczy miasta nie tylko w sektorze turystyki
- Tradycje historyczne na których można budować image miasta
- Wysokie potencjalne możliwości rozbudowy portu dla celów turystyki
- Możliwość wykorzystania do cywilnych celów gospodarczych lotniska i terenów jednostki wojskowej
-

Zagrożenia:

Brak kadry ludzi młodych i wykształconych

- Brak szerokiej kadry o wysokim potencjale intelektualnym zdolnej do podejmowania inicjatyw związanych z rozwojem lokalnym jest istotną barierą rozwoju miasta
- Odpływ młodzieży kształcącej się poza Darłowem

Malejąca liczba podmiotów gospodarczych

- Brak silnego regionalnego ośrodka, który mógłby być „lokomotywą” rozwoju regionu, jedna lub więcej prężnych firm zmusiłoby do kooperacji i rozwoju lokalne środowisko małego biznesu
- Słaby lokalny sektor rolniczy, nie mający istotnego znaczenia dla podmiotów gospodarczych działających na terenie miasta
- Zmniejszająca się „rybność” Bałtyku
- Brak ochrony lokalnego rynku drobnej przedsiębiorczości /sezonowi kupcy spoza Darłowa/.
- Brak wsparcia sektora małej przedsiębiorczości ze strony administracji powiatowej i wojewódzkiej

PROGRAM ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU

Mocne strony infrastruktury transportowej miasta

Podstawowym atutem istniejącej infrastruktury transportowej jest istnienie w obszarze miasta infrastruktury transportu drogowego, kolejowego i wodnego, w pobliżu granic miasta także transportu lotniczego. Jest to typowy system transportowy miasta portowego, mający potencjalnie duże możliwości dla prowadzenia transportu wiązanego, przeładunku towarów i alternatywnej obsługi ruchu pasażerskiego.

W zakresie przestrzennego ukształtowania układu drogowo-ulicznego korzystnymi jego cechami są:

- spójny, historycznie ukształtowany układ uliczny śródmieścia miasta; układ taki umożliwiający pełną kontrolę dostępności do tego obszaru i sprzyja wyodrębnieniu stref ograniczonego ruchu samochodowego
- stosunkowo duże, przestrzenne możliwości rozwoju układu ulicznego poza centralnym obszarem śródmieścia, a także układu parkingowego w bliskiej

odległości dojścia pieszego do miejsc koncentracji handlu i usług w Śródmieściu oraz plaż

-

Słabe strony infrastruktury transportowej

Podstawowym mankamentem infrastruktury drogowej i kolejowej jest jej zły stan techniczny i nadal postępująca degradacja. W odniesieniu do linii kolejowej wysokie koszty odtworzenia i modernizacji mogą doprowadzić do zamknięcia linii. W przypadku dróg samochodowych zły stan nawierzchni dróg zamiejskich powoduje utrudnienia w powiązaniach z układem dróg krajowych (droga nr 6). W układzie ulicznym Darłowa wiele elementów tego układu jest niedostosowanych do potrzeb ruchu w sezonie letnim i bezpieczeństwa ruchu pieszych (nieodpowiednia geometria głównych skrzyżowań, brak urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego). Niektóre osiedla mieszkaniowe mają za małą pojemność parkingową.

Główną przyczyną tego stanu rzeczy są zbyt małe środki finansowe na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej. Możliwości budżetu miasta nie są wystarczające dla uruchomienia inwestycji o znaczeniu strategicznym dla miasta. Jednakże w sytuacji pojawiania się wielu problemów transportowych na terenie miasta, za słabą stronę należy uznać :

- niedostosowanie miejskich struktur zarządzania ruchem do pojawiających się problemów transportowych w mieście (brak dostatecznego wsparcia ze strony profesjonalnej kadry z zakresu inżynierii ruchu w celu poszukiwania niskonakładowych, doraźnych rozwiązań)
- brak odpowiedniego przygotowania dokumentacji projektowej w zakresie realnego rozwoju układu ulicznego miasta, etapowania tego rozwoju, niezbędnych środków prawnych i finansowych, efektywności przedsięwzięć; posiadanie takich opracowań warunkuje starania się o zewnętrzne środki finansowe

-

Szanse rozwoju infrastruktury transportowej

Do potencjalnych okazji stwarzających szanse rozwoju infrastruktury transportowej miasta zaliczyć należy:

- pozyskiwanie inwestorów gospodarczych uczestniczących także w rozbudowie (modernizacji) elementów sieci drogowej i parkingów; pozyskiwanie takie powinno być wspólnym przedsięwzięciem miasta i zainteresowanego inwestora publicznego lub prywatnego
- podejmowanie wspólnych działań przez gminy sąsiadujące z sobą lub większa aktywność w strukturach powiatowych; współdziałanie takie w zakresie modernizacji dróg, uruchomienia autobusu szynowego itp. pozwala lepiej uzasadnić podejmowane działania i rozłożyć koszty
- rozwój funkcji portowych i zakładów produkcyjnych wykorzystujących kolej do przewozów towarowych
- udział w przyszłych, ogólnopolskich grantach i dotacjach celowych np. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- korzystanie ze środków zagranicznych, także w celu wsparcia motoryzacyjnej edukacji administracji i grup mieszkańców
- pojawianie się innych form wspierania lokalnych inicjatyw

-

Zagrożenia prawidłowego rozwoju infrastruktury transportowej

Istnieje wiele czynników wewnętrznych i zewnętrznych, które w odniesieniu do infrastruktury transportowej mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla jej funkcjonowania i rozwoju. Do zagrożeń tych zaliczyć należy:

- pogarszanie się jakości powiązań transportowych Darłowa z krajem i regionem poprzez dalsze ograniczanie funkcjonowania komunikacji autobusowej, likwidację linii kolejowej, dekapitalizację dróg dojazdowych do drogi krajowej nr 6
- niedostateczna kontrola rynku przewozów pasażerskich, która może spowodować upadek linii PKS obsługujących Darłowo
- brak odpowiedniego wsparcia merytorycznego i finansowego ze strony administracji powiatowej i wojewódzkiej
- mała własna aktywność w pozyskiwaniu środków pozabudżetowych i zagranicznych
- brak skuteczności w realizacji polityki transportowej miasta; realizacja polityki nastawionej na osiągania celów ekologicznych i bezpieczeństwo ruchu drogowego jest zadaniem trudnym, mogącym powodować konflikty społeczne

PROGRAM ROZWOJU BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO

Ocena aktualnej sytuacji zaprezentowana zostanie poprzez pokazanie słabych i mocnych stron, szans i zagrożeń w odniesieniu do warunków zaspokajania potrzeb mieszkaniowych i rozwoju mieszkalnictwa w Gminie Miasto Darłowo.

Uwzględnione zostaną następujące czynniki wpływające na obecne i potencjalne możliwości zaspokajania potrzeb mieszkaniowych ludności i rozwoju mieszkalnictwa w Darłowie.

I. Uwarunkowania zewnętrzne.

- polityka mieszkaniowa państwa
- warunki finansowania kosztów utrzymania mieszka
- warunki finansowania budownictwa mieszkaniowego

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Warunki zamieszkiwania ludności.

- standard zasobów mieszkaniowych
- koszty utrzymania mieszkań
- dodatki mieszkaniowe;

2. Potrzeby mieszkaniowe.

- wielkość potrzeb
- potrzeby adresowane do zasobu Gminy
- możliwości zaspokajania potrzeb w istniejącym zasobie

3. Warunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

- popyt na mieszkania
- inwestorzy budownictwa mieszkaniowego
- zasób gruntów budowlanych
-

I. **Uwarunkowania zewnętrzne.**

• **Polityka mieszkaniowa państwa**

W aktualnie przygotowywanych założeniach polityki mieszkaniowej państwa na okres do 2003 roku przewiduje się kontynuację reformy mieszkaniowej i modyfikację niektórych instrumentów prawnych i finansowych. O ile zostaną one wprowadzone w życie, będą miały istotny wpływ na warunki zaspokajania potrzeb mieszkaniowych. Szczególne znaczenie dla polityki mieszkaniowej gmin mają propozycje dotyczące udziału państwa w finansowaniu gospodarki mieszkaniowej i rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

W zakresie eksploatacji zasobów proponowane jest rozszerzenie uprawnień do dodatków mieszkaniowych na najemców wszystkich zasobów oraz powiązanie wysokości dotacji dla gmin z racjonalnością polityki czynszowej prowadzonej przez gminy. Ponadto planuje się uruchomienie „Programu wspomagania remontów w budynkach mieszkalnych” .

W zakresie wspierania nowego budownictwa czynszowego zakłada się utrzymanie preferencyjnego kredytu z Krajowego Funduszu Mieszkaniowego /KFM/ na budowę mieszkań na wynajem o umiarkowanych czynszach, a także uruchomienie „Socjalnego Programu Mieszkaniowego” realizowanego w ramach środków pomocy społecznej, obejmującego dotacje na budowę i prowadzenie m.in. pensjonatów socjalnych.

W zakresie przygotowywania gruntów pod budownictwo mieszkaniowe przewiduje się utrzymanie preferencyjnego kredytu dla gmin z KFM na infrastrukturę techniczną towarzyszącą społecznemu budownictwu czynszowemu oraz

rozszerzenie takiego kredytowania na cele pozostałego budownictwa mieszkaniowego.

- **Warunki finansowania kosztów utrzymania mieszkań**

Zgodnie z obowiązującą ustawą o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych, koszty utrzymania bieżącego mieszkań komunalnych, zakładowych oraz mieszkań w budynkach prywatnych, które zostały zasiedlone na mocy decyzji administracyjnej, mogą być w całości finansowane z czynszów regulowanych uchwalanych przez Gminę, których pułap nie może jednak w skali roku przekraczać 3% wojewódzkiego wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1 m² powierzchni użytkowej mieszkania. Nadmierne obciążenie gospodarstw domowych z tytułu utrzymania mieszkania rekompensowane jest dodatkami mieszkaniowymi wypłacanymi przez gminę. W kosztach ponoszonych z tego tytułu partycypuje państwo w formie dotacji celowej. Czynsze regulowane nie pokrywają kosztów remontów i modernizacji zasobu mieszkaniowego gminy. Źródłem finansowania mogą tu być dochody z wynajmu powierzchni komercyjnych i dotacje z budżetu gminy kierowane do gospodarki mieszkaniowej. Jeśli gmina dokona transferu własności mieszkaniowej do spółki gminnej działającej w formule TBS, podmiot ten może korzystać z preferencyjnego kredytu z KFM na remont lub modernizację budynków mieszkalnych. Spłata kredytu nie może jednak obciążyć czynszu regulowanego obowiązującego (do roku 2004) dla lokatorów, którzy zawarli umowę najmu przed przeniesieniem własności budynku do Towarzystwa Budownictwa Społecznego /TBS/.

W pozostałych typach zasobów mieszkaniowych użytkownicy lokali (właściciele, członkowie spółdzielni mieszkaniowych, najemcy opłacający czynsz wolny) pokrywają pełne opłaty utrzymania swoich mieszkań , przy tym :

- właściciele lokali we wspólnotach mieszkaniowych ponoszą koszty w wysokości uchwalonej przez wspólnotę
- opłaty eksploatacyjne za mieszkanie spółdzielcze utrzymywane są na poziomie rzeczywistych kosztów lub niższym, w przypadku gdy spółdzielnia przeznacza na wyrównanie bilansu dochody z innej działalności
- lokatorzy mieszkań TBS opłacają czynsz regulowany w wysokości nie przewyższającej 4% wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1 m² mieszkania w skali roku
- wynajmujący mieszkanie na zasadach czynszu wolnego pokrywają pełne koszty utrzymania mieszkania wraz z zyskiem przysługującym właścicielowi; jak dotąd nie przysługują im dodatki mieszkaniowe

- **Warunki finansowania budownictwa mieszkaniowego**

Budownictwo mieszkaniowe budowane „na własność” finansowane jest ze środków własnych inwestorów - przyszłych mieszkańców. Coraz częściej korzystają oni z kredytów hipotecznych udzielanych na cele mieszkaniowe. Gmina

może przyczynić się do zmniejszenia kosztów budowy mieszkań korzystając z prawa zbywania bez przetargu i na dogodnych warunkach, działek budowlanych na cele inwestycji realizowanej przez spółdzielnię mieszkaniową lub TBS (podmioty, dla których budownictwo mieszkaniowe jest zadaniem statutowym). Do 2000 roku inwestorzy mogą korzystać z ulgi podatkowej z tytułu budowy mieszkania. Przewiduje się, że w następstwie likwidacji tej ulgi wprowadzone zostaną inne instrumenty finansowe, ułatwiające dostęp do mieszkań osobom średnio zarabiającym.

Budownictwo czynszowe TBS oraz budownictwo lokatorskie spółdzielni mieszkaniowych może korzystać z preferencyjnego kredytu z KFM. Dostęp do tych mieszkań ułatwiony jest przez gwarantowany ustawowo pułap czynszu regulowanego na wysokości 4% wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1 m² powierzchni mieszkania w skali roku. Na cele tego budownictwa gmina ma prawo zbywania działek bez przetargu i na korzystnych warunkach, ponadto gmina może korzystać z kredytu z KFM na wyposażenie tych działek w infrastrukturę techniczną.

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Warunki zamieszkiwania ludności.

• Standard zasobów mieszkaniowych

Ogólne wskaźniki mieszkaniowe Darłowa wskazują, że warunki zamieszkiwania w Mieście są porównywalne z sytuacją w regionie. Zatem można się spodziewać, że ocena własnych warunków mieszkaniowych ludności i aspiracje w kierunku ich poprawy są umiarkowane. Z punktu widzenia zaspokojenia obecnych potrzeb mieszkańców stanowi to element pozytywny.

Jednak standard zasobów mieszkaniowych w Darłowie nie jest wyrównany. Zdecydowanie najlepszą sytuację pod względem konsumpcji powierzchni mieszkalnej oraz wyposażenia w instalacje i urządzenia sanitarne mają mieszkańcy domów jednorodzinnych stanowiących ok. 1/4 zasobu. Zasoby wielorodzinne spółdzielcze, wojskowe i budynki wspólnot mieszkaniowych charakteryzują się mniejszą powierzchnią, są jednak na ogół wyposażone na poziomie współczesnym. Standard mieszkań w budynkach gminnych odbiega na niekorzyść od pozostałych zarówno pod względem powierzchni i standardu wyposażenia jak i stanu technicznego. Porównanie wzajemne warunków rodzin zamieszkujących w zasobach różnego typu stanowi istotny czynnik kształtowania oceny własnej sytuacji mieszkaniowej. W przypadku zasobów o niższym standardzie - oceny negatywnej. Z chwilą poprawy ekonomicznej dostępności mieszkań czynnik ten spowoduje wzrost presji potrzeb mieszkaniowych ludności, w szczególności lokatorów mieszkań komunalnych.

Z chwilą wzrostu dochodów gospodarstw domowych w dłuższym okresie czasu, należy się spodziewać, że mieszkania w obecnych zasobach wielorodzinnych

okażą się niewystarczające dla zaspokojenia rozwiniętych potrzeb i będą wymagały zdecydowanych działań modernizacyjnych lub / i wymiany zasobu na bardziej komfortowy. Już obecnie preferencje mieszkaniowe ludności odnoszone są do standardów obecnych w zabudowie jednorodzinnej.

- **Koszty utrzymania mieszkań**

Koszty utrzymania mieszkań ponoszone przez użytkowników w zasobach wielorodzinnych utrzymują się na stosunkowo niskim poziomie nie przekraczając 1,5% wskaźnika kosztów odtworzeniowych 1m² mieszkania w skali roku.

Z punktu widzenia budżetów gospodarstw domowych, niskie koszty utrzymania mieszkań stanowią czynnik pozytywny.

Z punktu widzenia warunków gospodarki mieszkaniowej i możliwości utrzymania budynków we właściwym stanie technicznym - jest to czynnik negatywny, gdyż w konsekwencji dochodzi do zaniżania kosztów utrzymania mieszkań, co w dłuższym okresie czasu odbija się na zmniejszeniu zarówno komfortu zamieszkiwania jak i wartości obiektów.

Niskie opłaty za użytkowanie mieszkań stanowią również czynnik osłabiający atrakcyjność oferty mieszkań na wynajem o czynszu realnym, jak to jest w przypadku zasobu TBS.

- **Dodatki mieszkaniowe**

Dodatki mieszkaniowe kierowane są do ok. 770 gospodarstw domowych, liczba ta stanowi ok. 17% ogółu mieszkań w Darłowie. Jest to grupa, dla której opłacanie obecnych, stosunkowo niskich kosztów mieszkaniowych, obciąża nadmiernie budżet domowy.

Największy udział gospodarstw domowych otrzymujących dodatki mieszkaniowe jest wśród lokatorów mieszkań gminnych (30% ogółu lokatorów). Jest to niebezpiecznie wysoki odsetek i oznacza, że wzrost czynszów regulowanych może za sobą pociągnąć wyraźny wzrost wypłat dodatków mieszkaniowych.

Drugim znaczącym „konsumentem” dodatków jest Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk” - dodatki otrzymuje 22% użytkowników mieszkań spółdzielczych przy stosunkowo niskich ponoszonych kosztach utrzymania mieszkań. Wzrost opłat eksploatacyjnych, uzasadniony potrzebami remontowymi zasobu, może więc i tu natrafić na barierę niewypłacalności u 1/5 - 1/4 mieszkańców.

2. Potrzeby mieszkaniowe.

- **Wielkość potrzeb**

Obecne potrzeby mieszkaniowe Darłowa, szacowane na podstawie istniejących

rejestrów: gminnego, spółdzielczego i Wojskowej Administracji Mieszkań / WAM / oraz wskaźnika wymiany zasobów, wynoszą około 600 mieszkań. Zaspokojenie tych potrzeb wymagałoby zwiększenia wielkości zasobu mieszkaniowego o ok. 13%. Niezależnie od tego, biorąc pod uwagę liczbę zawieranych małżeństw rocznie, dostarczenie mieszkań na potrzeby nowopowstających gospodarstw domowych wymagałoby rokrocznie podaży 20 - 30 mieszkań.

Obecnie presja potrzeb mieszkaniowych nie powoduje wzrostu budownictwa mieszkaniowego, a jedynie przyczynia się do wzrostu niezadowolenia z istniejących warunków mieszkaniowych. Stanowi to jeden z ważniejszych czynników podejmowania decyzji o opuszczaniu miasta przez młode gospodarstwa domowe.

- **Potrzeby adresowane do zasobu Gminy**

Szczególne potrzeby mieszkaniowe adresowane do zasobu Gminy, wynikają z pogarszających się warunków mieszkaniowych lokatorów (nadmierne zaludnienie mieszkań, współzamieszkiwania dwóch lub więcej gospodarstw domowych, zły stan techniczny mieszkania) oraz zużycia zasobu (wykwaterowania z budynków przeznaczonych do rozbiórki lub remontu kapitalnego).

Dla zaspokojenia potrzeb lokatorów Gmina powinna w krótkim czasie dostarczyć ok. 100 mieszkań na wynajem.

- **Możliwości zaspokajania potrzeb mieszkaniowych w istniejącym zasobie**

- W Darłowie ok. 50% mieszkań użytkowanych jest przez gospodarstwa domowe na prawach własności lub własnościowego prawa do lokalu spółdzielczego. Stanowią one obszar potencjalnego oddziaływania rynku. Poprawa warunków mieszkaniowych tych gospodarstw domowych może dokonywać się w drodze zamian, sprzedaży / kupna mieszkań w oparciu o wartość użytkowanych mieszkań prywatnych lub własnościowych
- Możliwości najmu mieszkań Gminy mają formalnie tylko osoby spełniające kryteria pierwszeństwa zawierania umów najmu na lokale mieszkalne i ujęte na liście przydziałów. W praktyce dostęp do mieszkań jest tu ograniczony do kilku zawieranych umów rocznie
- Również w spółdzielni mieszkaniowej podaż mieszkań, dokonująca się jedynie w obrębie istniejącego zasobu powoduje, że dostęp do mieszkań spółdzielczych jest praktycznie niewielki zamykając się w skali kilku mieszkań rocznie

Praktyczny brak dostępu do mieszkań w istniejącym zasobie dla gospodarstw domowych nie dysponujących tytułem własności wskazuje na konieczność rozwoju budownictwa mieszkaniowego na warunkach preferencyjnych

3. Warunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

- **Popyt na mieszkania**

Wielkość istniejącego zapotrzebowania na mieszkania nie jest równoważna z popytem efektywnym, tj. zdolnością gospodarstw domowych do zaspokojenia swoich potrzeb na rynku.

W Darłowie ok. 50% mieszkań użytkowanych jest przez gospodarstwa domowe na prawach własności lub własnościowego prawa do lokalu spółdzielczego. Jest to obszar potencjalnego oddziaływania rynku. Poprawa warunków mieszkaniowych tych gospodarstw domowych może dokonywać się w drodze zamian, sprzedaży / kupna mieszkań w oparciu o wartość użytkowanych mieszkań prywatnych lub własnościowych.

Jednakże potrzeby mieszkaniowe artykułowane są przede wszystkim przez rodziny nie posiadające tytułu własności do użytkowanego lokalu, które nie mogą w ogóle finansować poprawy swoich warunków mieszkaniowych (ubożsi najemcy mieszkań) lub mogą przeznaczać na ten cel tylko oszczędności w ograniczonej wysokości.

Przy obecnej stosunkowo niskiej dochodowości gospodarstw domowych budownictwo mieszkaniowe realizowane na warunkach rynkowych może szybko natrafić na barierę popytu efektywnego.

- **Inwestorzy budownictwa mieszkaniowego**

Od kilku lat obserwuje się w Darłowie stagnację na rynku budowlanym.

Na przestrzeni lat 1994-1997 głównym inwestorem budownictwa mieszkaniowego była Gmina, oddając do użytku 38 mieszkań. Inwestycje finansowane przez osoby prywatne przyniosły łącznie 8 mieszkań w zabudowie jednorodzinnej. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk”, mimo znacznego zapotrzebowania swoich członków na mieszkania, nie inwestuje w budownictwo mieszkaniowe.

Taka sytuacja pogłębia istniejącą presję potrzeb mieszkaniowych. Ponadto brak budownictwa mieszkaniowego zmniejsza szansę na zatrzymanie tendencji ujemnego salda migracji. Jednakże z drugiej strony stagnacja budownictwa mieszkaniowego jest też odzwierciedleniem problemów rozwoju gospodarczego Darłowa.

- **Zasób gruntów budowlanych**

Mocną stroną i szansą dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego w Darłowie jest znaczny zasób gruntów budowlanych znajdujących się w większości we własności Gminy.

Posiadanie takiego zasobu umożliwia Gminie prowadzenie polityki preferującej inwestorów budownictwa mieszkaniowego określonego rodzaju i wspieranie różnego rodzaju inicjatyw budowlanych poprzez ofertę korzystnych warunków zbywania działek.

PROGRAM ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI

Ocena aktualnej sytuacji zaprezentowana zostanie poprzez pokazanie słabych i mocnych stron, szans i zagrożeń w odniesieniu do zarządzania nieruchomościami na obszarze Gminy Miasto Darłowo.

Uwzględnione zostaną następujące czynniki wpływające na obecne i potencjalne możliwości zarządzania nieruchomościami w Darłowie:

I. Uwarunkowania zewnętrzne.

- warunki lokalizacji Miasta dla rozwoju gospodarczego i osadnictwa
- sytuacja Miasta w strukturze administracyjnej regionu
- dominujące funkcje gospodarcze Miasta na tle gminy, regionu, kraju
- otoczenie prawne gospodarki nieruchomościami

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Zagospodarowanie obszaru Miasta.

- struktura i stan zagospodarowania
- wykorzystanie sieci przesyłowych infrastruktury komunalnej

2. Zasoby gruntowe gminy.

- wielkość zasobu
- gospodarka gruntami
- forma zarządzania gruntami

3. Zasób budynków komunalnych.

- wielkość i stan techniczny gminnego zasobu budynków
- gospodarka budynkami
- forma i efektywność zarządzania budynkami
- potencjalne warunki wykorzystania zasobu budynków

4. Ekonomiczno - społeczne uwarunkowania gospodarki nieruchomościami.

- tendencje rozwoju gospodarczego
- sytuacja społeczno - ekonomiczna ludności
-

I. **Uwarunkowania zewnętrzne.**

- **Warunki lokalizacji Miasta dla rozwoju gospodarczego i osadnictwa.**

Sytuacja przestrzenna Miasta ma decydujący wpływ na potencjalne możliwości i kierunki gospodarki nieruchomościami decydując o rozwoju gospodarczym i aktywności rynku inwestorskiego.

Mocną stroną lokalizacji Darłowa jest jego nadmorskie położenie, atrakcyjne obecnie przede wszystkim dla inwestorów bazy turystyczno - wczasowej. Można też przewidywać rozwój osadnictwa „sezonowego” (domy i rezydencje użytkowane w okresie letnim). Wobec planowanej rewitalizacji portu, lokalizacja Miasta może stać się również atrakcyjna dla inwestorów przemysłu rybnego, firm transportowo - spedycyjnych nastawionych na spedycję morską, w tym inwestorów przemysłowo - składowego otoczenia portu, a także przedsiębiorców turystyki morskiej.

Słabą stroną lokalizacji Miasta jest położenie z dala od głównych traktów komunikacyjnych regionu, co ogranicza jego udział w gospodarce regionalnej i krajowej. Z tego samego powodu ograniczone są, jakkolwiek nie wykluczone, potencjalne możliwości rozwoju osadnictwa ludności dojeżdżającej do pracy do większych ośrodków, np. Koszalina (osiedla - „sypialnie”).

- **Sytuacja Miasta w strukturze administracyjnej regionu**

Darłowo, do niedawna znajdujące się w sąsiedztwie miasta wojewódzkiego, obecnie leży na skraju województwa Zachodnio - Pomorskiego. W strukturze administracyjnej regionu należy do powiatu sławieńskiego. Istnieje obawa, że sytuacja Miasta może ulec pogorszeniu jeśli idzie o dostęp do funduszy oraz dotacji z budżetów regionalnych i państwowych, wspierających rozwój gospodarczy regionu.

- **Dominujące funkcje gospodarcze Miasta na tle gminy, regionu, kraju**

Dominującymi funkcjami gospodarczymi Darłowa są obecnie turystyka sezonowa i gospodarka morską, która jednak przeżywa obecnie regres. Te same funkcje

gospodarcze przypisane są również innym gminom i miejscowościom nadmorskim.

Chcąc zachować i rozwijać swoje dotychczasowe, dominujące funkcje gospodarcze Darłowo musi konkurować z gminami wybrzeża i tworzyć atrakcyjne warunki dla inwestorów i klientów zainteresowanych udziałem w gospodarce morskiej i turystyczno - wczasowej.

Po stronie aktywów Darłowa leży uznana od lat tradycja Miasta, jako atrakcyjnej miejscowości wczasowej, jego wyjątkowe walory turystyczne, a także planowana rewitalizacja portu.

- **Otoczenie prawne gospodarki nieruchomościami**

Miasto, mając status gminy, ma szerokie możliwości wpływania na gospodarkę nieruchomościami na swoim obszarze: decyduje o stanie uzbrojenia konkretnych terenów, ustala warunki zabudowy działek w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Dysponując zasobem gruntów budowlanych korzysta z uprawnień właścicielskich, co do sposobu ich zagospodarowania oraz warunków zbywania na rzecz określonych podmiotów. Może nabywać, uzbrajać i sprzedawać grunty wpływając na kształtowanie się cen nieruchomości na swoim obszarze. Decydując o kierunku i zakresie rozwoju infrastruktury komunalnej w planach rocznych i perspektywicznych, może kierować się ustalonymi przez Radę Miejską priorytetami polityki gospodarczej i społecznej. Rozwijając tereny pod budownictwo mieszkaniowe może korzystać z preferencyjnych kredytów KFM udzielanych na pokrycie kosztów budowy infrastruktury technicznej.

Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi prawa i obowiązki gminy w zakresie gospodarki nieruchomościami oraz stanowiącymi narzędzia prawne jakimi może się ona posługiwać stymulując pożądane zachowania właścicieli nieruchomości i inwestorów działających na obszarze gminy są: ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z 1991 r., ustawa o gospodarce nieruchomościami z 1997 r., ustawa o podatkach i opłatach lokalnych z 1991 r., ustawa o finansach publicznych z 1998 r., ustawa o własności lokali z 1994 r., ustawa o najmie lokali i dodatkach mieszkaniowych, ustawa o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego oraz zmianie niektórych ustaw z 1994 r.

Rząd planuje wprowadzenie do roku 2003 nowych i modyfikację niektórych istniejących przepisów prawnych dotyczących obrotu nieruchomościami i planowania przestrzennego. W szczególności w pakiecie propozycji rządowych znajdują się:

- wprowadzenie katastru i podatku od wartości nieruchomości
- sanacja systemu ksiąg wieczystych
- zniesienie hipoteki ustawowej
- modyfikacja rozwiązań dotyczących gospodarki przestrzennej, w tym usprawnienie procesu planowania przestrzennego
- modyfikacja rozwiązań dotyczących gospodarki gruntami i obniżenie kosztów obrotu nieruchomościami

W przypadku wprowadzenia w życie tych propozycji rządowych, gmina uzyska kolejne ważne narzędzia dla prowadzenia efektywnej gospodarki nieruchomościami w warunkach rynkowych.

II. Uwarunkowania wewnętrzne.

1. Zagospodarowanie obszaru Miasta.

• Struktura i stan zagospodarowania.

Struktura przestrzennego zagospodarowania Miasta, uzależniona w dużym stopniu od warunków naturalnych, ma charakter strefowy. Pomędzy obszarami zabudowanymi leżą znaczne obszary terenów nieurbanizowanych. Użytki rolne zajmują dominującą część obszaru Miasta, przy tym przeważają grunty orne i użytki zielone. Tereny wojskowe, położone nad morzem, blokują rozwój funkcji rekreacyjnych. Tereny przemysłowe i składowe położone na zachód od rzeki Wieprzy wymagają w części działań rehabilitacyjnych i ponownego zagospodarowania.

Gospodarka nieruchomościami na tak zorganizowanej przestrzeni natrafia na bariery ekonomiczne i techniczne, co utrudnia równomierne zainwestowanie obszaru Miasta (dostarczenie i utrzymanie nowoczesnej infrastruktury), a co za tym idzie - utrzymanie właściwej cenności gruntów. Wady te mogą zostać usunięte przez stopniowe wypełnianie tkanki miejskiej, poprawę stanu zainwestowania na terenach przeznaczonych pod urządzenia sportowo - rekreacyjne oraz na obszarach zaniedbanych lub wymagających rehabilitacji, a także poprzez zmiany w sposobie wykorzystania użytków rolnych z nastawieniem na produkcję o większej opłacalności, przeznaczoną na zaspokojenie rosnącego sezonowo popytu na rynku wykraczającym poza obszar Darłowa (np. rozwój ogrodnictwa i sadownictwa).

• Wykorzystanie sieci przesyłowych infrastruktury komunalnej

Słabą stroną obecnej struktury uzbrojenia obszaru Miasta jest nierównomierne zaopatrzenie w infrastrukturę komunalną (wodociąg, kanalizacja, c.o. z dala czynne, gazociąg) poszczególnych rejonów. Istniejące sieci przesyłowe są nierównomiernie wykorzystane (np. długie, „puste” przebiegi ciągów wodociągowych i kanalizacyjnych).

Założenia dotyczące uzbrojenia obszaru Miasta, przyjęte w uchwalonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Darłowo”, przewidują rozwój infrastruktury technicznej i pełniejsze jej wykorzystanie poprzez wypełnianie tkanki miejskiej zabudową. Realizacja tych założeń doprowadzi do stopniowego podnoszenia standardu zaniedbanych obszarów, poprawy ich wykorzystania oraz wzrostu cenności gruntów. Przyczyni się to w znacznym stopniu do usunięcia istniejących uwarunkowań gospodarki

nieruchomościami.

2. Zasoby gruntowe gminy .

• **Wielkość zasobu**

Gmina posiada znaczne zasoby gruntów o różnym przeznaczeniu, jest też dominującym właścicielem terenów przeznaczonych pod zabudowę. Stanowi to bardzo mocną podstawę dla prowadzenia polityki rozwoju gospodarczego i społecznego przez władze samorządowe. Dysponowanie gruntami na prawach właścicielskich ułatwia Gminie stymulowanie rozwoju inwestycji w pożądanym kierunkach oraz wpływanie na ceny nieruchomości na jej obszarze.

• **Gospodarka gruntami**

Mocnymi stronami prowadzonej przez Gminę gospodarki gruntami są:

- zagospodarowywanie i wykorzystywanie gruntów zgodnie z bieżącym zapotrzebowaniem rynkowym: unika się w ten sposób nieefektywnych a kosztownych działań związanych z przygotowaniem gruntów pod zabudowę
- zawieranie umów dzierżawnych i zbywanie działek w drodze przetargu: gmina uzyskuje rynkowe ceny za grunty
- ułatwienia przy zbywaniu działek dla poprawy użytkowania działek przyległych; zwiększa to efektywność wykorzystania terenów
- stały równomierny rozwój infrastruktury prowadzący do stopniowego wyrównywania standardów nieruchomości na obszarze Miasta

Jednakże z drugiej strony obserwuje się słabe strony gospodarki gruntami w Darłowie, osłabiające szanse rozwoju inwestycji. Są to w szczególności:

- brak ułatwień dla przedsiębiorczości lokalnej w dostępie do gruntów
- brak preferencji dla inwestorów budownictwa mieszkaniowego
- brak ewidencji gruntów, w tym również ewidencji branżowej
- brak monitoringu wskaźników wykorzystania gruntów
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego określające sposób wykorzystania poszczególnych obszarów i warunki zabudowy, nie są sporządzane z wyprzedzeniem, planowo, i przy uwzględnieniu priorytetów gospodarczych i społecznych zagospodarowania Miasta

Wady te wynikają z braku wieloletniej strategii udostępniania gruntów, która byłaby powiązana z polityką rozwoju gospodarczego i społecznego Miasta.

- **Forma zarządzania gruntami**

Obecna, administracyjna forma zarządzania nieruchomościami, jakkolwiek działa poprawnie z punktu widzenia zakresu odpowiedzialności Zarządu Miasta, realizacji zadań gminnych i polityki wyrażonej uchwałami Rady Miejskiej, nie zapewnia aktywnego działania na rynku nieruchomości. Rozwój i wzrost efektywności zagospodarowania gruntów wymaga wyprzedzających działań długofalowych, zaciągania kredytów na inwestycje podnoszące standard nieruchomości, inwestowania na rynku nieruchomości i kapitałowym, profesjonalnego marketingu, poszukiwania inwestorów przedsięwzięć pożądaných z punktu widzenia rozwoju gospodarczego itd. Działalność taką może prowadzić w imieniu gminy podmiot działający na podstawie kodeksu handlowego, związany z gminą (lub kilkoma gminami) odpowiednim statutem i umową.

3. Zasób budynków komunalnych.

- **Stan techniczny i struktura własności gminnego zasobu budynków**

Stan techniczny i struktura własności budynków będących własnością lub współwłasnością Gminy należą do słabych stron gospodarki nieruchomościami. W zasobie znajdującym się we własności Gminy przeważają budynki zdekapitalizowane i o niskim standardzie technicznym i użytkowym. Budynki takie wymagają znacznych nakładów na remonty i modernizacje oraz na budowę nowej substancji na potrzeby wymiany budynków zużytych. W budynkach stanowiących współwłasność Gminy (wspólnoty mieszkaniowe) przeważają udziały Gminy. Jakkolwiek budynki te należą do lepszej części zasobu (mniejsze zużycie, współczesne wyposażenie w instalacje i urządzenia sanitarne), konieczne są i tutaj stałe nakłady na konserwację i remonty, których koszty, przy obecnej strukturze własności, w znacznej części leżą po stronie Gminy.

- **Gospodarka budynkami**

Gospodarka budynkami finansowana jest z wpływów za lokale mieszkalne i użytkowe oraz dotacji z budżetu Gminy przeznaczanych na inwestycje remontowe.

Słabą stroną jest tutaj bariera niskich czynszów za mieszkania. Czynsze ustanawiane przez gminę osiągają stosunkowo niskie pułapy, a możliwości ich podnoszenia ogranicza obecny standard zasobu. Jakkolwiek czynsze pokrywają przypisane im ustawowo koszty eksploatacji lokali mieszkalnych, to równowagę tę uzyskuje się poprzez zaniżanie kosztów usługi (bieżącego utrzymania i konserwacji) i dopasowanie ich do planowanych wpływów. Sytuację gospodarki budynkami pogarsza konieczność pośredniczenia zarządcy w regulowaniu opłat za energię ciepłą pomiędzy dostawcą a użytkownikami lokali.

Mocną stroną jest gospodarka lokalami użytkowymi, która przy małej powierzchni tych lokali, daje stosunkowo dobre efekty finansowe.

Gospodarka budynkami wzmocniona jest poprzez znaczne zaangażowanie finansowe Gminy w poprawę stanu technicznego (remonty i modernizacje) budynków. Taka polityka Gminy, jeśli realizowana planowo i systematycznie, prowadzi do podniesienia standardu budynków, co w efekcie sprzyja wzrostowi cen nieruchomości nie tylko gminnych ale również prywatnych, zlokalizowanych w sąsiedztwie.

- **Forma i efektywność zarządzania budynkami**

Budynki będące własnością lub współwłasnością Gminy, zarządzane są przez MZBK - jednostkę budżetową Gminy. Zarząd sprawowany jest poprawnie i efektywnie na tyle, na ile pozwala na to obecna forma prawna, zakres kompetencji i struktura organizacyjna przedsiębiorstwa.

Słabą stroną przedsiębiorstwa jest zbyt rozbudowana struktura organizacyjna, w szczególności utrzymywanie stałego personelu dla obsługi konserwatorskiej budynków wraz z zapleczem magazynowym.

Forma prawna przedsiębiorstwa i udzielony zarządowi zakres kompetencji nie pozwalają na formułowanie i realizację długofalowych programów remontowych i modernizacyjnych zasobów, zwiększanie powierzchni komercyjnych w obrębie zasobu, korzystanie z preferencyjnego kredytu z KFM udzielanego na realizację przedsięwzięć budowlanych (remonty, rozwój zasobu mieszkaniowego), występowanie na rynku nieruchomości i kapitałowym.

- **Potencjalne warunki wykorzystania zasobu budynków**

Mocną stroną i szansą gospodarki budynkami jest zlokalizowanie istotnej części zasobu w centralnej strefie Miasta, podatnej na tendencje popytowe. Właściwe wykorzystanie frontów, parterów i oficyn na cele komercyjne może przynieść wymierne korzyści w krótkim czasie. Zdecydowana prywatyzacja budynków o atrakcyjnych lokalizacjach (rynek i otoczenie) może stanowić potencjalne źródło zasilenia finansowego gospodarki budynkami jak również przenieść część kosztów remontowych na inwestorów prywatnych (osoby fizyczne lub prawne).

Projektowane modernizacje budynków, jeśli uwzględnią („przy okazji”) zakładanie indywidualnych liczników dla odbiorców usług wodociągowych i ciepłowniczych, przyniosą znaczne oszczędności, które będą mogły być wykorzystane przy usuwaniu zaległości konserwacyjnych i remontowych zasobu.

Rezerwy gospodarki budynkami tkwią ponadto we właściwym przeprowadzeniu transformacji formy organizacyjno - prawnej jednostki zarządczej wraz z powierzeniem jej praw własności do zasobu i obowiązkiem dysponowania tym zasobem zgodnie z polityką gminy. Przyjęcie osobowości prawnej normowanej kodeksem handlowym otworzy szereg możliwości działania przedsiębiorstwu, niedostępnych dla jednostki budżetowej. Natomiast przeniesienie praw własności

do zasobu wyzwoli motywacje do podnoszenia jego standardu. Bezpieczeństwo takiej operacji wymaga związania podmiotu z Gminą poprzez statut oraz szczegółową umowę.

4. Uwarunkowania ekonomiczno - społeczne gospodarki nieruchomościami.

- **Tendencje rozwoju gospodarczego**

Rozwój gospodarczy gminy i efektywność gospodarki nieruchomościami są ze sobą sprzężone. Obecne tendencje regresywne w dziedzinie gospodarki i przedsiębiorczości w Darłowie stanowią słabą stronę gospodarki nieruchomościami tworząc barierę popytową. Jednocześnie uaktywnienie gospodarki nieruchomościami może wpłynąć pozytywnie na rozwój przedsiębiorczości tworząc właściwe warunki podaży i odpowiednie zachęty dla inwestowania na terenie Miasta. Niezbędne jest do tego utworzenie bazy instytucjonalnej oraz uruchomienie narzędzi prawnych i finansowych jako stymulatorów pożądanej aktywności inwestorskiej.

- **Sytuacja społeczno - ekonomiczna ludności**

Kolejną barierą gospodarki nieruchomościami jest słabnący potencjał ludności Darłowa. Dotyczy to zarówno zmniejszania się potencjału ekonomicznego, wpływającego na zahamowanie lokalnego popytu, jak i osłabiania się struktury społecznej pod względem wielkości grup aktywnych gospodarczo i kulturowo.

W tej sytuacji gospodarka nieruchomościami wykorzystana być musi, poza stymulacją rozwoju gospodarczego, na wspieranie dostępnego budownictwa mieszkaniowego oraz polityki społecznej Gminy, w tym rozwoju oświaty i kultury w powiązaniu z pożądanym kierunkiem rozwoju przedsiębiorczości.

PROGRAM ROZWOJU TERENÓW ZIELENI I PRZYRODY CHRONIONEJ

MOCNE STRONY :

1. Położenie geograficzne – warunki klimatyczne

- Darłowo ze względu na nadmorskie położenie ma szczególnie korzystne warunki dla rozwoju różnych form turystyki i związanych z turystyką terenów zieleni. Z kolei warunki klimatyczne wykorzystywane w balneoterapii sprawiają, że pożądane jest istnienie terenów leśnych w bezpośrednim sąsiedztwie morza. Łagodny klimat nadmorski sprawia, że istnieją na Pomorzu specyficzne warunki dla wzrostu roślin, szczególnie dobre dla roślin wrażliwych nie występujących w warunkach klimatycznych Polski Centralnej. Łagodny klimat jest przyczyną dużej różnorodności gatunków występujących w stanie naturalnym, jak również daje możliwość wprowadzania wielu nowych efektownych gatunków wzbogacających miejskie tereny zieleni (bez obawy, że wymarzną).

2. Różnorodność krajobrazowa - zróżnicowane pokrycie terenu

- Występowanie na terenie miasta różnych form krajobrazu (tereny otwarte – łąki, pola, lasy, rzeka, nadmorskie plaże, zurbanizowany obszar miejski)

•

3. Obszary występowania rzadkich i chronionych gatunków zwierząt.

- Ze względu na czyste środowisko i odnawianie się łąk na byłych terenach rolnych w obszarze Darłowa występują rzadkie gatunki fauny, głównie wodno-błotnej i łąkowo-zaroślowej. Ponadto zarejestrowano występowanie miejsc lęgowych ptaków, w tym również gatunków chronionych. W związku z tym należy zwrócić uwagę na potrzebę ochrony obszarów występowania cennych gatunków fauny.
- Z kolei występowanie w wodach Wieprzy i Grabowej cennych gatunków ryb – łosoś i troć, stwarza możliwość rozwoju rybołówstwa śródlądowego i organizacji terenów zieleni związanych z tą formą rekreacji.

4. Obszary roślinności naturalnej, starorzeczy, zadrzewień nadwodnych, korytarzy ekologicznych

- Na obszarze miasta i gminy oraz najbliższych okolic zachowały się tereny o wysokiej wartości ekologicznej. Duże obszary łąk spełniają wielorakie, pozytywne funkcje. Stanowią o czystości atmosfery, są ważnym elementem krajobrazu, stanowią siedlisko dla wielu gatunków zwierząt.
- Na terenach łąk zachowały się starorzecza – mogące służyć celom dydaktycznym (pozostałość po zachodzących w przeszłości procesach geologicznych) jak i gospodarczym (zarybienie).
- Zadrzewienia nadwodne stanowią wyróżniający się element krajobrazu. W monotonnym krajobrazie łąk są elementem wyróżniającym położenie rzeki, ponadto w naturalny sposób umacniają brzegi rzeki, stanowią bezpieczne schronienie dla zwierząt a nade wszystko decydują o malowniczości samej rzeki.
- Zaobserwowane w terenie ciągi zarośli mogące stanowić korytarze ekologiczne mają duży wpływ na swobodę przemieszczania się dzikich zwierząt.
-
- Stosunkowo wysokie wskaźniki normatywów przestrzennych typów terenów zieleni występujących w mieście
- stosunkowo dużo powierzchni terenów zieleni w przeliczeniu na jednego mieszkańca, stwarza optymalne warunki dla korzystania mieszkańców z zasobu terenów zieleni

5. Działania proekologiczne.

- Urząd Miasta podejmuje szereg działań związanych z poprawą jakości środowiska naturalnego. Głównym zadaniem w tej dziedzinie jest budowa oczyszczalni ścieków, która w pełni zaspokoi potrzeby miasta. Będąca w fazie budowy oczyszczalnia będzie miała znaczący wpływ na przywrócenie czystości wód Wieprzy
- Zmiana systemu grzewczego z opalania węglowego na gazowe i olejowe ma pozytywne znaczenie dla czystości atmosfery - wyeliminowane zostanie lokalne zapylenie miałem węglowym i emisja tlenu siarki
-
- Podejmowane akcje selektywnej zbiórki odpadów (szkło, plastik, papier, metal) mają głównie znaczenie psychologiczne – oswajają mieszkańców z bardzo istotnym problemem jakim jest recykling materiałów, które nie ulegają biodegradacji. Należy tu dodać, że problem wtórnego pozyskiwania materiałów i świadomości społecznej w tym w temacie jest problemem dotyczącym całego kraju. Tym bardziej cieszy fakt podejmowania działań w tym kierunku na terenie Miasta i Gminy Darłowo

6. Niski stopień industrializacji – mało zanieczyszczeń przemysłowych .

- Na terenie miasta i bezpośrednim sąsiedztwie nie ma ośrodków przemysłowych uciążliwych dla środowiska. Istniejące zakłady przemysłowe w mieście i na terenie portu powodują jedynie zanieczyszczenie o zasięgu miejscowym, które nie jest uciążliwe dla mieszkańców i przebywających w Darłowie turystów.

SŁABE STRONY :

1. Brak pewnych typów terenów zieleni

- Pomimo, że w Darłowie jest stosunkowo dużo terenów zieleni, daje się zauważyć brak zorganizowanych miejsc o specjalnym przeznaczeniu. Szczególnie istotne jest to w przypadku placów zabaw dla dzieci oraz skwerów o typowo wypoczynkowym charakterze
- Brak zorganizowanego bulwaru - zdecydowanie obniża walory turystyczne miasta
- Brak zorganizowanych ścieżek rowerowych – kolizja ruchu kołowego i pieszego, te same trasy służą jako chodniki dla pieszych i drogi dla rowerzystów

2. Ubogi program obiektów zieleni miejskiej , brak wyraźnych funkcji.

- Istniejące tereny zieleni wymagają modernizacji ze względu na braki w podstawowym wyposażeniu tych obiektów. Zdewastowane nawierzchnie wymagają wymiany na nowe, nie powodujące zagrożenia dla ruchu pieszego
- Uzupełnienia wymaga wyposażenie terenów zieleni w podstawowe elementy infrastruktury – ławki, oświetlenie, kosze, itp. Wyposażenie terenów zielonych /T.Z/ w wyżej wymienione elementy przyczyni się do poprawy dostępności, bezpieczeństwa, frekwencji na skwerach i w parkach Darłowa
- Wprowadzenie drobnych form architektonicznych przyczyni się znacznie do wzrostu atrakcyjności istniejących T.Z
- Nadanie poszczególnym terenom ściśle określonych funkcji, przez wprowadzenie konkretnego programu będzie elementem decydującym o dostępności i atrakcyjności tych terenów

3. Brak spójności układu kompozycyjnego i funkcjonalnego.

- Pomimo, że w Darłowie jest stosunkowo dużo terenów zieleni, to rozproszenie ich decyduje o utrudnionym dostępie do tych terenów. Obiekty o niewielkiej powierzchni, a takie znajdują się w obszarze miasta, żeby mogły prawidłowo funkcjonować muszą stanowić element większej całości. Powiązanie skwerów ciągiem spacerowym znacznie poprawi ich dostępność dla celów rekreacji i wypoczynku biernego.

4. Niewykorzystanie brzegów (sąsiedztwa) cieków wodnych na potrzeby rekreacji.

- Darłowo jako miasto o charakterze turystycznym powinno dążyć do udostępnienia terenów wzdłuż rzeki dla celów rekreacji. Obecnie brak zorganizowanego ciągu spacerowego brzegiem rzeki. Istniejący bulwar na wysokości parku przy ul. Józefa Conrada jest zdecydowanie za wąski, nie posiada należytego wyposażenia i nie ma powiązania z pozostałymi terenami przywodnymi. Jedyne ciąg spacerowy biegnący z centrum miasta do portu, o szerokości 10-15m., urządzony z przyległymi terenami przystosowanymi do obsługi ruchu turystycznego będzie spełniał funkcje bulwaru.
5. Zdegradowane runo i podszycie w obiektach leśnych
- W wyniku nieprawidłowo przeprowadzanych zabiegów pielęgnacyjnych (koszenie, grabienie ściółki) nastąpiło wyniszczenie runa leśnego. Obecnie obiekty - głównie lasy komunalne są mocno zachwaszczone i pozbawione prawidłowego runa, charakterystycznego dla danego siedliska. Wartościowe gatunki zostały wyparte przez rośliny ruderalne. Należy dążyć do przywrócenia wartościowych gatunków w runie leśnym, co zdecydowanie wpłynie na ubogacenie siedliska i podniesie wartość estetyczną danego lasu.
 - Brak krzewów i młodych podrostów jest przyczyną zachwiania równowagi w funkcjonowaniu lasów. Lasy, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie morza nie wyhamowują należycie siły wiatru. Ponadto brak młodych nasadzeń jest przyczyną starzenia się lasów (dorosłe osobniki zamierają i nie są zastępowane przez nowe, zdrowe egzemplarze).
6. Brak zakrzewień, stosunkowo mało nowych nasadzeń.
- W czasie wizji lokalnej zaobserwowano niewiele nowych nasadzeń. Szczególnie daje się zauważyć brak piętrowości w obiektach zieleni, co jest wynikiem braku stosowania krzewów w terenach zieleni. Krzewy jako materiał bardzo plastyczny są szczególnie przydatne do modelowania wnętrza parkowych, podkreślania atrakcyjnych miejsc, maskowania nieciekawych widoków. Ze względu na szybki wzrost w krótkim czasie można uzyskać pożądany efekt.

SZANSE

1. Wprowadzenie monitoringu.
- Daje możliwość szybkiego reagowania na zmiany w środowisku. Należy wprowadzić system monitorowania negatywnych, jak i pozytywnych zmian w środowisku. Zbieranie danych o najbliższym otoczeniu zaprocentuje w przyszłości możliwością racjonalnego korzystania z dobrodziejstw natury i przyczyni się do zachowania równowagi w relacji człowiek- środowisko.
2. Działalność organizacji proekologicznych, społecznych – edukacja ekologiczna.
- Problem świadomości ekologicznej społeczeństwa dotyczy całego kraju, jednak edukacja w tym zakresie zależy w dużej mierze od działalności lokalnych organizacji ekologicznych, akcji podejmowanych przez Władze Gminy i Miasta.

- Należy z uporem i konsekwencją przeprowadzać różnego typu akcje na rzecz ochrony środowiska, dla dobra obecnych i przyszłych pokoleń. Wszyscy musimy zdać sobie sprawę z nieodwracalności pewnych procesów i w porę im przeciwdziałać.
3. Regionalna współpraca w zakresie tworzenia systemu terenów zieleni.
- Darłowo w powiązaniu z innymi miastami regionu ma znacznie większą szansę na wzrost gospodarczy i wpływy pochodzące z turystyki. Utworzenie systemu terenów zieleni np: ścieżek rowerowych, tras wędrówek pieszych , opracowanie ścieżek dydaktycznych i szlaków wodnych przyczyni się do wzrostu atrakcyjności turystycznej miasta a co za tym idzie do rozwoju terenów zieleni przystosowanych do obsługi ruchu turystycznego
4. Wykorzystanie walorów historycznych (zabytkowych) dla odtworzenia i utworzenia nowych terenów zieleni.
- Istniejący zamek Książąt Pomorskich wymaga odpowiedniego zaprojektowania otoczenia w celu wyeksponowania ciekawej architektury.
Istniejąca w szczątkowej formie fosa wymaga odtworzenia w granicach takich, na jakie pozwalają obecne warunki zabudowy. Zieleń istniejąca w Darłowie pochodzi z różnych okresów naszej przeszłości. Znajdują się tu również drzewa pochodzące z okresu rozbiorów, stanowiące obecnie cenne zadrzewienia alejowe wzdłuż dróg dojazdowych od Darłowa i Darłówka, które należałoby zachować i w miarę potrzeby uzupełniać nowymi nasadzeniami.
5. Występowanie terenów przydatnych do rekreacji (dominacja funkcji turystycznej miasta).
- Istniejące tereny zieleni stwarzają możliwość rozwoju różnych form wypoczynku. Przy odpowiednim zagospodarowaniu i modernizacji istniejących terenów należy spodziewać się doskonałego zaplecza dla obsługi turystów.
6. Ochrona istniejących terenów – konserwacja.
- Istniejąca roślinność dla prawidłowego wzrostu i zachowania w dobrej kondycji zdrowotnej wymaga regularnych zabiegów pielęgnacyjnych. Przez prowadzenie odpowiedniej gospodarki w drzewostanie możliwe jest zachowanie przez jak najdłuższy czas istniejących układów alejowych i szpalerów w niezmienionym stanie.
7. Wprowadzenie nowych form ochrony środowiska przyrodniczego.
- Ustanowienie pomników przyrody – objęcie ochroną prawną egzemplarzy drzew o szczególnie wysokiej wartości (cenny, stary okaz) oraz objęcie ochroną całych układów o szczególnie wartościowym składzie gatunkowym i odpowiednim wieku.
 - Stworzenie stref ochronnych krajobrazu naturalnego – objęcie ochroną miejsc lęgowych ptaków, starorzeczy.

ZAGROŻENIA

1. Starzejący się drzewostan.

- Cenny stary drzewostan może stanowić zagrożenie z powodu kruchości i łamliwości nadpróchniałych konarów. Może to być przyczyną kolizji i niebezpiecznych wypadków z użytkownikami dróg i pieszymi, jak również może stanowić zagrożenie dla okolicznej zabudowy.
- Zagrożeniem innego typu jest wypadanie drzew z układów alejowych i powolna degradacja układu jako całości.

2. Utrudniony dostęp do rzeki.

- Włączanie brzegu rzeki w teren prywatnych posesji i istnienie terenów prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki może kolidować z projektem utworzenia bulwaru nad Wieprzą. Konflikty z mieszkańcami mogą znacznie odsuwać w czasie przystąpienie do realizacji bulwaru.

3. Miejsca i czynniki konfliktowe.

- Istniejące konflikty między mieszkańcami a Władzami Miasta, dotyczące sposobu zagospodarowania terenów, wymagają rozwiązania na korzyść rozwoju zieleni w oparciu o aktualne przepisy prawne
- Istnieje możliwość występowania konfliktu na terenach o niewyjaśnionym prawie własności.

4. Zanieczyszczenie wód Wieprzy.

- Niekontrolowany zrzut ścieków z okolicznych osiedli i gospodarstw indywidualnych - po oddaniu do użytku oczyszczalni ścieków problem nie powinien mieć miejsca
- Konieczność poprawy warunków sanitarnych rzeki, przez odpowiednie gospodarowanie w zakresie odprowadzania ścieków ze studzienek opadowych

5. Wzrastające natężenie ruchu kołowego.

- Wzmożony ruch kołowy może mieć niekorzystny wpływ na funkcjonowanie terenów zieleni zwłaszcza położonych w sąsiedztwie głównych szlaków komunikacyjnych. Szczególnie narażone na zanieczyszczenia będą lasy komunalne, będące jednocześnie ważnymi terenami spacerowymi.

6. Ograniczony czas eksploatacji wysypiska śmieci.

- Miasto musi w najbliższej przyszłości liczyć się z koniecznością budowy nowego wysypiska śmieci. Biorąc pod uwagę prognozy wzmożonego ruchu turystycznego na obecnym etapie powinny się rozpocząć prace studialne związane z jego powstaniem.

7. Priorytety inwestycyjne gminy.

7.1. Marina jachtowa.

Powstanie mariny jachtowej ma priorytetowe znaczenie dla rozwoju turystyki i gospodarki miasta. Jest to przedsięwzięcie umożliwiające zmianę dotychczasowego charakteru ruchu turystycznego oraz wzrost rangi miasta.

Obecnie na środkowym wybrzeżu funkcjonuje jedyna marina jachtowa w Łebie o pojemności ok. 150 jachtów. Jej lokalizacja powoduje, że naturalne jest stworzenie kolejnego obiektu oddalonego o jeden dzień żeglugi jachtem. W takich standardach geograficznych mieści się właśnie Darłowo.

Kolejnym atutem jest zasób terenów portu Darłowo. W zasadzie jest jedynym w tej części wybrzeża portem posiadającym możliwości terenowe do budowy takiego przedsięwzięcia jak marina jachtowa. Sąsiednie miasta nadbałtyckie tj. Kołobrzeg i Ustka posiadają porty i ich okolice o intensywnej zabudowie, która uniemożliwia powstanie przedsięwzięcia wymagającego dużej przestrzeni i łatwego dostępu od strony morza.

Marina jachtowa jest przedsięwzięciem komercyjnym, jej operatorem powinien być podmiot posiadający doświadczenie w turystyce morskiej. Inwestycja finansowana powinna być ze źródeł zewnętrznych przy partycypacji środków lokalnych.

Naturalną lokalizacją mariny wydaje się teren po zachodniej części Darłówka w rejonie łączącym rzekę Grabową z kanałem portowym. Zalety tej lokalizacji to:

- charakter gruntów sprzyjający realizacji mariny
- możliwość dowolnego kształtowania przedsięwzięcia na dość dużym obszarze
- dobra dostępność od strony morza
- możliwość połączenia z linią kolejową
- dobra dostępność komunikacji drogowej.
- możliwość wykorzystania bazy remontowej i zaplecza technicznego Przedsiębiorstwa „KUTER”.

Wykonalność przedsięwzięcia o bardzo wysokim prawdopodobieństwie realizacji. Przy właściwie sporządzonym projekcie i założeniach ekonomicznych, marina powinna cechować się niskim stopniem ryzyka finansowego. Istnieje duże zainteresowanie zagranicznych operatorów budową i eksploatacją mariny ze względu na jej doskonałą lokalizację i niewielką odległość od marin niemieckich i skandynawskich. Prace przygotowawcze winnym się rozpocząć już w roku 2000, uruchomienie przedsięwzięcia możliwie jest ok. 2006 roku.

Przedsięwzięcia studialne przygotowujące budowę mariny jachtowej:

- uszczegółowienie koncepcji budowy mariny w ramach uruchomionego projektu Phare; wykonanie badań przedinwestycyjnych - wybór lokalizacji, szacunek

nakładów. Termin realizacji (do końca 2000 roku) i środki finansowe - zgodnie z harmonogramem projektu Phare „SUPPORT-NET”

- projektowanie budowy przy zaangażowaniu środków pomocowych UE. Po ukończeniu projektu Phare dot. badań przedinwestycyjnych należy podjąć działania zmierzające do uruchomienia kolejnego projektu umożliwiającego uzyskanie środków pomocowych na projektowanie i realizację budowy mariny
-

7.2. Uniwersalne nabrzeże przeładunkowe.

Inwestycją będzie budowa ok. 100 mb uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego. Proponowana lokalizacja na przedłużeniu nab. Szczecińskiego względnie - jeśli nie dojdzie do przeniesienia użytkowania wieczystego terenów Państwowe Zakłady Zbożowe PZZ Stoisław - na południowym odcinku nabrzeża Refulacyjnego (poczynając od granicy z terenami PZZ Stoisław). Szacunkowy koszt budowy nabrzeża ciężkiego o głębokości 4(5) m. ok. 3,5 - 4 mln zł.

Źródłami finansowanie realizacji mogą być alternatywnie:

- Urząd Morski w Słupsku ze środków budżetowych
- Gmina Darłowo.

Ze względu na ograniczone możliwości finansowe Gminy (Zarządu Portu Komunalnego) preferuje się rozwiązania polegające na wprowadzeniu budowy nabrzeża do planu inwestycyjnego Urzędu Morskiego w Słupsku i dopiero potem przejęcie tego nabrzeża wraz z zapleczem lądowym przez Gminę. W wypadku przejęcia przez gminę od Urzędu Morskiego nabrzeża Szczecińskiego i Gdyńskiego, a od PZZ Stoisław zaplecza lądowego tych nabrzeży Zarząd Portu Komunalnego uzyska łącznie 345 mb nabrzeży uniwersalnych z rozległym zapleczem. Wówczas nie będzie wymagana szybka budowa 100 mb nowego nabrzeża.

Wykonalność przedsięwzięcia możliwa jedynie w krótkim okresie czasu przy partycypacji finansowej Urzędu Morskiego. W sytuacji braku zaangażowania środków budżetowych realizacja zadania będzie możliwa ze środków własnych Gminy dopiero w horyzoncie czasowym roku 2010 / Komunalny Zarząd Portu /.

Wraz z budową nabrzeża niezbędne jest wykonanie infrastruktury towarzyszącej tj. modernizację dróg dojazdowych do portu (szczególnie do zachodniej części), remont linii kolejowej port w Darłowie - Sławno oraz komplementarne działania uwzględniające powstania mariny jachtowej.

7.3. Infrastruktura techniczna turystyki.

Powstanie infrastruktury technicznej umożliwi właściwe działania rynku turystycznego Darłowa. Stan podstawowych urządzeń służących turystyce jest obecnie

niezadowalający i powoduje on obniżenie standardu miasta jako ośrodka wczasowego.

Do priorytetowych zadań inwestycyjnych należą:

- zaplecze sanitarne wzdłuż ul. Słowiańskiej, Helskiej, Alei Parkowej Morskiej umożliwiające utrzymanie lasu komunalnego i parku w odpowiedniej czystości
- mechaniczny system ochrony , odnowy i utrzymania plaż jako jeden z podstawowych elementów utrzymania kąpielisk w okresie letnim
- system informacji wizualnej dla turystów / usługi, dostęp do telefonu, parkingu, punktów sanitarnych, pomocy medycznej, gastronomii, miejsc noclegowych /
- parkingi w okresie sezonu w szczególności w rejonie Darłówka
- pola biwakowe i campingowe o zróżnicowanym standardzie i ofercie cenowej. Uruchomienie pola do uprawiania carawaningu w obrębie Darłówka
- szlak rowerowy wzdłuż wybrzeża Bałtyku i wpisanie go w koncepcję szlaku Berlin - Królewiec
- urządzenia ułatwiające dostępności plaży dla osób niepełnosprawnych starszych i specjalne zejścia na plażę połączone z Aleją Parkową i ul .Słowiańską

-
Przedsięwzięcia z zakresu technicznego zaplecza turystyki o wysokim stopniu wykonalności i w większości o charakterze niekomercyjnym. Realizatorem przedsięwzięć powinny być władze miejskie przy zaangażowaniu środków budżetowych gminy, lokalni operatorzy turystyczni oraz fundusze zaangażowane w realizację inwestycji infrastrukturalnych np. Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

7.4. Inkubator Przedsiębiorczości wraz z centrum doradztwa i szkoleń.

Inwestycja ma na celu stworzenie warunków ułatwionego startu w biznesie dla osób bezrobotnych rozpoczynających działalność gospodarczą i młodych firm oraz stworzenie ośrodka koordynującego i promującego działania w zakresie lokalnej przedsiębiorczości w Darłowie.

Inwestycja nie posiada charakteru komercyjnego, jego istota polega na przyjęciu firm pod „jeden dach” i obniżaniu kosztów działalności . Pierwszym elementem są stawki czynszów i nakłady początkowe przedsiębiorców na uruchomienie działalności. Wchodząc do Inkubatora przedsiębiorcy nie muszą dokonywać remontów pomieszczeń, przyłączy mediów, telefonu, alarmu. Otrzymują dozór swoich pomieszczeń, usługi sekretarskie, księgowe, prawne po cenach niekomercyjnych.

Działania niezbędne do powstania Inkubatora Przedsiębiorczości:

- wybór i przygotowanie od strony prawnej obiektu do ulokowania w nim Inkubatora Przedsiębiorczości / pow. budynku co najmniej 3.000 m kw. oraz teren pod parking /
- powołanie podmiotu prowadzącego Inkubator
- przeprowadzenie prac remontowych w obiektach Inkubatora

Wykonalność przedsięwzięcia o bardzo wysokim prawdopodobieństwie realizacji pod warunkiem uzyskania środków zewnętrznych / pomocowych krajowych lub zagranicznych/ umożliwiających wykonanie prac adaptacyjno – remontowych. Operatorem Inkubatora powinna być jednostka pozarządowa posiadająca niezależność w zarządzaniu Inkubatorem oraz możliwość samofinansowania.

7.5. Inwestycje z zakresu infrastruktury komunikacyjnej.

Budowa drogi dojazdowej do mariny.

W sytuacji powstania mariny jachtowej istotnym elementem będzie budowa połączeń komunikacyjnych umożliwiających właściwą dostępność od strony lądu. Podstawowe znaczenie będzie miała droga łącząca istniejący system komunikacyjny Darłowa z powstałą mariną jachtową.

Zakres niezbędnych inwestycji powinien znaleźć się już w projektach studialnych inwestycji i ich finansowanie powinno być włączone w koszt realizacji mariny jachtowej. Wykonalność przedsięwzięcia o stopniu porównywalnym z realizacją mariny jachtowej.

Modernizacja krytycznych skrzyżowań w mieście

Najbardziej obciążone ruchem skrzyżowania powinny ulegać sukcesywnej modernizacji i dostosowaniu ich do wielkości ruchu i wymagań bezpieczeństwa ruchu. Do najpilniejszych zadań należy (w kolejności potrzeb) przebudowa skrzyżowań:

- ul. Wojska Polskiego – Marii Curie Skłodowskiej – Stefana Żeromskiego; zaleca się przebudowę tego skrzyżowania na rondo jako rozwiązanie uniwersalne dla warunków ruchu w sezonie i po sezonie
- ul. Marii Curie Skłodowskiej – o. Damiana Tynieckiego – Okrężna – Powstańców Warszawskich; zaleca się przebudowę tego skrzyżowania na rondo w przypadku utrzymania wlotu ul. Cmentarnej lub na skrzyżowanie skanalizowane z priorytetem na kierunku ulic Marii Curie Skłodowskiej i nowej ulicy Okrężnej
- ul. Marii Curie Skłodowskiej – Podzamcze – Fryderyka Chopina; obecnie skrzyżowanie ma słabe warunki widoczności, a na drodze głównej pojazdy poruszają się z dużą prędkością; zaleca się przebudowę skrzyżowania na rondo (podniesie to bezpieczeństwo pieszych przekraczających ul. Marii Curie Skłodowskiej) lub zastosowanie wysp dla pieszych w środku jezdni i sygnalizacji wzbudzanej przez pieszych (o ile konieczność taka wynikać będzie ze szczegółowych analiz)
-

Etapowa budowa obwodnicowego ciągu ulicznego po północnej stronie śródmieścia

Eliminacja z centrum miasta ruchu samochodowego, zmierzającego do Darłówka Wschodniego możliwa jest jedynie poprzez stworzenie nowego ciągu ulicznego, obchodzącego śródmieście po północnej stronie; racjonalne podejście do tworzenia takiego połączenia wskazuje na budowę nowej ulicy Okrężnej do ul. Sportowej. W odróżnieniu od propozycji budowy dalej na północ wysuniętych obwodnic, powiązanie takie ma możliwość etapowania i podnosi atrakcyjność terenu położonego blisko centrum, a w dalszej przyszłości daje możliwość bezpośredniego powiązania z nowym mostem na Wieprzy.

Etapowa budowa obwodnicowego ciągu ulicznego po południowo-zachodniej stronie śródmieścia

Celem budowy jest przeprowadzenie ruchu zewnętrznego do Darłówka Zachodniego w sezonie letnim oraz ruchu ciężarowego (zwłaszcza z materiałami niebezpiecznymi) do terenów portowych. Zaleca się, aby w okresie najbliższych lat połączenie takie utworzyć poprzez budowę jezdni przystosowanej do ruchu samochodów ciężarowych od ulicy Mickiewicza do ul. Portowej .

Budowa parkingów strategicznych

Ograniczona chłonność parkingowa obszarów śródmieścia, a w okresie letnim także Darłówka Zachodniego i Darłówka Wschodniego oraz potrzeba wprowadzania sezonowych ograniczeń dla ruchu samochodowego w tych obszarach wymaga organizacji parkingów strategicznych w strefach dogodnego dojścia pieszego do miejsc atrakcji. Parkingi takie o wielkości zależnej od potencjalnego popytu powinny być zlokalizowane przy dojeździe do Darłówka Zachodniego (ul. Lotników Morskich) i Darłówka Wschodniego oraz wokół śródmieścia (przy ul.o.Damiana Tynieckiego, ul.1-go Maja, ul.Morskiej i istniejący parking przy ul.Fryderyka Chopina).

Budowa mostu przez rzekę Wieprzę

Budowa mostu jest zadaniem o znaczeniu strategicznym z uwagi na swą rolę w domknięciu układu obwodnicowego ulic wokół śródmieścia, ale także jako obiekt podnoszący bezpieczeństwo funkcjonowania miasta w sytuacji awarii lub konieczności przeprowadzenia remontu mostu w ciągu ulicy Marii Curie Skłodowskiej.

Inwestycje z zakresu podniesienia atrakcyjności turystycznej.

Stworzenie sieci tras rowerowych

Skala miasta oraz niewielkie zróżnicowanie terenu stwarzają dogodne warunki użytkowania roweru w codziennych podróżach do miejsc pracy i nauki, jak i w celach turystyczno –rekreacyjnych. Jedynie po ulicach o niewielkim natężeniu i prędkości ruchu samochodów (poniżej 50 km/h), ruch rowerowy może się odbywać po jezdniach wspólnie z ruchem samochodowym w sposób względnie bezpieczny. W związku z tym, na terenie miasta należy wyznaczyć i oznakować trasy rowerowe:

- trasa główne wewnętrzna: ulicami Stefana Żeromskiego, Zwycięstwa, Władysława IV, most, ul. Józefa Konrada, Morska, Podzamcze, ul. Marii Curie Skłodowskiej
- trasa główne wylotowe: ul. o. Damiana Tynieckiego, ul. Leśna, ul. Wojska Polskiego, ul. Adama Mickiewicza
- trasy zbiorcze: ul. Okrężna, ul. Fryderyka Chopina

Trasy te mogą tworzyć wydzielone z jezdni drogi dla rowerów, pasy dla rowerów przy jezdni oraz ulice lokalne. W ciągu tras lokalnych mogą znaleźć się także drogi polne. Dopiero stworzenie załączku takiej sieci upoważnia do rozpoczęcia promocji roweru jako środka transportu w mieście.

Tworzenie bulwarów spacerowych

Atrakcyjne i bezpieczne bulwary spacerowe są szczególnym elementem sieci ciągów pieszych. Oprócz śródmiejskiej strefy ruchu pieszego i ciągów pieszych łączących śródmieście z osiedlami mieszkaniowymi, sieć taką powinny tworzyć:

- nadrzeczny bulwar spacerowy w pasie pomiędzy ul. Morską a Wieprzą,
- nadmorski bulwar spacerowy.
-

7.6. Inwestycje z zakresu terenów zielonych.

Las Komunalny ul. Morska, ul. Józefa Conrada – pow. 4 ha

Przebudowa struktury samego lasu przez wzbogacenie podszytu, dostosowanie lasu do potrzeb ruchu turystycznego. W miejscach proponowanych polan i wewnątrz parkowych przeznaczonych do swobodnej penetracji konieczne będzie wprowadzenie nawierzchni trawiastej - gatunków odpornych na deptanie, natomiast w pozostałej części terenu należy prowadzić gospodarkę polegającą na regularnym odchwaszczaniu i zachowaniu cennych, istniejących gatunków runa.

Ponieważ wzdłuż parku przebiega droga łącząca Darłowo z Darłowkiem Wschodnim, w sezonie intensywnie użytkowana, należy wewnątrz parku uchronić przed niekorzystnym wpływem spalin przez wprowadzenie żywopłotu z ligustra na całej długości drogi.

Ważnym elementem jest również poprawienie stanu technicznego istniejących alejek spacerowych przez wprowadzenie nawierzchni utwardzonej np. ziemno – żwirowej – łatwej w utrzymaniu i konserwacji a zarazem funkcjonalnej – nie zatrzymuje wody. Konieczne jest również uzupełnienie oświetlenia – wzdłuż drogi oraz wzdłuż bulwaru.

Las komunalny ul. Zwycięstwa

Inwestycja polegająca na przeprowadzeniu pielęgnacji drzewostanu (usunięcie egzemplarzy chorych, zagrażających, przerzedzenie drzewostanu i wprowadzenie gatunków nowych, wzbogacających podszyt i runo). Wykonanie utwardzonej ścieżki spacerowej (nawierzchnia ziemna utwardzona lub żwirowa).

Las komunalny ul. Parkowa

Wykonanie przecinki drzewostanu – usunięciu drzew chorych, zagrażających, drzew rosnących w zbyt dużym zagęszczeniu, wprowadzenie nowych gatunków uzupełniających modernizacja istniejących ciągów pieszych - w miarę potrzeb wymiana nawierzchni na bezpieczną – z kostki betonowej.

Las komunalny ul. Słowiańska

Wprowadzenie nasadzeń uzupełniających, zmiana nawierzchni na ziemno-żwirową – w istniejących ciągach komunikacji pieszej , przeprowadzenie nowych, utwardzonych alejek na długości całego obiektu w nawiązaniu do istniejącego układu. Budowa ogrodzonego placu zabaw – pow. 150-200m² z urządzeniami sprawnościowymi o zróżnicowanym stopniu trudności – dostosowanymi do potrzeb różnych grup wiekowych (równoważnie, bujaki, przepłotnie, karuzele, zestawy sprawnościowe).W sektorze, w którym przeważają brzozy należy wprowadzić nawierzchnię piaskowo-żwirową.

Ciąg komunikacji pieszej : stacja PKS – ul. Bogusława X – ul. Powstańców Warszawskich – Brama kamienna.

- Wymienionymi wyżej ulicami przebiega główna oś miasta, wzdłuż której zlokalizowane są najciekawsze zabytki miasta. Należy dążyć aby wyżej wymieniony ciąg uzyskał reprezentacyjny charakter.

•

Bulwar nad Wieprzą

- W wielu wcześniejszych opracowaniach pojawia się również problem przebudowy układu urbanistycznego miasta we fragmencie od mostu kamiennego na Wieprzy do kładki pieszej na Wieprzy ul. Flisacka.
Odcinek ten proponuje się włączyć w ciąg bulwaru (łączna długość 1,5 km). Na proponowanym odcinku należy wprowadzić: utwardzoną nawierzchnię (kostka betonowa), miejsca wypoczynku, oświetlenie, pomosty widokowe, roślinność towarzyszącą.

7.7. Centrum sportowo-rozrywkowe.

W programie ośrodka o pow. 2,5 ha przewiduje się: założenie kortów tenisowych, boisk do gier zespołowych, zespołu basenów na otwartej przestrzeni (w miarę pozyskiwania środków finansowych - basenu krytego), siłowni, obiektów towarzyszących - punkty gastronomiczne, sanitariaty, punkt opieki medycznej, wypożyczalni sprzętu sportowego.

W sytuacji zainteresowania inwestorów zewnętrznych również centrum rozrywki funkcjonujących także w godzinach nocnych. Ze względu na możliwą uciążliwość dla turystów nie korzystających z usług centrum w godzinach nocnych proponuje się lokalizację w rejonie tzw. patelni, po stronie wschodniej miasta.

Ze względu na dużą atrakcyjność proponowanej lokalizacji obiekty powinny służyć turystyce i rozrywce przez cały rok oraz przez niemal całą dobę. Stąd w proponowanym rozwiązaniu przedsięwzięcia sportowo rekreacyjne korty, baseny, siłownie działające głównie w ciągu dnia oraz kompleks usług rozrywkowych

działający w godzinach wieczornych i nocnych z możliwością funkcjonowania dyskotek, restauracji, występów zespołów muzycznych itp.

Duża powierzchnia terenów przy intensywnej zabudowie umożliwi stworzenie małowciążliwego dla pozostałej części miasta, drugiego centrum pozbawionego co prawda funkcji administracyjnych ale zapewniającego szereg usług rozrywkowych.

Inwestycjami niezbędnymi do utworzenia centrum sportowo-rozrywkowego jest również powstanie infrastruktury komunikacyjnej i komunalnej dla właściwego działania przedsięwzięcia.

Wykonalność przedsięwzięcia możliwa jest jedynie przy zaangażowaniu zewnętrznych środków. Inwestorem powinien być późniejszy operator przedsięwzięcia, możliwa jest także partycypacja środków lokalnych. Termin powstania centrum rok 2014.

7.8. Ekologiczna baza przetwórstwa i dystrybucji produktów rybołówstwa.

Przedsięwzięcie możliwe do uruchomienia w wariancie położenia mniejszego nacisku na funkcje uzdrowiskowe miasta, a przesunięcia dynamiki rozwoju na małą i średnią przedsiębiorczość.

W skład zadań realizacyjnych wchodzić może wykorzystanie obecnej bazy Przedsiębiorstwa „KUTER”. Celem inwestycji byłoby pozyskiwanie ryb morskich, sortowanie połowów na określone asortymenty gatunkowe i wielkościowe, dystrybucja produktów, okresowe przechowywanie nadwyżek, przerób ryby wycofanej, transport ryb i przetworów, obsługa podmiotów pozyskujących ryby. Możliwe jest funkcjonowanie przedsięwzięcia w połączeniu z regionalnym systemem przetwórstwa i dystrybucji ryby jako jednego z jego elementów.

Warunkiem zaistnienia przedsięwzięcia, w wyżej opisanej strukturze, jest możliwie jedynie przy spełnieniu warunku odpowiedniego zabezpieczenia inwestycji przed nieporządanyymi, negatywnymi skutkami oddziaływania na środowisko naturalne.

Przedsięwzięcie nie powinno mieć jednak charakteru priorytetowego, ponieważ w strategii miasta główny nacisk położony został na funkcje turystyczne miasta i portu dopiero w drugiej kolejności na funkcje bazy połowu i przetwórstwa ryb. Istotne jest jednak, aby Darłowo nie zatraciło całkowicie charakteru miasta rybackiego, stąd też propozycja funkcjonowania tej gałęzi, ale w bardzo ekoprzyjaznej postaci.

Stopień wykonalności inwestycji zależny od zaangażowania podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w obszarze połowów i przetwórstwa ryb.

7.9. Zakłady o charakterze produkcyjnym mające przyjazny charakter dla środowiska.

Mając na uwadze w przyszłości charakter uzdrowiskowy miasta, działaniem pożądanym jest pozyskanie inwestorów, tworzących miejsca pracy w branżach mających charakter przyjazny dla środowiska.

Wysoki stopień bezrobocia i niskie kwalifikacje ludności powodują , że Darłowo praktycznie powinno wchłonać każdą inwestycję z branży produkcyjnej i usługowej która jest obojętna dla środowiska naturalnego, tworzy miejsca pracy i nie stanowi zagrożenia dla istniejącego sektora małej i średniej przedsiębiorczości.

Właśnie ze względu na małą i średnią przedsiębiorczość szczególną uwagę należy zwrócić na sektor handlu . Niepożądane jest wejście dużych marketów na teren Darłowa ze względu na słabość lokalnego drobnego handlu. Lokalizacja megasamów i centrum handlowego nie przyniesie w Darłowie dużej ilości miejsc pracy, natomiast zniszczyć może istniejąca sieć drobnego handlu.

Powstanie nowej infrastruktury handlowej jest pożądane jedynie w sytuacjach nowych inwestycji turystycznych np. centrum sportowo-rekreacyjnego lub w przypadku uruchomienia mariny jachtowej.

Drugim wyznacznikiem rozwoju jest preferowanie branż związanych z tradycją miasta, a więc produkcji i usług związanych z obsługą rybołówstwa, turystyki, eksploatacją portu oraz wytwórczością mającą możliwości rozwoju w skali lokalnej tj. produkcji mebli, przemysłu obuwniczego.

ZAŁĄCZNIK DO MEMORANDUM INFORMACYJNEGO GMINY – MIASTO DARŁOWO

Lp	Cele strategiczne	Działania w ramach programów operacyjnych							Horyzont czasowy
		Program rozwoju turystyki	Program rozwoju portu	Program rozwoju wytwórczości i przedsiębiorcz.	Program rozwoju infrastruktury transportu	Program rozwoju budownictwa mieszkaniowego	Program zarządzania nieruchomościami	Program rozwoju terenów zielonych i przyrody chronionej	
1	Stworzenie z Darłowa całorocznego ośrodka turystycznego o funkcjach uzdrowiskowych	1.Stworzenie oferty turystycznej 2.Stworzenie infrastruktury technicznej turystyki 3.Stworzenie wizerunku miasta uzdrowiskowego 4.System szkoleń dla obsługi ruchu turystycznego	-	-	1.Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego 2.Zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego 3.Stworzenie alternatywnych dla samochodu osobowych, sposobów podróżowania w obszarze miasta i powiązania z sąsiednimi gminami	-	1.Poprawa zagospodarowania terenów o funkcjach turystyczno-uzdrowiskowych 2.Podniesienie jakości utrzymania zabudowy na obszarach o szczególnym znaczeniu dla rozwoju turystyki i funkcji uzdrowiskowych 3.Rozwój terenów pod usługi turystyczno-uzdrowiskowe	1.Modernizacja i estetyzacja terenów zielonych miasta 2.Poprawa mikroklimatu i klimatu odczuwalnego 3.Program inwestycyjny terenów zielonych -Las Komunalny,ciąg komunikacji pieszej, park, bulwar nad Wieprzą, tereny otwarte	Osiągnięcie podstawowych standardów rok 2005 , realizacja projektu rok 2012
2	Wpisanie Darłowa w gamę atrakcji turystycznych baseny Morza Bałtyckiego	1.Program współpracy zagranicznej 2.Stworzenie oferty turystycznej	1.Budowa mariny jachtowej 2.Uruchomienie całorocznego przejścia granicznego	-	Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu towarowego i pasażerskiego	-	-	-	2004r
3	Zapewnienie mieszkańcom Darłowa dochodów z turystyki dającym możliwość inwestowania	System szkoleń dla obsługi ruchu turystycznego	Budowa mariny jachtowej	1.Uruchomienie Funduszu Poręczeń Kredytowych 2.Uruchomienie Inkubatora Przedsiębiorczości z centrum doradztwa	-	-	-	-	2005r
4	Odbudowa przeładunków towarów-drobnicy i pasz oraz ładunków masowych	-	1.Przeprowadzenie komunalizacji portu 2.Uruchomienie całorocznego przejścia granicznego 3.Budowa ok.100mb uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego	-	Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego	-	-	-	2003r
5	Utrzymanie obecnego poziomu obsługi rybołówstwa	-	Przeprowadzenie komunalizacji portu	Uruchomienie Funduszu Poręczeń Kredytowych	Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego	-	-	-	2003r

6	Rozwijanie funkcji turystyczno-pasażerskiej portu	1.System szkoleń dla obsługi ruchu turystycznego 2.Stworzenie oferty turystycznej	1.Przeprowadzenie komunalizacji portu 2.Uruchomienie całorocznego przejścia granicznego 3.Budowa mariny jachtowej	-	Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego	-	-	-	2004r
7	Zahamowanie postępującego procesu wzrostu bezrobocia	-	Budowa mariny jachtowej	1.Uruchomienie Funduszu Poręczeń Kredytowych 2.Uruchomienie Inkubatora Przedsiębiorczości z centrum doradztwa 3.Usprawnienie komunikacji pomiędzy władzą lokalną a środowiskiem biznesu	-	-	-	-	2005r
8	Stworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorcz. wśród mieszkańców Darłowa oraz możliwości wejścia inwestorów zewnętrznych	-	-	1.Uruchomienie Funduszu Poręczeń Kredytowych 2.Uruchomienie Inkubatora Przedsiębiorczości z centrum doradztwa 3.Usprawnienie komunikacji pomiędzy władzą lokalną a środowiskiem biznesu	Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego	-	Wyznaczenie i przygotowanie pod względem geodezyjnym i planistycznym gruntów przeznaczonych na cele gospodarcze	-	2005r
9	Zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego poprzez tworzenie nowych lokalnych rozwiązań transportowych	-	-	-	Stworzenie alternatywnych dla samochodu sposobów podróżowania w obszarze miasta i powiązania z sąsiednimi gminami	-	-	-	2004r
10	Rozwój komunalnego budownictwa mieszkaniowego oraz o podwyższonym standardzie łączącym funkcje turystyczno-usługowe	-	-	-	-	1.Przygotowanie terenów pod budownictwo mieszkaniowe w tym na 100 mieszkań komunalnych 2.Program budownictwa czynszowego 3.Wdrożenie programu remontów i modernizacji	Wyznaczenie i przygotowanie pod względem geodezyjnym i planistycznym gruntów przeznaczonych po budownictwo mieszkaniowe	-	2003r

11	Usprawnienie zarządzania nieruchomościami	-	-	-	-	1.Uchwalenie zasad prywatyzacji mieszkań i budynków gminy 2.Prywatyzacja usług konserwatorskich 3.Przeprowadzenie inwentaryzacji zasobów gminy	1.Sformułowanie zasad polityki gminy w zakresie wykorzystania gruntów , zasady zbywania oraz partycypacja gminy w uzbrajaniu terenów 2.Program czynszowego budownictwa mieszkaniowego	-	
12	Przystosowanie lasów komunalnych do obsługi ruchu turystycznego	-	-	-	-	-	-	1.Konserwacja i modernizacja istniejących terenów zielonych, 2.Program poprawy mikroklimatu i klimatu odczuwalnego 3.Program inwestycyjny lasów komunalnych	2005r
13	Stworzenie obszarów zieleni odpowiadających estetyką i funkcjonalnością standardom miast uzdrowiskowych	-	-	-	Stworzenie alternatywnych dla samochodu osobowego sposobów podróżowania w obszarze miasta i powiązania z sąsiednimi gminami	-	-	1.Konserwacja i modernizacja istniejących terenów zielonych, 2.Program poprawy mikroklimatu i i klimatu odczuwalnego 3.Program inwestycyjny lasów komunalnych	2006r
14	Wprowadzenie obszarów zieleni do uprawiania aktywnej turystyki i wypoczynku	1.Stworzenie infrastruktury technicznej turystyki 2.Stworzenie wizerunku miasta uzdrowiskowego	-	-	Stworzenie alternatywnych dla samochodu osobowego sposobów podróżowania w obszarze miasta i powiązania z sąsiednimi gminami	-	-	Program inwestycyjny lasów komunalnych	2006r

PROGRAM OPERACYJNY ROZWOJU TURYSTYKI W DARŁOWIE

Założeniem programu operacyjnego jest osiągnięcie długofalowych celów w sektorach usług turystycznych zgodnie z priorytetowymi kierunkami działań.

Wykorzystanie zalet lokalizacji – korzystnego usytuowania miasta , na które składają się : nadmorskie położenie, przyjazne warunki klimatyczne, sąsiedztwo kompleksów przyrodniczych i turystycznych, tradycje historyczne.

Celem działań jest stworzenie z Darłowa miejsca na całoroczny wypoczynek dla turystów wszystkich kategorii. W długim okresie czasu nadanie miastu charakteru uzdrowiskowego.

W pierwszej kolejności należy realizować przedsięwzięcia związane z tworzeniem promocji turystycznej miasta oraz infrastruktury technicznej turystyki. Za tymi działaniami powinny pójść przedsięwzięcia mające na celu podniesienie poziomu usług i ich dostępności tj. systemu szkoleń dla obsługi turystów Darłowa oraz rozszerzenie współpracy zagranicznej.

Ostatnim etapem jest utworzenie z Darłowa miasta o charakterze uzdrowiskowym jako przedsięwzięcia wieńczącego wcześniej podejmowane działania.

Działania w ramach programu operacyjnego turystyki :

1. Zachęcenie turystów do wizyty w Darłowie poprzez stworzenie oferty turystycznej dla poszczególnych segmentów rynku turystycznego.

Konieczne jest opracowanie oferty turystycznej w segmentach poszczególnych grup klientów. Darłowo nie oferuje selektywnej oferty turystycznej. Do stworzenia właściwej promocji miasta dla poszczególnych grup odbiorców ,niezbędna jest dywersyfikacja oferty i ukierunkowanie jej do konkretnych klientów – rynków turystycznych.

Dla celów strategicznych kształtowania oferty ,należy dokonać segmentacji rynku turystów przybywających do Darłowa i przedstawić konkretne rozwiązania .

Celem projektu jest dotarcie z ofertą usług turystycznych do konkretnych odbiorców i przedstawienie możliwości realizacji zainteresowań, hobby lub ulubionego sposobu wypoczynku właśnie w Darłowie.

Niezbędne jest stworzenie oferty turystycznej dla następujących segmentów rynku:

- rynek długich pobyków
- rynek krótkich pobyków
- rynek wędrowny
- rynek wycieczkowy
- rynek wyjazdów służbowych , konferencji

Oferty specjalne :

- rynek wędkarski
- rynek żeglarski
- rynek rowerowy
- rynek kulinarny
- rynek dla osób niepełnosprawnych

Horyzont czasowy: 2000 r.

Warunki finansowania: budżet gminy, lokalne organizacje turystyczne.

Jednostka odpowiedzialna: podmioty zaangażowane w realizację programu rozwoju turystyki, organizacje pozarządowe, Urząd Miejski w Darłowie - rola inspirująca i nadzoru nad prowadzonymi przedsięwzięciami.

2. Tworzenie infrastruktury technicznej turystyki.

Warunkiem właściwego działania rynku turystycznego Darłowa jest stworzenie nowoczesnej infrastruktury do jego rozwoju. Działania dotyczą wyposażenia miasta w podstawowe instrumenty techniczne sprzyjające pobytowi i korzystaniu z walorów turystycznych miasta.

Celem programu jest stworzenie technicznego zaplecza do rozwoju podstawowych funkcji turystycznych miasta. Program nie jest rozwiązaniem alternatywnym lecz koniecznym do funkcjonowania nowoczesnej turystyki w stopniu podstawowym.

Zadania:

- stworzenie zaplecza sanitarnego wzdłuż ul. Słowiańskiej, Helskiej, Alei Parkowej Morskiej, umożliwiającego utrzymanie lasu komunalnego i parku w odpowiedniej czystości
- opracowanie systemu ochrony, odnowy i utrzymania plaż jako jednego z podstawowych elementów atrakcji turystycznej. Wprowadzenie intensywnego czyszczenia plaży w okresie letnim
- stworzenie Darłowa „miastem czytelnym” – sezonowy punkt informacji turystycznej /możliwość obsługi w języku niemieckim lub angielskim/ oraz system informacji wizualnej dla turystów /usługi, dostęp do telefonu, parkingu, punktów sanitarnych, pomocy medycznej, gastronomii, miejsc noclegowych/
- uruchomienie parkingów w okresie sezonu w szczególności w rejonie Darłówka
- stworzenie sezonowych pól biwakowych i campingów o zróżnicowanym standardzie i ofercie cenowej. Uruchomienie pola do uprawiania carawaningu w obrębie Darłówka
- uruchomienie przy współpracy z gminami Darłowo, Mielno, Postomino szlaku rowerowego wzdłuż wybrzeża Bałtyku i wpisanie go w koncepcję szlaku Berlin – Królewiec
- stworzenie dostępności plaży dla osób niepełnosprawnych i starszych /specjalne zejścia na plażę połączone z Aleją Parkową i ul. Słowiańską
- organizacja transportu wewnętrznego dla osób niepełnosprawnych, w tym statków spacerowych do obsługi osób niepełnosprawnych
- we współpracy z gminami sąsiednimi, uruchomienie szlaku kajakowego rzeki Wieprzy i Grabowej. Budowa stacji kajakowej /np. na wyspie rzeki Wieprzy/ wraz z bazą techniczną do uprawiania kajakarstwa turystycznego. Wykorzystanie brzegów rzek jako miejsca na tworzenie bulwarów spacerowych

Źródła finansowania: budżet gminy, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Fundusz Ochrony Środowiska, fundusze pomocowe.

Termin realizacji: 2005r.

Jednostka odpowiedzialna: inicjator przedsięwzięć związanych z tworzeniem infrastruktury technicznej turystyki - Urząd Miejski w Darłowie.

3. Opracowanie oferty uzdrowiskowej w oparciu o sprawdzone wzory.

Szansą wydłużenia sezonu w Darłowie jest pozyskanie klientów wypoczywających poza sezonem letnim. Jednym z możliwych rozwiązań jest stworzenie w Darłowie przedsięwzięć umożliwiających nadanie miastu cech ośrodka uzdrowiskowego.

Celem programu jest zaoferowanie przez Darłowo kuracjom zdrowego środowiska i szerokiej gamy usług uzdrowiskowych. Pozwoli to na funkcjonowanie turystyki w okresie całego roku.

Zadania:

- popularyzacja walorów klimatycznych Darłowa – położenie w ofertach turystycznych szczególnego nacisku na korzyści płynące z wykorzystania tutejszego mikroklimatu
- tworzenie klimatu architektonicznego uzdrowiska /tereny zielone/ - wdrożenie programów operacyjnych w zakresie rozwoju terenów zielonych pozwoli na uzyskanie wizerunku ośrodka uzdrowiskowego
- przystosowanie kwater do obsługi ludzi starszych i niepełnosprawnych, umożliwiających dostępność dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich
- organizacja imprez pozasezonowych dla ludzi starszych
- wykorzystanie zasobów wód podziemnych do stworzenia gamy usług balneologicznych

Źródła finansowania: budżet gminy , Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Fundusz Ochrony Środowiska, fundusze pomocowe.

Termin realizacji: 2015r.

Jednostka odpowiedzialna: podmioty zaangażowane w realizację programu rozwoju turystyki, organizacje pozarządowe, Urząd Miejski w Darłowie - rola inspirująca i nadzoru nad prowadzonymi przedsięwzięciami.

4. System szkoleń dla właścicieli pensjonatów i organizatorów wypoczynku.

Barierą w rozwoju turystyki jest niedostatek wyszkolonej kadry mogącej świadczyć nowoczesne usługi turystyczne , mającej doświadczenie w zarządzaniu obiektami turystycznymi.

Celem programu jest stworzenie lokalnego systemu edukacji turystycznej umożliwiającej w przyszłości profesjonalną obsługę gości Darłowa.

Harmonogram działań:

- uruchomienie klasy o profilu „zarządzanie w turystyce” na poziomie szkoły średniej
- kursy dla właścicieli pensjonatów i podmiotów świadczących usługi turystyczne w zakresie obsługi rynku turystycznego
- spotkania informacyjne i konferencje dla liderów lokalnej turystyki z udziałem przedstawicieli biur turystycznych z kraju i zagranicy
- kursy językowe dla osób uczestniczących w obsłudze turystów zagranicznych
- seminaria dla mieszkańców Darłowa upowszechniające „dobre wzory” w sektorze usług turystycznych

Źródła finansowania: budżet gminy, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Fundusz Ochrony Środowiska, fundusze pomocowe.

Termin realizacji: 2002r.

Jednostka odpowiedzialna: Powiatowy Urząd Pracy w Sławnie, jednostki szkoleniowe z terenu Darłowa, organizacje turystyczne, organizacje pozarządowe działające w obszarze turystyki.

5. Program współpracy zagranicznej.

W zakresie obsługi rynku turystów zagranicznych Darłowo nie wykorzystuje swoich potencjalnych możliwości.

Celem programu jest zniesienie barier uniemożliwiających zwiększenie udziału gości zagranicznych w korzystaniu z usług turystycznych Darłowa.

Zadania:

- poprawa stanu bezpieczeństwa publicznego na terenie Darłowa. Działania w szczególności dotyczyć powinny stworzenia płaszczyzny współpracy pomiędzy policją, strażą miejską a właścicielami obiektów turystycznych
- wprowadzenie systemu monitoringu w miejscach szczególnie niebezpiecznych dla turystów krajowych i zagranicznych
- dystrybucja oferty turystycznej Darłowa za granicą
- otwarcie całorocznego przejścia granicznego w porcie Darłowo /niezależnie od powstania mariny dla jachtów/
- udostępnienie lotniska w jednostce wojskowej do obsługi małego ruchu turystycznego
- uruchomienie sezonowego połączenia z Bornholmem wraz z programem turystycznym – wykorzystanie współpracy z gminą Nexø do promocji Darłowa na rynkach krajów Unii Europejskiej

Źródła finansowania: budżet gminy , środki pomocowe, środki prywatne.

Termin realizacji: 2005r.

Jednostka odpowiedzialna: podmioty zaangażowane w realizację programu rozwoju turystyki, organizacje pozarządowe, Urząd Miasta Darłowo - rola inspirująca i nadzoru nad prowadzonymi przedsięwzięciami.

PROGRAM OPERACYJNY ROZWOJU PORTU W DARŁOWIE

Program operacyjny rozwoju portu w Darłowie obejmuje trzy grupy działań realizacyjnych:

1. Działania warunkujące osiągnięcie założonych celów strategicznych rozwoju portu, do których zaliczono:
 - przeprowadzenie komunalizacji portu morskiego
 - uruchomienie całorocznego morskiego przejścia granicznego
2. Działania, których warunkiem realizacji jest uprzednie przeprowadzenie komunalizacji portu, do których zaliczono:
 - doprowadzenie do rozpoczęcia budowy mariny
 - prowadzenie działań marketingowych i promocyjnych w zakresie aktywizacji gospodarczej portu
3. Działania, których realizację ujmuje się wariantowo, zarówno co do podmiotu ich realizacji (wykonawcy) jak i czasu ich realizacji, do których zaliczono:
 - budowę nowego 100-metrowego odcinka uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego

1. Przeprowadzenie komunalizacji portu morskiego.

Podstawowym warunkiem wdrożenia programu operacyjnego rozwoju portu jest przeprowadzenie komunalizacji portu. Po jej przeprowadzeniu należy skoncentrować się na osiągnięciu strategicznych celów pośrednich rozwoju portu jakimi są: /1/ rozwijanie funkcji turystyczno-pasażerskiej; /2/ stopniowa odbudowa przeładunków towarów w porcie - drobnicy i pasz oraz ładunków masowych (materiałów budowlanych, węgla) i innych; /3/ utrzymanie obecnego poziomu obsługi rybołówstwa bałtyckiego.

Port morski powinien być jednym z podstawowych ogniw aktywizacji gospodarczej miasta i gminy. Gmina może uzyskać decydujący wpływ na współzależne z potrzebami miasta kształtowanie struktury gospodarczej i przestrzennej portu tylko poprzez jego skomunalizowanie, zgodnie z ustawą portową.

Realizacja - przeprowadzenie według procedury przedstawionej niżej w okresie do końca I kwartału 2000 r.

Harmonogram działań:

- powołanie przez Zarząd (Radę) Miasta pełnomocnika ds. związanych z organizacją podmiotu zarządzającego portem komunalnym w celu przygotowania wniosków do wojewody zachodniopomorskiego o skomunalizowanie wchodzących w rachubę gruntów portowych (w tym przede wszystkim będących we władaniu Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa) z ustawy o portach i przystaniach morskich oraz do Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku o przekazanie gruntów, które nie są mu niezbędne do wykonywania zadań. Komunalizacji w I etapie działań powinny także podlegać tereny zajmowane przez Państwowe Zakłady Zbożowe /PZZ/ Stoisław (bez terenów, na których posadowione są obiekty budynkowe i kubaturowe); w szczególności chodzi o cały pas terenu położony wzdłuż nabrzeży Gdyńskiego i Szczecińskiego
- opracowanie we współpracy z władzami miasta projektu aktu założycielskiego (umowy) spółki z o.o. Morski Port Komunalny Darłowo
- opracowanie projektu uchwały Rady Miejskiej o powołanie w/w spółki
- przygotowanie propozycji personalnych obsady zarządu portu (początkowo 2 max 3 osoby), których zadaniem będzie w I etapie funkcjonowania portu komunalnego gospodarka gruntami i obiektami portu, pobieranie opłat portowych, prowadzenie związanych z tym rozliczeń (ewidencja przychodów), nadzór techniczny obiektów, ich ocena i przygotowanie propozycji wykorzystania
- zatwierdzenie wniosków pełnomocnika i podjęcie wspomnianych wyżej uchwał przez Zarząd i Radę Miasta
- wskazanie i przygotowanie siedziby zarządu portu
- powołanie zarządu i rady nadzorczej spółki
- rejestracja spółki
- przegląd przez nowy zarząd obowiązujących w momencie jego powołania umów o dzierżawę gruntów i obiektów portowych
- zatwierdzenie i ogłoszenie taryfy portowej - najlepiej wzorowanej na taryfie Urzędu Morskiego w Słupsku
- nawiązanie współpracy z użytkownikami portu oraz administracją morską
- opracowanie i przyjęcie programu bieżących działań zarządu portu (np. na 1 rok)
- rozpoczęcie prac nad strategią rozwoju portu przy uwzględnieniu harmonizacji z rozwojem miasta

Powołanie portu komunalnego oznacza - zgodnie z ustawą portową - uzyskanie prawa pierwokupu terenów przy sprzedaży lub przeniesieniu użytkowania wieczystego, a także prawo pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste (art.4 ust.1 ustawy portowej). Jest to szczególnie istotne w odniesieniu do uwłaszczonych terenów Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich "Kuter" i Państwowych Zakładów Zbożowych /PZZ/ Stoisław.

Niezależnie od przedstawionych działań, Zarząd Miasta powinien szybko przystąpić do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego portu. Koszt realizacji planu szacuje się na około 100 tys. zł. czas realizacji 6 miesięcy od daty podpisania umowy z wyłonionym w konkursie wykonawcą. Efektem może być m.in. zablokowanie wyprzedaży terenów portowych, poprzez wskazanie w planie sposobu wykorzystania wszystkich terenów znajdujących się w granicach portu.

W/w działania będą m.in. miały wpływ na racjonalne dokończenie procesu restrukturyzacji branży przetwórstwa rybnego, zapewniające utrzymanie tej funkcji na obszarze portu co najmniej w dotychczasowych rozmiarach.

2. Uruchomienie całorocznego morskiego przejścia granicznego

Drugim działaniem realizacyjnym w ramach programu operacyjnego rozwoju portu jest uruchomienie całorocznego morskiego przejścia granicznego jako warunku rozwijania wszystkich form działalności gospodarczej portu, szczególnie aktywizacji obsługi ruchu pasażersko-turystycznego. Koszt realizacji przejścia granicznego szacuje się na 120 tys. zł. Okres realizacji - do połowy 2000 roku.

3. Doprowadzenie do rozpoczęcia budowy mariny.

Działania realizacyjne obejmują:

- uszczegółowienie koncepcji budowy mariny w ramach uruchomionego projektu Phare; wykonanie badań przedinwestycyjnych - wybór lokalizacji, szacunek nakładów. Termin realizacji (do końca 2000 roku) i środki finansowe - zgodnie z harmonogramem projektu Phare „SUPPORT-NET”
- projektowanie i realizację budowy przy zaangażowaniu środków pomocowych Unii Europejskiej. Po ukończeniu projektu Phare dotyczących badań przedinwestycyjnych należy podjąć działania zmierzające do uruchomienia kolejnego projektu umożliwiającego uzyskanie środków pomocowych na projektowanie i realizację budowy mariny.

4. Rozwinięcie działań marketingowych i promocyjnych w zakresie aktywizacji rozwoju portu

Prowadzenie promocji portu przez Zarząd Portu lub przedstawicieli miasta zajmujących się marketingiem i promocją - jako działania ciągłe.

5. Budowa około 100 mb uniwersalnego nabrzeża przeładunkowego.

Wybór lokalizacji - w przedłużeniu nab. Szczecińskiego względnie - jeśli nie dojdzie do przeniesienia użytkowania wieczystego terenów PZZ Stoisław - na południowym odcinku nabrzeża Refulacyjnego (poczynając od granicy z terenami PZZ Stoisław)

- koszt budowy nabrzeża ciężkiego o głębokości 4(5) m. ok. 3,5 - 4 mln zł.
- finansowanie realizacji alternatywnie:
 - przez Urząd Morski w Słupsku ze środków budżetowych
 - przez gminę

Ze względu na ograniczone możliwości finansowe gminy (Zarządu Portu Komunalnego) preferuje się rozwiązania polegające na wprowadzeniu budowy nabrzeża do planu inwestycyjnego Urzędu Morskiego w Słupsku i dopiero potem przejęcie tego nabrzeża wraz z zapleczem lądowym przez gminę. Postulowany termin realizacji w 2000 lub 2001 roku.

W wypadku przejęcia przez gminę od Urzędu Morskiego nabrzeża Szczecińskiego i Gdyńskiego, a od PZZ Stoisław zaplecza lądowego tych nabrzeży, Zarząd Portu Komunalnego uzyska łącznie 345 mb nabrzeży uniwersalnych z rozległym zapleczem. Wówczas nie będzie wymagana szybka budowa 100 mb nowego nabrzeża.

Przedstawione działania realizacyjne w ramach programu operacyjnego rozwoju portu w Darłowie muszą być powiązane z określonymi działaniami w ramach programu rozwoju infrastruktury transportowej oraz programu rozwoju turystyki. Chodzi o modernizację dróg dojazdowych do portu (szczególnie do zachodniej części), remont linii kolejowej port w Darłowie - Sławno oraz komplementarne

działania realizacyjne w programie rozwoju turystyki względem przewidywanej budowy mariny.

PROGRAM OPERACYJNY ROZWOJU WYTWÓRCZOŚCI I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI W DARŁOWIE

Cel główny

Rozwój sektora małych i średnich przedsiębiorstw tworzących nowe miejsca pracy oraz zapewniających stały wzrost standardu życia mieszkańców gminy. Dynamika działań samorządu i mieszkańców powinna doprowadzić do postrzegania miasta jako miejsca aktywnego gospodarczo o wysokim potencjale lokalnej przedsiębiorczości.

Założeniem przy tworzeniu programu operacyjnego rozwoju drobnej przedsiębiorczości i wytwórczości jest uruchomienie instrumentów, które generowałyby tworzenie nowych podmiotów gospodarczych i miejsc pracy w oparciu o **lokalny potencjał gospodarczy**. Zbyt optymistyczne wydaje się założenie, że na darłowskim rynku pojawi się inwestor, który rozwiąże lokalne problemy przedsiębiorczości.

Działania mające umożliwić podniesienie poziomu ekonomicznego sektora małych i średnich przedsiębiorstw, muszą wywodzić się z potencjału mieszkańców Miasta przy wsparciu władz samorządowych.

Celem programu operacyjnego jest przede wszystkim dostarczenie lokalnej społeczności narzędzi umożliwiających rozwój wytwórczości i drobnej przedsiębiorczości oraz utworzenie stałej, opartej na jasnych zasadach formy współpracy pomiędzy przedsiębiorcami i sektorem samorządowym w celu zachęty do skutecznej, wzajemnej współpracy.

Założenia strategiczne rozwoju sektora drobnej przedsiębiorczości i wytwórczości zawierają działania realizacyjne, których celem jest stworzenie instrumentów umożliwiających rozwój sektora lokalnych małych i średnich przedsiębiorstw tj:

- instrumentów finansowych wspomagających zasilanie finansowe firm powstających oraz tworzących nowe miejsca pracy / lokalny Fundusz Poręczeń Kredytowych/
- instrumentów umożliwiających konsolidację działań samorządu gospodarczego, terytorialnego i przedsiębiorców niezrzeszonych w celu ożywienia lokalnego rynku gospodarczego Darłowa / Inkubator Przedsiębiorczości z centrum wspierania małej przedsiębiorczości /

- stworzenie lokalnej polityki wspierania sektora darłowskich małych i średnich przedsiębiorstw

Tworzenie instrumentów wspierania działań małej i średniej przedsiębiorczości powinno być wspomagane przez samorząd lokalny. Natomiast bezpośrednia realizacja zadań i późniejsze prowadzenie uruchomionych instrumentów powinno być powierzone niezależnemu podmiotowi. Podmiot ten stworzony przez samorząd, organizacje pozarządowe musi zapewnić autonomię działań, ale jednocześnie umożliwić kontrolę nad wykonywaniem przedsięwzięć merytorycznych.

Wykonanie poniższych działań najlepsze efekty przyniesie w przypadku realizacji wszystkich przedsięwzięć, możliwa jest również wariantowe podjęcie niektórych z nich.

Przewidziane działania:

1. Utworzenie lokalnego Funduszu Poręczeń Kredytowych.

Celem jest umożliwienie szerszego dostępu do bankowych i pozabankowych źródeł finansowania lokalnej drobnej przedsiębiorczości, poprzez uruchomienie instrumentu umożliwiającego tworzenie instytucjonalnych zabezpieczeń pożyczek i kredytów.

Fundusz Poręczeń Kredytowych jest instrumentem umożliwiającym dostęp małych i średnich przedsiębiorstw, a także osób bezrobotnych uruchamiających działalność gospodarczą do środków finansowych Funduszu Pracy, banków komercyjnych, funduszy celowych.

Istota Funduszu polega na ustanowieniu instytucjonalnego podmiotu, który umożliwia podjęcie środków finansowych poprzez udzielanie gwarancji /poręczenia/ dla kredytodawcy, na środki podejmowane przez właścicieli małych i średnich przedsiębiorstw lub osoby rozpoczynające działalność gospodarczą.

Szczególne znaczenia Fundusz nabiera w sytuacji, gdy trudno jest pozyskać odpowiednią ilość poręczycieli /osoby fizyczne/ o zarobkach odpowiadających wymaganiom kredytodawcy. Fundusz zabezpiecza pożyczki w około 60% zaciąganej pożyczki /kredytu/ i określa maksymalną kwotę ponoszonego zobowiązania np. do 20.000 zł. W sytuacji, gdy pożyczkobiorca nie spłaca pożyczki /kredytu/, Fundusz wypłaca deklarowaną kwotę na rzecz instytucji finansowej /banku/, zaś od swojego klienta dochodzi zwrotu należności poręczenia uprzednio zabezpieczonej wekslem in blanco.

Fundusz Poręczeń Kredytowych powinien mieć w przypadku Darłowa charakter ponadlokalny, tj. zostać utworzony wraz z sąsiednimi gminami, np. gminą wiejską

Darłowo, gminą Sławno oraz innymi jednostkami samorządu terytorialnego, gospodarczego, które za cel stawiają sobie lokalny rozwój gospodarczy.

Procedury tworzenia Funduszu nie są skomplikowane, zaś kapitał zaangażowany w jego uruchomienie ma efekt mnożnika kapitałowego tj. wysokość gwarancji może przekraczać wysokość zaangażowanych środków.

Harmonogram działań:

- powołanie związku gmin mającego na celu uruchomienie regionalnego Funduszu Poręczeń Kredytowych lub przekazanie kompetencji jego uruchomienia na rzecz lokalnej organizacji pozarządowej
- podjęcie uchwały przez samorządy lokalne tworzące Fundusz Poręczeń Kredytowych o zabezpieczeniu środków z budżetów gmin na tworzenie Funduszu / łączna kwota kapitału gwarancyjnego powinna wynosić nie mniej niż 0,5 mln zł./
- powołanie przez podmioty tworzące Fundusz pełnomocnika do uruchomienia oraz formalna jego rejestracja
- opracowanie procedur działania funduszu i powołanie Komisji Kwalifikacyjnych spośród członków założycieli Funduszu
- udostępnienie lokalu i podstawowego wyposażenia na działalność Funduszu
- uruchomienie działalności operacyjnej Funduszu.

Horyzont czasowy: do końca 2002 r.

Warunki finansowania: środki własne gminy i jednostek współtworzących Fundusz.

Organizator działań: Samorząd lokalny gmin uruchamiających Fundusz, lokalne organizacje pozarządowe działające na polu wspierania przedsiębiorczości.

2. Uruchomienie Inkubatora Przedsiębiorczości wraz z centrum doradztwa i szkoleń.

Celem jest stworzenie warunków ułatwionego startu w biznesie dla osób bezrobotnych, rozpoczynających działalność gospodarczą i młodych firm oraz

stworzenie ośrodka koordynującego i promującego działania w zakresie lokalnej przedsiębiorczości w Darłowie.

Poważną przeszkodą w rozwoju sektora małych przedsiębiorstw w Darłowie jest brak ośrodka inspirującego powstawanie nowych podmiotów i pomagającego osobom prowadzącym działalność gospodarczą. Jedną z przyczyn powstania tej przeszkody jest rozproszenie działań, a raczej brak jednego, prężnego ośrodka, który umożliwiałby animowanie działań gospodarczych.

Dla miast wielkości Darłowa sprawdzonym przedsięwzięciem jest uruchomienie Inkubatora Przedsiębiorczości wraz z usługami szkoleniowymi i doradczymi dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Idea Inkubatora polega na stworzeniu miejsca, gdzie osoby bezrobotne pragnące uruchomić działalność gospodarczą lub młode firmy mogą bezpiecznie się rozwijać przez okres trzech lat.

Po 3-letnim okresie przebywania w Inkubatorze muszą go opuścić i być zdolne do samodzielnych działań rynkowych.

Istota pomocy Inkubatora polega na przyjęciu firm pod „jeden dach” i obniżaniu kosztów działalności firm. Pierwszym elementem są stawki czynszów i nakłady początkowe przedsiębiorców na uruchomienie działalności. Wchodząc do Inkubatora przedsiębiorcy nie muszą dokonywać remontów pomieszczeń, przyłączy mediów, telefonu, alarmu. Otrzymują dozór swoich pomieszczeń, usługi sekretarskie, księgowe, prawne po cenach niekomercyjnych.

Podobnie niekomercyjny charakter mają stawki czynszu jaki płacą lokatorzy Inkubatora. W pierwszym roku wynosi on ok. 50% stawek funkcjonujących na wolnym rynku, w drugim 70% , w trzecim 100%.

Pierwsze kroki w działalności gospodarczej, przedsiębiorcy stawiają pod opieką osób mogących doradzić w zakresie prawa, księgowości, marketingu.

Z czasem Inkubator staje się miejscem lokalnej aktywności gospodarczej, który ze względu na różnorodność działań i branż przyciąga również kontrahentów z zewnątrz.

Pożądane jest, aby tworzone pozostałe instrumenty wspierania przedsiębiorczości, m.in Fundusz Poręczeń Kredytowych działały w tym samym budynku co Inkubator Przedsiębiorczości.

Harmonogram działań:

- wybór i przygotowanie od strony prawnej obiektu do ulokowania w nim Inkubatora Przedsiębiorczości / pow.budynku co najmniej 3.000 m² oraz teren pod parking /
- powołanie podmiotu prowadzącego Inkubator /może to być jednostka tożsama z prowadzącą Fundusz Poręczeń Kredytowych /

- uchwała Rady Miejskiej o przeznaczeniu obiektów pod uruchomienie Inkubatora Przedsiębiorczości /dzierżawa o symbolicznej odpłatności na okres co najmniej 10 lat /
- ustanowienie zapisu w budżecie miejskim o przeznaczeniu środków na prace adaptacyjne Inkubatora Przedsiębiorczości
- wystąpienie samorządu o dofinansowanie tworzenia Inkubatora do instytucji statutowo wspierających drobną przedsiębiorczość / Krajowy Urząd Pracy, Fundusz PHARE, Program Baku Światowego TOR#10 /
- przeprowadzenie prac remontowych w obiektach Inkubatora
- przygotowanie personelu Inkubatora /szkolenia , staże w Inkubatorach istniejących w Polsce , 2-3 osoby /
- uruchomienie Inkubatora wraz z ośrodkiem szkoleniowo - doradczym dla przedsiębiorców.

Horyzont czasowy: 2005 r.

Warunki finansowania: ok. 2 mln zł. środki budżetowe Miasta, środki pomocowe , środki Funduszu Pracy, mienie komunalne gminy.

Organizator działań: Urząd Miejski w Darłowie - rola inspirująca, lokalne organizacje pozarządowe działające na polu wspierania przedsiębiorczości.

3. Utworzenie systemu sprawnego komunikowania się władz lokalnych i środowisk przedsiębiorców.

Celem jest stworzenie płaszczyzny porozumienia pomiędzy władzami samorządowymi oraz środowiskami lokalnego biznesu, mającej sprzyjać przedsięwzięciom z zakresu przedsiębiorczości na terenie Darłowa. Uczestnikami będą obecnie funkcjonujące i powołane w przyszłości organizacje przedsiębiorców oraz władze lokalne.

Z danych diagnozy stanu miasta wynika, że obecnie brak porozumienia oraz skutecznej współpracy na dokonywanie pozytywnych zmian gospodarczych. Wynika to z mało skutecznych działań obu sektorów /biznesu i samorządu/ mających na celu przyspieszenie lokalnego rozwoju gospodarczego.

Głęboka analiza przyczyn tego stanu powinna być przedmiotem ogólnodostępnej dyskusji w której powinna wziąć udział jak najszersza reprezentacja mieszkańców Darłowa.

Wspólnie, samorząd gospodarczy oraz terytorialny, powinny utworzyć system wzajemnej współpracy pomiędzy istniejącymi i ewentualnie utworzonymi organizacjami biznesu a władzą lokalną ,jako instrument doradczy dla obecnych i kolejnych władz samorządowych. Jego celem powinno być:

- informowanie władz miasta o celach i potrzebach lokalnych firm i przedsiębiorców
- negocjowanie i rozstrzyganie sporów pomiędzy miastem a środowiskiem przedsiębiorców
- opiniowanie decyzji miasta odnoszących się do działalności gospodarczej
- informowanie środowisk biznesu o zamiarach samorządu przez władze miasta
- precyzowanie oczekiwań władz samorządowych od środowisk lokalnego biznesu

Harmonogram działań:

- zaproszenie lokalnych środowisk przedsiębiorców do tworzenia systemu wzajemnej komunikacji
- formalne powołanie ogólnodostępnego dla wszystkich mieszkańców forum gospodarczego i określenie procedur jego funkcjonowania
- działalność merytoryczna

Horyzont czasowy: 2000 r.

Warunki finansowania: środki budżetowe Miasta, środki samorządu gospodarczego.

Organizator działań: Urząd Miejski w Darłowie - rola inspirująca, lokalne organizacje pozarządowe działające na polu wspierania przedsiębiorczości.

Proponowana struktura organizacji systemu instrumentów rozwoju drobnej przedsiębiorczości i wytwórczości w Darłowie:

Ze względów na koszty utworzenia i późniejszego funkcjonowania najwłaściwszym rozwiązaniem będzie skupienie Funduszu Poręczeń Kredytowych i Inkubatora Przedsiębiorczości z ośrodkiem szkoleń i doradztwa w ramach jednego podmiotu.

Stworzenie silnego centrum ma na celu dostarczenie pomocy dla osób bezrobotnych i prowadzących działalność gospodarczą w postaci:

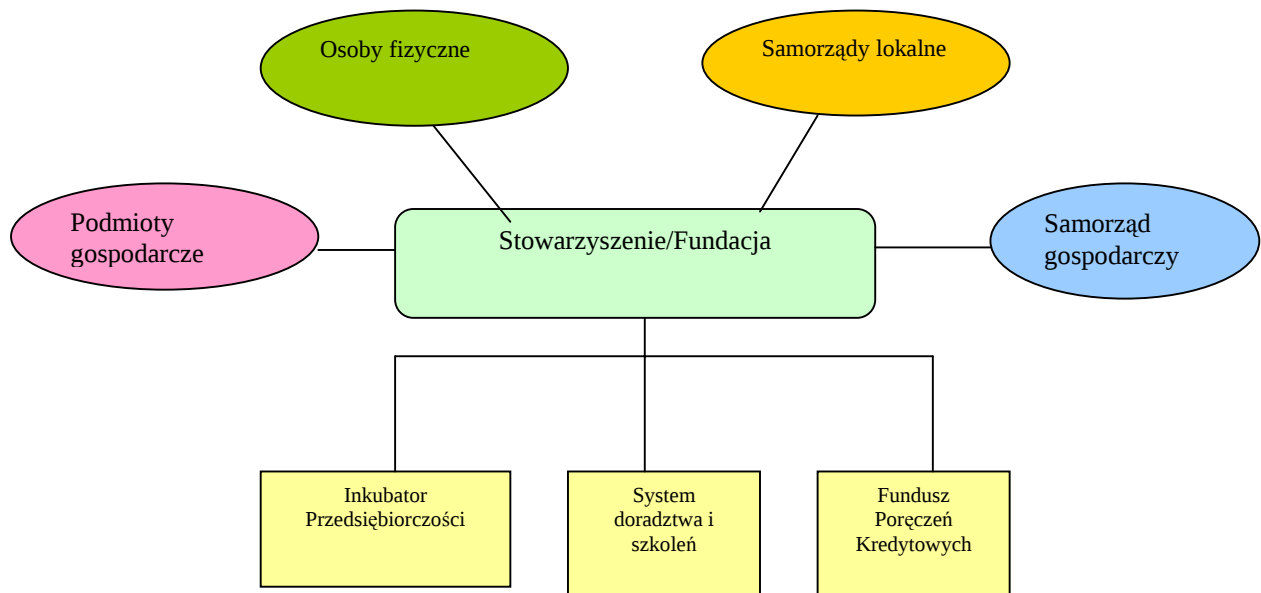
- lokalu po preferencyjnych cenach dzierżawy
- poręczenia kredytu bankowego lub pożyczki z Funduszu Pracy
- szkolenia przygotowującego do działalności gospodarczej
- doradztwa w zakresie podatków, prawa, marketingu

Najkorzystniejszą formą prawną będzie Stowarzyszenie lub Fundacja. Podmioty te mają charakter non profit, co pozwoli na korzystanie ze środków pomocowych zarówno krajowych jak i zagranicznych.

Stworzenie przedsięwzięcia wymagać będzie współpracy wielu środowisk społecznych i gospodarczych Darłowa i może się stać płaszczyzną konsolidacji wysiłków mających na celu rozwój miasta.

Realizacja przedsięwzięć związanych z powstaniem poszczególnych elementów pomoże wykreować właściwą politykę samorządu lokalnego wobec sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Pozwoli na powstanie działań skupiających się na kompleksowym podejściu do problemów drobnej przedsiębiorczości, a nie jedynie na rozwiązywaniu doraźnych problemów drobnego handlu i usług w sezonie letnim.

Przykładowa konstrukcja organizacyjna systemu wspierania drobnej przedsiębiorczości w Darłowie :



PROGRAM OPERACYJNY W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU

Cel główny

Stworzenie sprawnego i bezpiecznego systemu transportu, odpowiadającego potrzebom transportowym mieszkańców oraz zapewniającego powiązania z regionem, krajem i zagranicą jako warunku rozwoju gospodarczego i turystycznego Darłowa. Realizację głównego celu transportowego warunkują działania podejmowane w ramach realizacji pośrednich celów transportowych.

1. Poprawa zewnętrznych powiązań transportowych Darłowa dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Potrzeba usprawniania powiązań zewnętrznych Darłowa wynika z priorytetowych kierunków działań obejmujących lokalny rozwój gospodarczy, głównie w sektorze gospodarki morskiej (Program rozwoju portu) oraz rozwój turystyki w oparciu o lokalne walory klimatyczne, przyrodnicze i historyczne (Program rozwoju turystyki). Istniejące powiązania drogowe i kolejowe wymagają poważnych zabiegów modernizacyjnych. W większości przypadków, rola władz miasta sprowadza się do wykazania dużej aktywności na forum powiatu i województwa oraz współdziałania z gminami sąsiednimi w poszukiwaniu wspólnych interesów w zakresie obsługi transportowej, a także tworzenia lokalnych warunków i formalnego przygotowania się do skutecznego działania. Darłowo bez sprawnych i atrakcyjnych powiązań transportowych nie będzie w stanie skutecznie konkurować na rynku turystycznym i inwestycyjnym.

Działania

1.1 Podjęcie działań mających na celu podniesienie kategorii drogi powiatowej łączącej Darłowo i Karwice.

Potraktowanie połączenia z Karwicami jako drogi o podstawowym znaczeniu dla komunikacji zewnętrznej Darłowa.

1.2 Oddziaływanie na Zarząd Dróg Wojewódzkich w celu modernizacji drogi Nr 205 Sławno - Darłowo.

Droga wojewódzka nr 205 stanowi podstawowe powiązanie Darłowa z drogą krajową nr 6 i Sławnem (siedziba władz powiatu). Droga ta wymaga remontu nawierzchni i poszerzenia jezdni do szerokości standardowej dla drogi zbiorczej. Zmodernizowane powinny być przejścia tej drogi przez Str. Jarosław i Krupy.

Horyzont czasowy: do 2003 r.

Warunki finansowania: budżet Urzędu Marszałkowskiego.

Jednostka odpowiedzialna wg. zakresu kompetencji : Urząd Marszałkowski, Urząd Powiatowy w Sławnie, rola inspirująca Urząd Miejski w Darłowie.

1.3 Oddziaływanie na zarządy linii kolejowych w celu uaktywnienia linii kolejowej Sławno - Darłowo

Linia wymaga remontu nawierzchni i przystosowania jej do prowadzenia ruchu towarowego do terenów portowych Darłowa; w przewozach pasażerskich niezbędne jest uruchomienie lekkiego taboru szynowego z rozkładem jazdy dopasowanym do kursowania pociągów na linii Gdynia – Szczecin.

Horyzont czasowy: do 2005r.

Warunki finansowania: środki poza budżetem miasta.

Jednostka odpowiedzialna: wg. zakresu kompetencji Urząd Marszałkowski, działania inspirujące - Urząd Miejski w Darłowie.

1.4 Tworzenie warunków dla funkcjonowania zamiejskich linii komunikacji autobusowej , przeciwdziałanie nieuczciwej konkurencji w przewozach.

Brak skutecznych działań ze strony obsługiwanych przez podmioty świadczące regularne usługi transportowe gmin doprowadzi do likwidacji następnych, stałych połączeń i obniżenie jakości obsługi niezmotoryzowanych mieszkańców Darłowa i okolic (dowóz młodzieży do szkół ponadpodstawowych) oraz turystów.

Horyzont czasowy: do 2002 r.

Warunki finansowania: okresowa dotacja z budżetu miejskiego i powiatowego.

Jednostka odpowiedzialna: Koordynacja działań - Urząd Miejski w Darłowie, Urząd Marszałkowski. Rola inspirująca - podmioty świadczące regularne usługi transportowe.

1.5 Wsparcie żeglugi morskiej dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Jednostka odpowiedzialna: Zarząd Portu Komunalnego w Darłowie, rola inspirująca Urząd Miejski w Darłowie.

1.6 Doprowadzenie do uzgodnień dla stałego użytkowania lotniska wojskowego dla obsługi lekkich samolotów cywilnych.

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Jednostka odpowiedzialna: operatorzy turystyczni działający na terenie Darłowa, koordynacja działań Urząd Miejski w Darłowie.

1.7 Budowa drogi dojazdowej do mariny.

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Warunki finansowania: środki pomocowe, budżet miasta.

Jednostka odpowiedzialna: Inwestor realizujący marinę jachtową.

2. Zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego poprzez modernizację miejskiego układu drogowego

Wzrost poziomu motoryzacji pociąga za sobą wzrost uciążliwości ruchu samochodowego, a przy braku odpowiednich działań zapobiegawczych, także do spadku bezpieczeństwa ruchu. Wysiłkom zmierzającym do wzrostu aktywności gospodarczej miasta i atrakcyjności turystycznej powinny towarzyszyć działania

chroniące mieszkańców i gości miasta przed konsekwencjami wzrostu ruchu samochodowego, w tym ciężarowego.

Działania

2.1 Modernizacja krytycznych skrzyżowań w mieście.

Najbardziej obciążone ruchem skrzyżowania powinny ulegać sukcesywnej modernizacji, dostosowaniu ich do wielkości ruchu i wymagań bezpieczeństwa ruchu. Do najpilniejszych zadań należy (w kolejności potrzeb) przebudowa skrzyżowań:

- ul. Wojska Polskiego – Marii Curie Skłodowskiej – Stefana Żeromskiego; zaleca się przebudowę tego skrzyżowania na rondo jako rozwiązanie uniwersalne dla warunków ruchu w sezonie i po sezonie
- ul. Marii Curie Skłodowskiej – o. Damiana Tynieckiego – Okrężna – Powstańców Warszawskich; zaleca się przebudowę tego skrzyżowania na rondo w przypadku utrzymania wlotu ul. Cmentarnej lub na skrzyżowanie skanalizowane z priorytetem na kierunku ulic Marii Curie Skłodowskiej i nowej ulicy Okrężnej
- ul. Marii Curie Skłodowskiej – Podzamcze – Fryderyka Chopina; obecnie skrzyżowanie ma słabe warunki widoczności, a na drodze głównej pojazdy poruszają się z dużą prędkością; zaleca się przebudowę skrzyżowania na rondo (podniesie to bezpieczeństwo pieszych przekraczających ul. Marii Curie Skłodowskiej) lub zastosowanie wysp dla pieszych w środku jezdni i sygnalizacji wzbudzanej przez pieszych (o ile konieczność taka wynikać będzie ze szczegółowych analiz)

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Warunki finansowania: 5 mln, w tym 2 mln z budżetu miasta.

Jednostka odpowiedzialna: stosownie do kategorii drogi Urząd Marszałkowski, Starostwo Powiatowe w Sławnie, Urząd Miejski w Darłowie, inicjator działań Urząd Miejski w Darłowie.

2.2 Etapowa budowa obwodnicowego ciągu ulicznego po północnej stronie śródmieścia.

Eliminacja z centrum miasta ruchu samochodowego, zmierzającego do Darłówka Wschodniego możliwa jest jedynie poprzez stworzenie nowego ciągu ulicznego, obchodzącego śródmieście po północnej stronie. Racjonalne podejście do tworzenia takiego połączenia wskazuje na budowę nowej ulicy Okrężnej do ul. Sportowej. W odróżnieniu od propozycji budowy dalej na północ wysuniętych obwodnic,

powiązanie takie ma możliwość etapowania i podnosi atrakcyjność terenu położonego blisko centrum, a w dalszej przyszłości daje możliwość bezpośredniego powiązania z nowym mostem na Wieprzy.

Horyzont czasowy: do roku 2010, pierwszy etap do 2005 r.

Warunki finansowania: 5 mln zł, w tym 3 mln budżet miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: stosownie do kategorii drogi Urząd Marszałkowski , Starostwo Powiatowe w Sławnie, Urząd Miejski w Darłowie, inicjator działań Urząd Miejski w Darłowie.

2.2 Etapowa budowa obwodnicowego ciągu ulicznego po południowo-zachodniej stronie śródmieścia.

Celem budowy jest przeprowadzenie ruchu zewnętrznego do Darłówka Zachodniego w sezonie letnim oraz ruchu ciężarowego (zwłaszcza z materiałami niebezpiecznymi) do terenów portowych. Zaleca się, aby w okresie najbliższych lat połączenie takie utworzyć poprzez budowę jezdni przystosowanej do ruchu samochodów ciężarowych od ulicy Adama Mickiewicza do ul. Portowej.

Horyzont czasowy: do 2003 r.

Warunki finansowania: 2 mln zł, dofinansowanie z budżetu miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: stosownie do kategorii drogi Urząd Marszałkowski , Starostwo Powiatowe w Sławnie, Urząd Miejski w Darłowie , inicjator działań -Urząd Miejski w Darłowie.

2.4 Wprowadzanie środków uspokojenia ruchu samochodowego w miejscach w miejscach koncentracji ruchu pieszego i na dojściach do szkół.

Środki uspokojenia ruchu powinny być sukcesywnie wprowadzane w miejscach koncentracji wypadków drogowych, a prewencyjnie wszędzie tam, gdzie istnieje potencjalne zagrożenie wypadkowe wskutek poruszania się pojazdów z prędkością niedostosowaną do warunków lokalnych czy przekraczającą dozwolony limit prędkości. Chodzi tu szczególnie o miejsca przejść ciągów pieszych przez główne ulice o dużym natężeniu ruchu, przejścia przy szkołach, długie i zbyt szerokie ulice lokalne i osiedlowe.

Horyzont czasowy: do 2010 r.

Warunki finansowania: 1 mln z budżetu miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: stosownie do kategorii drogi wojewódzkie Urząd Marszałkowski, drogi powiatowe Starostwo Powiatowe w Sławnie, drogi gminne - Urząd Miejski w Darłowie, inicjator działań - Urząd Miejski w Darłowie.

2.5 Budowa parkingów strategicznych.

Ograniczona chłonność parkingowa obszarów śródmieścia, a w okresie letnim także Darłówka Zachodniego i Darłówka Wschodniego oraz potrzeba wprowadzania sezonowych ograniczeń dla ruchu samochodowego w tych obszarach wymaga organizacji parkingów strategicznych w strefach dogodnego dojścia pieszego do miejsc atrakcji. Parkingi takie o wielkości zależnej od potencjalnego popytu powinny być zlokalizowane przy dojeździe do Darłówka Zachodniego (ul. Lotników Morskich) i Darłówka Wschodniego oraz wokół śródmieścia (przy ul. O. Damiana Tynieckiego, 1-go Maja, Morskiej i istniejący parking przy ul. Fryderyka Chopina). Do rozważenia władz miasta możliwość wprowadzenia na etapie Realizacji Miejskiego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obowiązku dla prywatnych właścicieli posesji wykonania 2-3 miejsc parkingowych w obrębie nieruchomości w zależności od wielkości i przeznaczenia działki.

Horyzont czasowy: do 2002 r.

Warunki finansowania: 0,1 mln zł, budżet miasta, inwestorzy prywatni, właściciele nieruchomości.

Jednostka odpowiedzialna: właściciele nieruchomości, rola inspirująca - Urząd Miejski w Darłowie.

2.6 Budowa mostu przez rzekę Wieprzę.

Budowa mostu jest zadaniem o znaczeniu strategicznym z uwagi na swą rolę w domknięciu układu obwodnicowego ulic wokół śródmieścia, ale także jako obiekt podnoszący bezpieczeństwo funkcjonowania miasta w sytuacji awarii lub konieczności przeprowadzenia remontu mostu w ciągu ulicy Marii Curie Skłodowskiej.

Horyzont czasowy: do 2015 r.

Warunki finansowania: 2 mln zł, środki pomocowe.

Jednostka odpowiedzialna: Starostwo Powiatowe w Sławnie, Urząd Miejski w Darłowie.

3. Stworzenie alternatywnych dla samochodu osobowego sposobów podróżowania na obszarze miasta i w powiązaniach z sąsiednimi gminami.

Podstawowym celem rozwoju alternatywnych sposobów poruszania się w obszarze Darłowa jest zmniejszenie potrzeby użytkowania samochodu osobowego i tworzenie proekologicznych rozwiązań transportowych harmonizujących z turystyczną funkcją miasta. Osiągnięcie celu wiąże się także z szerokimi działaniami organizacyjnymi i promocyjnymi o charakterze transportowym, ale także wynikających z programów rozwoju turystyki, terenów zieleni i przyrody chronionej.

Działania

3.1 Stworzenie sieci tras rowerowych.

Skala miasta oraz niewielkie zróżnicowanie terenu stwarzają dogodne warunki użytkowania roweru w codziennych podróżach do miejsc pracy i nauki, jak i w celach turystyczno –rekreacyjnych. Jedynie po ulicach o niewielkim natężeniu i prędkości ruchu samochodów (poniżej 50 km/h), ruch rowerowy może się odbywać po jezdniach wspólnie z ruchem samochodowym w sposób względnie bezpieczny. W związku z tym, na terenie miasta należy wyznaczyć i oznakować trasy rowerowe:

- trasa główna wewnętrzna: ulicami Stefana Żeromskiego, Zwycięstwa, Władysława IV, most, Józefa Conrada, Morska, Podzamcze, Marii Curie Skłodowskiej
- trasa główne wylotowe: ul. o. Damiana Tynieckiego, ul. Leśna, ul. Wojska Polskiego, ul. Adama Mickiewicza
- trasy zbiorcze: ul. Okrężna, ul. Fryderyka Chopina

Trasy te mogą tworzyć wydzielone z jezdni drogi dla rowerów, pasy dla rowerów przy jezdni oraz ulice lokalne. W ciągu tras lokalnych mogą znaleźć się także drogi polne. Dopiero stworzenie załączku takiej sieci upoważnia do rozpoczęcia promocji roweru jako środka transportu w mieście .

Horyzont czasowy: do 2010 r.

Warunki finansowania: 0,5 mln zł. budżet miasta Darłowo, budżet starostwa powiatowego w Sławnie, organizacje pozarządowe czynnie wspierające rozwój tras rowerowych w Polsce.

Jednostka odpowiedzialna: rola inspirująca - Urząd Miejski w Darłowie.

3.2 Usprawnienie miejskiego transportu zbiorowego.

Odległość od śródmieścia do Darłówka oraz powiązania Darłowa z sąsiednimi wsiami wymaga całorocznego utrzymania komunikacji zbiorowej. Kierunkiem usprawniania miejskiego transportu zbiorowego jest objęcie jednym zarządem przewozów na terenie miasta i przeciwdziałanie nieuczciwej konkurencji w sezonie letnim, a także zróżnicowania taboru w dostosowaniu do bardzo różnych potrzeb przewozowych w sezonie letnim i poza sezonem. Powszechniejsza eksploatacja mikrobusów z większą częstotliwością kursowania podnosi atrakcyjność transportu zbiorowego w mieście, a w konsekwencji mniejsze użytkowanie samochodu osobowego. Ważnym czynnikiem usprawniającym ruch samochodowy jest dostosowanie układu ulicznego do prowadzenia linii autobusowych. W tym względzie budowa nowej ulicy Okrężnej poprawiłaby powiązania z Darłówkiem Wschodnim

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Warunki finansowania: 0,1 mln zł. budżet Miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: jednostki świadczące regularne przewozy pasażerskie, budżet Miasta Darłowo.

3.3 Tworzenie bulwarów spacerowych.

Atrakcyjne i bezpieczne bulwary spacerowe są szczególnym elementem sieci ciągów pieszych. Oprócz śródmiejskiej strefy ruchu pieszego i ciągów pieszych łączących śródmieście z osiedlami mieszkaniowymi, sieć taką powinny tworzyć:

- nadrzeczny bulwar spacerowy w pasie pomiędzy ul. Morską a Wieprzą
- nadmorski bulwar spacerowy.

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Warunki finansowania: 0,1 mln zł . budżet miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miejski w Darłowie, koordynacja - Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych.

4. Usprawnienie procesu planowania i zarządzania infrastrukturą transportową miasta

Powodzenie w działaniach inwestycyjnych miasta uzależnione jest od działań organizacyjnych i posiadanej kadry (zaangażowanie, wiedza, umiejętność współdziałania). Narastające problemy transportowe nie mogą być rozwiązywane bez technicznej wiedzy o funkcjonowaniu układu ulicznego, poprzez narzucanie rozwiązań transportowych przez osoby bez odpowiedniego, zawodowego przygotowania, czy podporządkowanie działań kadencyjności sprawowania władzy. Niezbędne są systematyczne i spójne działania obliczone na uzyskanie końcowego efektu po kilku, a nawet kilkunastu latach

Działania

4.1 Opracowanie miejskiej polityki transportowej.

Określenie i przyjęcie przez władze miasta zasad postępowania w zakresie rozwoju zewnętrznej i wewnętrznej infrastruktury transportowej daje szansę jednolitego i racjonalnego podejścia do rozwiązywania problemów transportowych w sytuacji skromnych środków finansowych przeznaczanych na rozwój tej infrastruktury. Ważnym elementem jest między innymi określenie priorytetów celów transportowych, zasad wspólnego inwestowania, zaangażowania inwestorów prywatnych, zasad współpracy z gminami sąsiednimi i władzami powiatowymi, wojewódzkimi w celu rozwiązywania wspólnych problemów transportowych.

Horyzont czasowy: do 2002 r.

Warunki finansowania: 0,020 mln zł. budżet Miasta Darłowo

Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miejski w Darłowie.

4.2 Usprawnienie informacji transportowej.

Podstawą informacji powinny być miejskie bazy danych o:

- ulicach i ich wyposażeniu
- ruchu drogowym
- wypadkach drogowych
- liniach komunikacji zbiorowej

Miasto powinno rozpowszechniać przy zaangażowaniu sponsorów materiały o charakterze informacyjno-edukacyjnym z zakresu zasad poruszania się po mieście (mapki z trasami rowerowymi, wypożyczalniami rowerów, parkingami strategicznymi, strefami ruchu pieszego, strefami ograniczeń ruchu, w tym ruchu samochodów ciężarowych itp.)

Horyzont czasowy: do 2005 r.

Warunki finansowania: 0,2 mln zł. budżet Miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miejski w Darłowie.

4.3 Wykonanie podstawowych opracowań planistyczno projektowych.

Posiadanie opracowań koncepcyjnych dla nowych elementów układu ulicznego miasta pozwala łatwiej określić realność inwestycji i podstawowe trudności w przyszłej realizacji, a także być przygotowanym do starania się o zewnętrzne środki finansowe. Do projektów najpilniejszych zaliczyć należy:

- operacyjny program rozwoju systemu transportowego Darłowa z określeniem efektywności poszczególnych etapów rozbudowy układu
- projekt doraźnych usprawnień układu ulicznego ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- projekt sieci tras rowerowych

Horyzont czasowy: do 2002 r.

Warunki finansowania: 0,1 mln zł. budżet Miasta Darłowo.

Jednostka odpowiedzialna: Urząd Miejski w Darłowie.

PROGRAM OPERACYJNY ROZWOJU BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO

Celem programu operacyjnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego jest stworzenie warunków dla godnego życia mieszkańców i zachęty do osiedlania się na terenie Miasta. Cele te należą jednocześnie do głównych celów strategii rozwoju Gminy - Miasto Darłowo, uchwalonych przez Radę Gminy.

Szczególnymi celami programu są:

- I. Poprawa stanu technicznego i standardu zasobów mieszkaniowych poprzez wdrożenie programów remontowych i modernizacyjnych.
- II. Poprawa warunków zarządzania budynkami, których gmina jest właścicielem lub współwłaścicielem poprzez dokonanie zmian organizacyjnych w systemie zarządzania i administracji budynkami oraz planowego wycofywania się gminy z funkcji zarządu we wspólnotach mieszkaniowych.
- III. Rozwój budownictwa mieszkaniowego na potrzeby gospodarstw domowych różnego typu, a w tym:
 - 1) budownictwa komunalnego dla zaspokojenia potrzeb gospodarstw domowych uprawnionych do najmu mieszkań z zasobu gminy, w tym również do wykwaterowań z budynków wyburzanych i poddawanych gruntownym remontom a także budynków prywatyzowanych; obecne potrzeby - ok. 150 mieszkań;
 - 2) budownictwa czynszowego realizowanego przy pomocy kredytu z /Krajowego Funduszu Mieszkaniowego/ KFM, na potrzeby rodzin wymagających poprawy warunków mieszkaniowych, a które stać na opłacenie wyższych opłat za mieszkanie; obecne potrzeby - ok. 300 mieszkań;
 - 3) indywidualnego budownictwa zorganizowanego, realizowanego na działkach udostępnianych na zasadach preferencyjnych, na potrzeby młodych, rozwojowych rodzin; obecne potrzeby - ok. 150 mieszkań;
 - 4) budownictwa mieszkaniowego i mieszkaniowo - usługowego realizowanego na zasadach rynkowych, na potrzeby zamożniejszych mieszkańców miasta oraz dla ludności zainteresowanej całorocznym lub sezonowym zamieszkaniem w Darłowie.

Program operacyjny rozwoju budownictwa mieszkaniowego realizowany jest poprzez następujące działania:

- planowanie zagospodarowania przestrzennego gminy
- gospodarowanie gruntami komunalnymi
- utrzymanie zasobów mieszkaniowych
- budownictwo mieszkaniowe

Poniżej przedstawiono diagram programu operacyjnego Rozwoju Budownictwa Mieszkaniowego z uwzględnieniem poszczególnych programów oraz sposobu i czasu ich realizacji. Program ten jest ściśle związany z Programem Operacyjnym Zarządzania Nieruchomościami.

DIAGRAM PROGRAMU OPERACYJNEGO ROZWOJU BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO.

Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
I. Poprawa stanu technicznego budynków mieszkalnych					
Remonty i modernizacje	1. Wdrożenie długofalowego programu kompleksowych remontów i modernizacji budynków należących do gminy i budynków wspólnot mieszkaniowych, w których Gmina ma ponad 70 % udziału	Miejski Zarząd Budynków Komunalnych /MZBK/ Towarzystwo Budownictwa Społecznego /TBS/	/MZBK/ TBS budżet Gminy KFM	zależne od planów 1 budynek ~ 300.000 zł.	opracowanie programu: I kw. realizacja od II kw. 2.000
	2. Wdrożenie programu wspierania działalności remontowo - modernizacyjnej pozostałych wspólnot mieszkaniowych, (udzielanie poręczeń kredytowych, wykup odsetek, itp.)	Urząd Miasta i zarządy wspólnot	budżet Gminy		
Konkursy	3. Wdrożenie programu poprawy stanu posesji w obrębie budynków wielorodzinnych, który polegałby na ogłaszaniu konkursów na najbardziej zadbane dom i podwórko	Urząd Miasta	budżet Gminy	koszty nagród ~ 50.000 zł.	opracowanie zasad konkursu: I kw. realizacja od II kw. 2.000 r.
II. Poprawa warunków zarządzania budynkami, których gmina jest właścicielem lub współwłaścicielem					
Inwentaryzacja mienia	1. Przeprowadzenie inwentaryzacji budynków mieszkalnych wraz z towarzyszącym gruntem i urządzeniami	MZBK	MZBK	koszty własne	II kwartał 2.000 r.
Zmiany organizacyjne	2. Prywatyzacja usług konserwatorskich i wprowadzenie systemu planowej konserwacji budynków komunalnych	MZBK	MZBK	koszt odpraw, ew. konsultacje	I kwartał 2.000 r.
	3. Utworzenie, na bazie obecnego MZBK, Towarzystwa Budownictwa Społecznego, spółki skarbu Gminy i przekazanie mu gminnej własności mieszkań i powierzchni użytkowej	Urząd Miejski	koszt transferu własności, ew. konsultacji		2.000 r.

Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
Porządkowanie spraw własnościowych i zarządczych we	Wdrożenie planowej prywatyzacji lokali mieszkalnych we wspólnotach mieszkaniowych („czyszczenie” struktury własności budynków)	Rada Gminy Urząd Miejski TBS	korzyści po stronie budżetu Gminy	-	opracowanie planu prywatyzacji: I kwartał
wspólnotach mieszkaniowych	4. Wdrożenie planowego zbywania na rzecz wspólnot mieszkaniowych własności działek i urządzeń przynależnych do budynków tych wspólnot	Rada Gminy Urząd Miejski TBS	korzyści po stronie budżetu Gminy	-	do przedstawienia na zebraniu rocznym wspólnot mieszkaniowych
	5. Wdrożenie planowego wycofywania się gminy z funkcji zarządcy we wspólnotach mieszkaniowych	Rada Gminy Urząd Miejski TBS	-	-	
III. Rozwój budownictwa mieszkaniowego					
Zasady zbywania gruntów	1. Sformułowanie polityki Gminy w zakresie wykorzystania gruntów budowlanych, która określi główne zasady zbywania działek komunalnych oraz udział Gminy w ich uzbrajaniu w zależności od rodzaju inwestora	Rada Miasta	bez kosztów	-	I kwartał 2.000 r.
Prace planistyczne i geodezyjne	2. Przygotowanie terenów na wybudowanie do 2010 r. 300 mieszkań w zabudowie wielorodzinnej i jednorodzinnej zwartej na potrzeby ludności miasta, w tym 100 mieszkań komunalnych	Urząd Miasta lub „Agencja Gruntów Komunalnych”	budżet Gminy	koszty w wypadku inwestorów prywatnych - zwrotne	po uchwaleniu miejscowego planu z.p. dla obszarów zabudowy mieszkaniowej
Budownictwo komunalne	3. Wdrożenie wieloletniego programu budownictwa komunalnego zakładającego wybudowanie 20 mieszkań rocznie dla potrzeb adresowanych do gminy i wykwaterowań z budynków prywatyzowanych	Urząd Miasta /TBS/ inwestor prywatny	budżet Gminy	1.500.000 zł w skali roku	jw.
Budownictwo na zasadach preferencyjnych	4. Wdrożenie programu czynszowego budownictwa społecznego zakładającego wybudowanie 30 mieszkań rocznie	SM „Bałtyk” /TBS/ prywatny	30% przyszli lokatorzy lub partycypacje lub Gmina 70% KFM	wkład gminy -koszty przygotowania gruntu	jw.

5. Wdrożenie programu zorganizowanego budownictwa jednorodzinnego na działkach oddawanych w wieczyste użytkowanie na preferencyjnych zasadach		Urząd Miasta, Inwestor prywatny-organizator	Inwestorzy, ew. 50% koszty uzbrojenia -budżet Gminy		jw.
Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
Budownictwo na zasadach rynkowych	1. budownictwo mieszkaniowe i mieszkaniowo - usługowe wielo- i jednorodzinne realizowane na zasadach rynkowych	inwestor prywatny	inwestor prywatny		jw.

PROGRAM OPERACYJNY ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI

Celem programu operacyjnego zarządzania nieruchomościami jest stworzenie warunków dla wykorzystania nieruchomości do realizacji celów rozwojowych gminy.

Rada Gminy - Miasto Darłowo uchwaliła założenia ogólnej strategii rozwoju gminy, w których jako podstawowe cele strategiczne uznano:

- I. Poprawę warunków życia ludności.
- II. Poprawę warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej przez mieszkańców Miasta.
- III. Rozwój sektora turystyczno - uzdrowiskowego.
- IV. Rozwój gospodarki morskiej i przetwórstwa rybnego.

Cele te definiują kierunki (cele) i zadania strategii zarządzania nieruchomościami, jako narzędzia ogólnej strategii rozwoju Miasta.

Strategia zarządzania nieruchomościami realizowana jest poprzez następujące działania:

- planowanie rozwoju i poprawa zagospodarowania przestrzennego gminy
- gospodarowanie gruntami komunalnymi
- utrzymanie i rozwój zasobów mieszkaniowych i usługowych

Działalności te muszą być podporządkowane ogólnym celom strategii rozwoju gminy.

Jako zalecenia główne dotyczące tych dziedzin proponuje się:

W zakresie planowania rozwoju zagospodarowania przestrzennego

1. Przyjęcie zasady kompleksowego, planowego przygotowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów przewidzianych do zainwestowania, z uwzględnieniem kolejności wynikającej z priorytetów rozwoju gospodarczego i społecznego Gminy. Szczególnie ważne jest staranne przygotowanie wytycznych do planu, dotyczących przede wszystkim gęstości zabudowy i jej gabarytów, a także

funkcji dopuszczalnych na danym obszarze. Wytyczne powinny przewidywać zarówno bezpieczeństwo wymogów estetycznych i konserwacyjnych jak i tendencje rynku inwestycyjnego w dłuższym okresie.

Dobrze opracowany plan stanowi podstawowe narzędzie gminy gwarantujące jej wpływ na sposób i jakość zagospodarowania przestrzennego.

2. Wdrożenie długofalowego programu budowy, rozbudowy i doposażenia w brakujące elementy infrastruktury technicznej na obszarach zagospodarowanych i przeznaczonych do zagospodarowania, z uwzględnieniem kolejności wynikającej z priorytetów rozwoju gospodarczego i społecznego Gminy.

Przygotowanie terenów pod inwestycje jest podstawą konstrukcji oferty gminy, kierowanej do inwestorów przedsięwzięć korzystnych z punktu widzenia rozwoju gospodarczego i społecznego.

3. Założenie ewidencji gruntów z uwzględnieniem: statusu własnościowego / tytułu użytkowania, stanu zagospodarowania, branż infrastruktury technicznej / .

Utworzenie i aktualizowanie ewidencji gruntów umożliwi gminie monitorowanie stanu ich zagospodarowania, efektywności prowadzonej polityki wykorzystania gruntów oraz tendencji dotyczących ich cenności i wartości rynkowej.

Obecnie Gmina - Miasto Darłowo przystępuje do opracowania nowego Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego /MPZP/. Główne kierunki zagospodarowania obszaru gminy zostały określone w „Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego Gminy - Miasto Darłowo” /MPZG/, uchwalonym w 1996 r. i będą one uwzględnione w MPZG. Cele strategiczne rozwoju gminy wskazują na potrzebę stopniowego opracowywania i uchwalania Planu i obejmowanie Planem w pierwszej kolejności obszarów najbardziej atrakcyjnych rynkowo i stąd „narażonych” na szybkie zainwestowanie. Chodzi o jak najszybsze ukierunkowanie sposobu zainwestowania na tych obszarach. Dotyczy to zwłaszcza centrum Miasta, głównych ciągów turystycznych i ich otoczenia oraz terenów nadmorskich. Kolejne obszary to port i jego otoczenie gospodarcze: w przewidywaniu ożywienia tych obszarów zarówno dla rozwoju gospodarki jak i turystyki morskiej, uzasadnione jest określenie właściwych warunków ich zagospodarowania. Tereny przewidziane dla rozwoju funkcji rekreacyjnych i wypoczynkowych, położone na wschodnim obszarze gminy, użytkowane są obecnie jako grunty rolne i pastwiska. Nowy Plan powinien uwzględniać potrzebę zmiany przeznaczenia („odrolnienia”) tych gruntów ; wskazane jest również właściwe określenie warunków ich potencjalnej zabudowy.

Celem obecnej działalności planistycznej jest wyprzedzenie i ukierunkowanie aktywności przyszłych inwestorów tak, aby mogła się ona odbywać płynnie, zgodnie z koncepcją rozwoju gminy i bez szkody dla istniejących już wartości urbanistycznych jej obszarów.

W zakresie gospodarki gruntami komunalnymi

1. Ustalenie zasad zbywania gminnych gruntów komunalnych z uwzględnieniem priorytetów gospodarczych i społecznych. Chodzi tu przede wszystkim o stworzenie preferencji w dostępie do nieruchomości komunalnych, dla podmiotów gwarantujących ich zagospodarowanie zgodnie z polityką gminy. W szczególności, stosownie do celów strategii rozwoju gminy, dotyczyć to będzie lokalnej przedsiębiorczości oraz zorganizowanego budownictwa mieszkaniowego.
2. Tworzenie zasobu gruntowego gminy i obrót nieruchomościami gruntowymi, tj. komunalizacja i ponowna prywatyzacja gruntów (w przypadkach uzasadnionych ekonomicznie - podniesienie wartości gruntów przed ich zbyciem), w szczególności na obszarze położonym na wschód od rzeki Wieprzy, który wg koncepcji „Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego gminy”, stanowi rezerwę dla rozwoju funkcji rekreacyjnych i mieszkalnych. Grunty na tym obszarze stanowią obecnie w większości własność prywatną lub Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa /AWRSP/. Jakkolwiek skomunalizowanie ich wymaga specjalnych starań, to może okazać się to w krótkim czasie jedyną drogą do wykorzystania tych terenów zgodnie z koncepcją Studium jak i celami strategii rozwoju.

Posiadanie zasobu gruntowego, zwłaszcza na obszarach przewidywanych do zagospodarowania wraz ze wzrostem cenności gruntów, jest niezwykle ważnym narzędziem strategii gospodarczej gminy. Jako właściciel gruntów, gmina może w większym niż na to pozwalają ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, wpływać na sposób ich zainwestowania. Przede wszystkim, zbywając grunty w drodze przetargu, ma wpływ na wybór inwestorów i może im stawiać warunki wymagane celami polityki gospodarczej lub społecznej. W uzasadnionych przypadkach gmina może zbywać swoje grunty bez przetargu. Gmina może podnosić wartość posiadanych gruntów i wprowadzać je w obrót z zyskiem.

3. Utworzenie przedsiębiorstwa o statusie podmiotu prawa handlowego, którego głównym celem będzie zarządzanie nieruchomościami gruntowymi Gminy, zgodnie z uchwaloną polityką Gminy. Podmiot ten zwany dalej roboczo „Agencją Gruntów Komunalnych” /Agencja, AGK/, może powstać jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ze 100% udziałem Gminy - Miasto Darłowo. Może też być spółką kilku gmin zainteresowanych działalnością „Agencji”. Zadania „Agencji” określi statut uchwalony przez Radę Gminy. Niezależnie od postanowień statutu, uzasadnione będzie zawarcie umowy pomiędzy „Agencją” a Gminą, regulującej szczegółowo wzajemne powiązania i obowiązki stron, jak i zasady współpracy.

W zakresie gospodarki budynkami

1. Ustalenie polityki remontowo - modernizacyjnej budynków mieszkalnych, których Gmina jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Podniesienie standardu zabudowy mieszkaniowej, w szczególności budynków o wartościach historycznych, wiąże się realizacją celów społecznych i gospodarczych strategii rozwoju. Stan budynków należy do głównych elementów oceny miasta zarówno dla klientów sektora turystycznego jak i dla inwestorów. Standard zabudowy stanowi też o warunkach życia ludności. Gmina jest też finansowo zainteresowana w podniesieniu wartości obiektów, które mogą być przeznaczone do obrotu. Program remontów budynków komunalnych jest obecnie najbardziej kosztownym programem strategii zarządzania nieruchomościami. Proponuje się jednak opracowanie harmonogramu usuwania zaległości remontowo - modernizacyjnych budynków z uwzględnieniem w pierwszej kolejności rejonów atrakcyjnych pod względem turystycznym oraz obiektów przeznaczonych do prywatyzacji po cenach rynkowych. Zaleca się też określenie zasad wspierania inicjatyw remontowych wspólnot mieszkaniowych. Stopniowy transfer własności budynków wymagających remontów i modernizacji do TBS /Towarzystwo Budownictwa Społecznego/ umożliwi sfinansowanie części remontów z pomocą kredytową Krajowego Funduszu Mieszkaniowego / KFM /.

2. Ustalenie polityki prywatyzacji budynków i mieszkań należących do Gminy.

Proponuje się, aby ukierunkować sprzedaż zasobów mieszkaniowych gminy. W budynkach wspólnot mieszkaniowych z udziałem gminy, wskazane jest stopniowe wycofywanie się gminy ze współwłasności. Natomiast mieszkania w budynkach należących w 100% do gminy nie powinny podlegać sprzedaży. Budynki te zaleca się pozostawić we własności gminy lub w przypadkach uzasadnionych ekonomicznie, przeznaczyć do zbycia w całości po cenach rynkowych. Dotyczy to zwłaszcza obiektów zlokalizowanych w rejonach atrakcyjnych dla nabywców komercyjnych.

3. Utworzenie Towarzystwa Budownictwa Społecznego, którego celami będą zarządzanie budynkami Gminy wraz z otoczeniem oraz budownictwo mieszkaniowe zgodnie z uchwaloną polityką Gminy.

Zaleca się, aby podmiot ten przyjął formę prawną spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, a Gmina - Miasto Darłowo zachowała 100% udziałów kapitałowych tej spółki. Zadania i sposób działania towarzystwa określi Statut uchwalony przez Radę Gminy. Niezależnie od postanowień statutu proponuje się zawarcie umowy pomiędzy Towarzystwem a Gminą, regulującej szczegółowo wzajemne powiązania i obowiązki stron jak i zasady współpracy.

W niniejszym Programie Operacyjnym celom ogólnym rozwoju gminy przyporządkowane zostały kierunki (cele) programu zarządzania nieruchomościami w sposób opisany w p. 2). W „Diagramie programu operacyjnego zarządzania nieruchomościami” przedstawiono szczegółowe zadania realizacyjne w porządku chronologicznym uzasadnionym potrzebami i sytuacją Gminy, podmioty wykonawcze oraz przewidywane źródła finansowania zadań .

Cele strategiczne rozwoju gminy a kierunki strategii gospodarki nieruchomościami.

Cel I. Poprawa warunków życia ludności.

Kierunki strategii zarządzania nieruchomościami:

- I. 1. Poprawa stanu technicznego budynków mieszkalnych.
- I. 2. Rozwój budownictwa mieszkaniowego.

Cel II. Poprawa warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej przez mieszkańców Miasta.

Kierunki strategii zarządzania nieruchomościami:

- II. 1. Ułatwienie dostępu do nieruchomości gminy (najem, dzierżawa wieczysta) dla rozwoju aktywności gospodarczej podmiotów lokalnych, o znaczeniu strategicznym dla rozwoju funkcji uzdrowiskowych i turystycznych.

Cel III. Rozwój sektora turystyczno - uzdrowiskowego.

Kierunki strategii zarządzania nieruchomościami:

- III. 1. Poprawa zagospodarowania terenów o funkcjach turystyczno - uzdrowiskowych.
- III. 2. Podniesienie jakości utrzymania zabudowy na obszarach o szczególnym znaczeniu dla rozwoju turystyki i funkcji uzdrowiskowych.
- III. 3. Rozwój terenów pod usługi turystyczno - uzdrowiskowe.

Cel IV. Rozwój gospodarki morskiej i przetwórstwa rybnego.

Kierunki strategii zarządzania nieruchomościami:

- IV. 1. Poprawa stanu zagospodarowania terenów produkcyjnych i magazynowych oraz otoczenia portu.
- IV. 2. Rozwój terenów pod funkcje gospodarcze.

Poza tymi powiązaniami istotnymi zadaniami ułatwiającymi realizację Strategii, będą:

- Usprawnienie zarządzania nieruchomościami gruntowymi, przez co rozumie się:
 - Założenie własnościowej i branżowej ewidencji gruntów
 - Monitorowanie wskaźników wykorzystania gruntów i ich cenności
 - Powołanie przedsiębiorstwa o statusie podmiotu prawa handlowego, którego celem będzie zarządzanie nieruchomościami Gminy zgodnie z uchwaloną polityką Gminy

Wdrożenie tych zadań wymaga osobnej decyzji władz samorządowych Gminy-Miasto Darłowo i nie jest ujęte w dalej przedstawionym diagramie programu operacyjnego Strategii.

DIAGRAM PROGRAMU OPERACYJNEGO ZARZĄDZANIA NIERUCHOMOŚCIAMI.

Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
Cel I. Poprawa warunków życia ludności.					
I. 1. Poprawa stanu technicznego budynków mieszkalnych.					
Usprawnienia organizacyjne	1. Prywatyzacja usług konserwatorskich i wprowadzenie systemu planowej konserwacji budynków komunalnych	Miejski Zarząd Budynków Komunalnych /MZBK/	MZBK	koszt odpraw, ew. konsultacje	I kwartał 2.000 r.
	2. Przeprowadzenie inwentaryzacji zasobu gminy	MZBK	MZBK	koszty własne	I poł. 2.000r.
	3. Utworzenie TBS i przejęcie przez Towarzystwo zadań zarządczych w zasobie gminy 4. Przeniesienie na TBS własności zasobu mieszkaniowego gminy lub kilku budynków	Urząd Miejski	budżet Gminy	koszt rejestracji koszt transferu własności	II półrocze 2.000 r.
Programy remontowe	5. Opracowanie i wdrożenie długofalowego programu kompleksowych remontów i modernizacji budynków należących do gminy i budynków wspólnot mieszkaniowych, w których Gmina ma ponad 70 % udziału	TBS	TBS / budżet Gminy / KFM	zależne od planów 1 budynek ~ 300.000 zł.	opracowanie programu: I kw. realizacja od II kw. 2.000r.
	6. Opracowanie i wdrożenie programu wspierania działalności remontowo - modernizacyjnej pozostałych wspólnot mieszkaniowych, (udzielanie poręczeń kredytowych, wykup odsetek, itp.)	Urząd Miasta i zarządy wspólnot TBS	budżet Gminy	zależne od przyjętego zakresu wspieranej działalności	
Prywatyzacja mieszkań i budynków	7. Uchwalenie zasad prywatyzacji mieszkań i budynków gminy 8. Wdrożenie planowej prywatyzacji lokali mieszkalnych, nastawionej na wycofanie się gminy ze współwłasności we wspólnotach mieszkaniowych („czyszczenie” struktury własności budynków)	Rada Gminy Urząd Miasta	korzyści po stronie budżetu Gminy		opracowanie zasad i planu prywatyzacji: I kwartał 2000r.
Estetyka posesji	9. Wdrożenie programu poprawy stanu posesji w obrębie budynków wielorodzinnych, który polegałby na ogłaszaniu konkursów na najbardziej zadbane dom i podwórko	Urząd Miasta	budżet Gminy	koszty nagród ~ 50.000 zł.	opracowanie zasad konkursu: I kw. realizacja od II kw. 2.000r.

Europejska Strategia Rozwoju Gminy - Miasto Darłowo.

Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
I. 2. Rozwój budownictwa mieszkaniowego.					
Zasady gospodarowania gruntami	1. Sformułowanie polityki Gminy w zakresie wykorzystania gruntów budowlanych, która określi główne zasady zbywania działek komunalnych oraz udział Gminy w ich uzbrajaniu w zależności od rodzaju inwestora	Rada Miasta	bez kosztów	-	I kwartał 2.000 r.
Prace planistyczne, geodezyjne, uzbrajanie terenów	2. Przygotowanie terenów na wybudowanie do 2010 r. 300 mieszkań w zabudowie wielorodzinnej i jednorodzinnej zwartej na potrzeby ludności miasta, w tym 100 mieszkań komunalnych	Urząd Miasta lub „Agencja Gruntów Komunalnych”	budżet Gminy	koszty prac planistycznych i geodezyjnych, w wypadku inwestorów prywatnych - zwrotne	po uchwaleniu miejscowego planu z.p. dla obszarów przewidzianych pod zabudowę mieszkaniową
Budownictwo komunalne	3. Wdrożenie wieloletniego programu budownictwa komunalnego zakładającego wybudowanie 20 mieszkań rocznie dla potrzeb adresowanych do gminy i wykwaterowań z budynków prywatyzowanych	Urząd Miasta /TBS/ inwestor prywatny	budżet Gminy	~ 300.000 zł. w skali roku	jw.
Budownictwo na zasadach preferencyjnych	4. Wdrożenie programu czynszowego budownictwa społecznego zakładającego wybudowanie 30 mieszkań rocznie	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk” / TBS prywatny /	30% przyszli lokatorzy lub partycypacje, (także Gmina) 70% KFM	~ 50.000 zł.	jw.
	5. Wdrożenie programu zorganizowanego budownictwa jednorodzinnego na działkach oddawanych w wieczyste użytkowanie na preferencyjnych zasadach	Urząd Miasta /Inwestor prywatny- organizator /	inwestorzy, ew. 30-80% kosztów uzbrojenia - budżet Gminy		jw.
Budownictwo na zasadach rynkowych	6. Budownictwo mieszkaniowe i mieszkaniowo - usługowe wielo- i jednorodzinne realizowane na zasadach rynkowych	inwestor prywatny	inwestor prywatny		jw.

Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
Cel II. Poprawa warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej przez mieszkańców Miasta.					
II. 1. Ułatwienie rozwoju aktywności gospodarczej podmiotów lokalnych.					
Prace planistyczne, geodezyjne, uzbrajanie terenów	1. Wyznaczenie i przygotowanie pod względem geodezyjnym i planistycznym gruntów przeznaczonych na cele usługowe i usługowo - mieszkaniowe, o funkcjach uzdrowiskowych i turystycznych o podwyższonym standardzie	Urząd Miasta	budżet Gminy; w przyszłości korzyść po stronie budżetu Gminy		2.000 r.
Zasady gospodarowania gruntami	2. Ustalenie priorytetów dla zbywania nieruchomości na cele małej przedsiębiorczości usługowej ludności miejscowej	Rada Gminy	-	-	I kwartał 2.000 r.
Cel III. Rozwój sektora turystyczno - uzdrowiskowego.					
III. 1. Poprawa zagospodarowania terenów o funkcjach turystyczno - uzdrowiskowych.					
Prace planistyczne, geodezyjne, uzbrajanie terenów	1. Przygotowanie terenów potrzebnych dla wdrożenia programów strategii rozwoju turystyki oraz programu rozwoju zieleni	zgodnie z wytycznymi strategii rozwoju turystyki i rozwoju zieleni			
Obrót nieruchomościami	2. komunalizacja i ponowna prywatyzacja nieruchomości zaniedbanych oraz gruntów potrzebnych do wdrożenia programów rozwojowych	Urząd Miasta lub „Agencja Gruntów Komunalnych”	budżet Gminy / „AGK” / w przyszłości korzyść po stronie budżetu Gminy	koszty wykupu nieruchomości i po sprzedaży - zwrotne	przegląd nieruchomości i opracowanie planu: I kwartał 2.000 r.
III. 2. Podniesienie jakości utrzymania zabudowy na obszarach o szczególnym znaczeniu dla rozwoju turystyki i funkcji uzdrowiskowych.					

Europejska Strategia Rozwoju Gminy - Miasto Darłowo.

Programy remontowe	1. Uwzględnienie priorytetu zabudowy na tych obszarach w programach remontowych	jak w programach remontowych I.1.2. i I.1.3.			
Obrót nieruchomościami	2. Ustalenie zasad sprzedaży budynków na obszarach o dużej cenności gruntów	Urząd Miasta	zyski po stronie budżetu Gminy		2.000 r.

Cel strategiczny	Zadania / Programy	Wykonawca	Źródła finansowania	Szacunek kosztów	Czas realizacji
III. 3. Rozwój terenów pod usługi turystyczno - uzdrowiskowe.					
Prace planistyczne, geodezyjne, uzbrajanie terenów	1. Przygotowanie pod względem planistycznym i geodezyjnym terenów wskazanych do zagospodarowania w strategii rozwoju turystyki i rozwoju terenów zielonych	Urząd Miasta lub „AGK”	budżet Gminy	koszty prac planistycznych i geodezyjnych	2.000 +
Obrót nieruchomościami	2. Komunalizacja i ponowna prywatyzacja gruntów potrzebnych do wdrożenia programów rozwojowych	Urząd Miasta lub „AGK”	budżet Gminy w przyszłości korzyść po stronie budżetu Gminy	koszty wykupu nieruchomości po sprzedaży - zwrotne	
<u>Cel IV. Rozwój gospodarki morskiej i przetwórstwa rybnego.</u>					
IV. 1. Poprawa stanu zagospodarowania terenów produkcyjnych i magazynowych oraz otoczenia portu.					
Prace planistyczne	1. Przygotowanie terenów potrzebnych dla wdrożenia strategii rozwoju gospodarki morskiej i przetwórstwa rybnego	Urząd Miasta lub „AGK” Inwestorzy prywatni	inwestorzy prywatni i / lub „AGK”		
Obrót nieruchomościami	2. Komunalizacja, poprawa stanu a następnie dzierżawa lub ponowna prywatyzacja nieruchomości	Urząd Miasta lub „AGK”	budżet Gminy, w przyszłości korzyść po stronie budżetu Gminy	koszty wykupu nieruchomości po sprzedaży - zwrotne	

IV. 2. Rozwój terenów pod funkcje gospodarcze.					
Prace planistyczne, geodezyjne, uzbrajanie terenów	1. Przygotowanie pod względem planistycznym i geodezyjnym terenów wskazanych do zagospodarowania w strategii rozwoju portu	Urząd Miasta lub „AGK”	Urząd Miasta lub „AGK”	koszty prac planistycznych i geodezyjnych	po komunalizacji portu i otoczenia
Obrót nieruchomościami	2. komunalizacja, dzierżawa lub ponowna prywatyzacja nieruchomości i gruntów potrzebnych do wdrożenia strategii	Urząd Miasta lub „AGK”	korzyści po stronie budżetu Gminy	koszty wykupu nieruchomości po sprzedaży - zwrotne	

PROGRAM OPERACYJNY W ZAKRESIE ROZWOJU TERENÓW ZIELONYCH I PRZYRODY CHRONIONEJ W DARŁOWIE

Cel główny

Programy operacyjne przedstawione poniżej mają na celu realizację założeń polityki zrównoważonego rozwoju Gminy Miasta Darłowo. Będą przyczyniać się, by racjonalny rozwój następował z pożytkiem dla wszystkich członków społeczności samorządowej oraz zgodnie z nowoczesnymi trendami urbanistyki, planowania przestrzennego oraz ekonomii.

Programy operacyjne przedstawiono w dwóch blokach realizacyjnych w zależności od finansowych i technicznych możliwości wdrażania ich w życie (programy zachowawcze oraz inwestycyjne). W pierwszej kolejności proponuje się rozpocząć realizację strategii od programów wymagających mniejszych nakładów finansowych.

STRATEGIE ZACHOWAWCZE

Ta grupa strategii zawiera programy podstawowe nie wymagające zbyt dużego zaangażowania finansowego środków własnych. Są to programy wyjściowe do pozyskiwania dotacji lub innych form finansowania z funduszy na rzecz ogólnie pojętej ekologii.

1. Program estetyzacji miasta

1.1 Konserwacja istniejących terenów zieleni.

Ma na celu zahamowanie postępującej degradacji zasobów zieleni Darłowa. Poważną przyczyną nienajlepszej kondycji obiektów zieleni miejskiej jest brak stosowania pewnych zabiegów pielęgnacyjnych, stosowanie ich w sposób niekontrolowany i niekonsekwentny (ze względu na ograniczone środki finansowe oraz brak aktualnych dokumentacji pozwalających prowadzić racjonalną gospodarkę w tych terenach).

W konserwacji podstawowe znaczenie ma wykonanie :

- operatów pielęgnacyjnych - określenie szczegółowego zakresu robót konserwacyjnych , możliwość oszacowania kosztów wykonania prac, uwzględnienie konserwacji trawników, rabat bylinowych
- inwentaryzacji dendrologicznych - określenie stanu zdrowotnego drzew , rodzaju zabiegów pielęgnacyjnych i chirurgicznych, określenie kosztów wykonania prac w drzewostanie , umożliwienie tworzenia racjonalnego planu wycinek oraz planu nasadzeń
- ekspertyz - dla drzew pomnikowych objętych szczególną ochroną niezbędna jest wyjątkowo intensywna i przemyślana konserwacja. Drzew takich dotyczą głównie zabiegi bardzo skomplikowane. Opracowanie takie da gwarancję skuteczności podejmowanych działań i celowości wydatkowania funduszy na w/w przedsięwzięcie
- pielęgnacji trawników - dla poprawy wyglądu i stanu jakościowego należy wykonać takie zabiegi jak : aeracja, renowacja, wertykulacja, dosiew gatunków traw odpowiednich do siedliska i sposobu użytkowania .W miejscach gdzie trawnik jest zdegradowany (ze względu na zbyt duże zacienienie, konkurencję starych drzew , intensywne użytkowanie) wymiana na krzewy okrywowe . Proponowane gatunki roślin :
 - Symphoricarpos x chenaultii ' Hancock ' – śnieguliczka Chenaulta
 - Chaenomeles japonica – pigwowiec japoński
 - Berberis thunbergii ' Atropurpurea Nana ' – berberys Thunberga
 - Spiraea japonica ' Little Princess ' , ' Golden Princess ' – tawuła japońska niska
 - Cotoneaster horizontalis – irga pozioma
 - Cotoneaster dammeri – irga dormeraTereny z trawnikami kwalifikującymi się do renowacji trawników (wymiany na zakrzewienia) to: ul. Curie Skłodowskiej, ul. Chopina, ul.Traugutta,ul. Zamkowa. Dla dobrego wyglądu i trwałości trawników należy wprowadzić poziomowe wałowanie , a także zasilanie nawozami. Dla zwalczenia zachwaszczenia trawników należy zwiększyć częstotliwość koszenia.
- pielęgnacja drzewostanu (cięcia pielęgnacyjne i sanitarne , formujące odmładzające drzew i krzewów).Prace powinny być wykonywane przez firmy posiadające specjalne przygotowane do wykonywania tego typu prac (najlepiej z rekomendacjami Polskiego Towarzystwa Chirurgów Drzew bądź Naczelnej Organizacji Technicznej)
- zmiana klasyfikacji terenów leśnych w parki leśne - umożliwi to przeprowadzenie prac modernizacyjnych i inwestycyjnych

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (GFOŚ i GW) , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚ i GW) ;szacunkowy koszt : 100 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 4 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r.

1.2. Modernizacje

Poprawią funkcjonowanie i wygląd istniejących terenów zieleni, zwiększą chłonność rekreacyjną , będą stwarzać dobre warunki do przebywania turystów. Przedstawiony poniżej zakres modernizacji jest zakresem podstawowym. Większość modernizacji ujęto w programach inwestycyjnych (ze względu na większy stopień zaangażowania finansowego). Modernizacje zachowawcze :

- projekt zagospodarowania terenów (mogą być wykonane w oparciu o dokumentacje wymienione wyżej)
- zakładanie nowych rabat
- odbudowa runa parkowego - wprowadzenie bylin cieniożnośnych i mało wymagających, a także posiadających zdolności do samoodtwarzania.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , sponsorzy; szacunkowy koszt :100 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 3 lat)

Horyzont czasowy : 2002 r

2. Program poprawy mikroklimatu i klimatu odczuwalnego.

Wprowadzanie przemyślanych nasadzeń będzie miało wpływ na ekosystem miejski. Zadrzewienia na terenie miasta będą oddziaływać na kształtowanie klimatu miejskiego :

- zmodyfikują warunki klimatyczne
- będą uwalniać tlen w procesie fotosyntezy, a redukować dwutlenek węgla
- będą oczyszczać atmosferę z zanieczyszczeń trwałych i gazowych
- będą wydzielać fitoncydy tj. substancje lotne i ciekłe o działaniu bakteriobójczym, grzybobójczym, pierwotniakobójczym

- będą wytłumiać hałas i tworzyć klimat akustyczny
- będą zmniejszać niekorzystne inwersje powietrza
- będą niwelować różnice temperatur

2.1. Opracowanie planów zadrzewienia.

- nasadzenia uzupełniające w ciągach komunikacyjnych (uzupełnienie starych nasadzeń alejowych w ulicach - przywrócenie charakteru alejowego w ulicach : Conrada, Morskiej, Tynieckiego, Żeromskiego, Al. Wojska Polskiego
- nasadzenia uzupełniające pozostałych terenów zieleni (zgodne z funkcją charakterystyczną dla danego terenu : skwer 1000 Lecia w Darłównu Wschodnim - monokultura brzoza)
- pasy izolacyjne (wprowadzanie jednego i więcej rzędów drzew oraz nasadzeń krzewów różnej wysokości w szczególności w ulicach: Morskiej, Żeromskiego, Curie Skłodowskiej, Al. Wojska Polskiego)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, sponsorzy; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 3 lat)

Horyzont czasowy : 2002 r.

2.2. Kształtowanie szaty roślinnej przez odpowiedni dobór gatunkowy.

Roślinność projektowana do wyżej wymienionych nasadzeń powinna być dostosowana do warunków siedliskowych terenu , a także do specyfiki charakteru danego obiektu. Pozwoli to stworzyć układ trwały, w dużym stopniu samoregulujący , o dużej równowadze biologicznej. Dla Darłowa gatunkami optymalnymi do nasadzeń podstawowych są :

- buk zwyczajny (*Fagus silvatica*)
- jarząb brekinia (*Sorbus torminalis*)
- głóg dwuszyjkowy (*Crataegus laevigata*)
- klon polny (*Acer campestre*)
- dąb bezszypułkowy (*Quercus petraea*)
- klon jawor (*Acer pseudoplatanus*)
- rokitnik zwyczajny (*Hippophae rhamnoides*)
- ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*)
- lipa szerokolistna (*Tilia platyphyllos*)

2.3. Wprowadzenie pnączy: ma równie duży wpływ na mikroklimat: Plac 1000 Lecia , ściana budynku za pomnikiem (spełni też rolę zasłony).

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt :100 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 10 lat) - pkt. 2.2. oraz 2.3.

Horyzont czasowy : 2009 r.

3. Program edukacji ekologicznej

Jednym z ważniejszych czynników stanowiącym o ekologicznym rozwoju gminy jest poziom świadomości jej mieszkańców . Dlatego zapoznanie społeczeństwa ze stanem środowiska przyrodniczego, z jego zagrożeniami i możliwością ochrony jest ważnym zadaniem władz gminy.

- **Tworzenie " zielonych szkół "**. Charakter miasta Darłowa sprzyja edukacji terenowej . Głównym celem takiej szkoły jest nauka i wypoczynek w zdrowym dla dzieci i młodzieży środowisku naturalnym oraz wyjście poza mury szkoły dla bliższego poznania zakątków własnego miasta i dostrzeżenia jego walorów, problemów. Program takich zajęć powinien być starannie przygotowany tak, by poszerzyć wiedzę uczniów , a także nauczyć ich racjonalnego wypoczynku. W programie należy przewidzieć punkt zapoznający młodzież z funkcjonowaniem miejskich terenów zieleni (przedstawić klasyfikację terenów zieleni miejskiej , zapoznać z charakterystyką poszczególnych typów zieleni).
- **Szkolne ostoje przyrody** - mogą być dobrą reklamą regionu . Celem programu jest kształtowanie przyjaznych postaw dzieci i młodzieży , aktywizowanie lokalnych społeczności do działań na rzecz ochrony środowiska. Są okazją do nawiązywania współpracy organizacji społecznych , instytucji oświatowych, lokalnych przedsiębiorców. Głównym założeniem tego programu jest opieka nad niewielkimi, cennymi dla ekosystemu miasta Darłowa obiektami (kępy zadrzewień i zakrzewień przybrzeżnych , dziki fragment parku) . Opieka taka powinna odbywać się według wskazówek i potrzeb określonych przez osobę monitorującą stan obiektów zieleni i ich ogólne zagospodarowanie. Opracowanie i realizacja projektu gospodarowania tymi terenami powinna być prowadzona przez młodzież na zasadzie konkurencji między różnymi szkołami czy kołami tematycznymi (propozycje prac dla młodzieży przy ostojach : oznaczanie miejsc, gdzie występują chronione rośliny i zwierzęta, wyznaczanie szlaków przyrodniczych, pomoc przy urządzeniu terenów, malowanie wyposażenia , drobne naprawy, ustawienie punktów informacyjnych, tablic) . W obszarze ostoi poszczególne koła będą mogły realizować program

dydaktyczny dla uczniów z klas młodszych lub w okresie letnim dla dzieci turystów (atrakcje takie jak "przyrodnicze podchody" itp.).

- **Warsztaty ekologiczne** - w ramach których mogą być prowadzone obserwacje przyrodnicze (kalendarz pogody, rozpoznawanie gatunków roślin , prowadzenie arkusza ewidencyjnego drzewa o szczególnej wartości - " mała inwentaryzacja " z podaniem większości danych jakie zamieszcza się w inwentaryzacji dendrologicznej; obserwacja faz fenologicznych)
- **Obchody " Dni Ziemi"** - rajd krajoznawczy , zwiad ekologiczny, konkursy na projekt " mini ogródka " , plakat o tematyce przyrodniczej , konkurs fotograficzny lub filmowy (tego typu imprezy warto zorganizować w sezonie turystycznym jako część edukacji ekologicznej a zarazem promocji gminy)

Finansowanie : Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, sponsorzy. Corocznie ok. 5 tys. zł.

- **Integracja ekologicznych ruchów samorządowych.** Powinna zostać opracowana i opublikowana aktualna lista organizacji i stowarzyszeń działających w tej sferze
- **Stworzenie skutecznej informacji** o działaniach samorządowych służb ochrony środowiska jako podstawy do wymiany doświadczeń w kwestiach poprawy stanu środowiska

4. Program zmiany zarządzania terenami zieleni miejskiej.

Tereny zieleni o różnej funkcji i charakterze tworzą pewien określony system , a każdy z elementów ma wpływ na funkcjonowanie i efektywność tego systemu. Dlatego też zarząd nad tymi terenami powinien znajdować się w jednym miejscu. Reorganizacja taka umożliwi racjonalne gospodarowanie zarządzanie i inwestowanie w obszary zieleni .

Proponuje się podjęcie lokalnych regulacji prawnych w kwestiach :

4.1. Utworzenia funkcji Ogrodnik Miejski - zadaniem osoby pełniącej funkcję będzie :

- realizacja, kontrola nad wprowadzaniem założeń strategii
- doradztwo, pomoc merytoryczna dla spółdzielni mieszkaniowych i mieszkańców

- przygotowywanie projektów " małych dotacji " dla spółdzielni mieszkaniowych, ogrodów działkowych , organizacji społecznych
- nadzór nad przygotowywaniem wniosków o dofinansowanie ze środków funduszy związanych z ekologią
- współpraca z gminami sąsiednimi , Konserwatorem Przyrody, Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków
- monitoring systemu terenów zieleni , określanie priorytetów, kierunków działania
- nadzór nad terenami towarzyszącymi obiektom oświatowym, zatwierdzanie, opiniowanie projektów , przedsięwzięć

4.2. Utworzenie Zarządu Terenów Zieleni - organ wykonawczy działający w imieniu Ogrodnika Miejskiego

5. Program ochrony .

Ochrona przyrody to dbałość o harmonijne funkcjonowanie krajobrazu , to ważna z perspektywy gminy ochrona specyfiki lokalnej.

5.1. Ustanowienie nowych form ochrony środowiska .

Celem wprowadzenia jest podniesienie zdolności regenerujących krajobrazu, wzbogacanie różnorodności tej struktury . Utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów , zachowanie różnorodności gatunkowej.

Użytki ekologiczne - z punktu ochrony użytków ekologicznych największe znaczenie mają dla Darłowa:

A. zadrzewienia śródpolne - o znaczeniu wiatrochronym , zmniejszają skutki erozji, roślinność brzegowa występująca wzdłuż cieków , część zbiorowisk łąkowych - ze względu na występowanie szczególnych gatunków zwierząt

B. śródpolne oczka wodne

Pomniki przyrody - stara aleja lipowa przy ul. Zielonej, skwer za Szkołą Morską

5.2. Ochrona drzew pomnikowych.

Cele i możliwości ochrony drzew pomnikowych

- utrzymanie drzew pomnikowych jest celowe głównie dlatego, że w warunkach miejskich powstanie następnej generacji jest prawie niemożliwe - liczba drzew pomnikowych stale maleje na terenie całej Polski
- uzdrowienie warunków siedliskowych w otoczeniu drzew pomnikowych jest warunkiem podstawowym do utrzymania ich w środowisku miejskim. Stan zachowania drzew pomnikowych i ich znaczenie uzasadniają potrzebę wykonania szerokiego zakresu prac terapeutycznych, w tym także chirurgicznych
- podstawowe zabiegi terapeutyczne :
 1. Cięcia sanitarne, redukcyjne, formujące
 2. Mechaniczne wzmacnianie korony
 3. Mechaniczne wzmocnienie pnia
 4. Zabezpieczenie ubytków pnia
 5. Leczenie ran (ubytki wgłębne i powierzchniowe)
 6. Zabiegi w strefie korzeniowej (napowietrzanie, nawożenie)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. na (nakłady na prace do wykonania w przeciągu 6 lat)

Horyzont czasowy : 2005 r.

5.3. Stała ochrona drzewostanu miasta.

Konserwacja prowadzona w efekcie stałego obserwowania stanu zdrowotnego drzew (okresowe przeglądy drzewostanu i ocena konieczności wykonania prac pielęgnacyjnych, określenie zakresu prac).

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, szacunkowy koszt : 150 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 15 lat)

Horyzont czasowy : 2014 r.

5.4. Ochrona drzew w ciągach komunikacyjnych.

Wprowadzenie osłon pni - szczególnie przy rozjazdach i miejscach parkingowych (zabezpieczy to drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi, a zarazem pozwoli

uniknąć znacznych wydatków związanych z leczeniem uszkodzonych roślin), wprowadzenie kratek zabezpieczających system korzeniowy (zabezpieczenie przed niszczeniem korzeni włóśnikowych w wyniku obciążenia bryły korzeniowej przez parkujące pojazdy) : ul. Słowiańska, ul. Morska, ul. Conrada

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie, szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 5 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r.

5.5. Ochrona czystości wód Wieprzy i Grabowej

W związku z modernizacją oczyszczalni ścieków , dla osiągnięcia maksymalnego efektu ekologicznego niezbędne jest wprowadzenie separatorów tłuszczu i piasku w miejscach odpływu kanalizacji .

5.6. Monitoring środowiska.

Tworzenie wiarygodnych baz danych o aktualnym stanie środowiska (systemy monitoringu , informacji przestrzennej).

STRATEGIE INWESTYCYJNE

Rozwój terenów zieleni w Darłowie wiąże się ściśle z charakterem miasta. Dominującą funkcją jaką spełnia Darłowo jest obsługa ruchu turystycznego w sezonie letnim. Dla prawidłowego funkcjonowania miasta jako ośrodka turystycznego o znaczeniu międzynarodowym niezbędne jest spełnienie wielu warunków służących poprawie atrakcyjności miasta. W ramach strategii inwestycyjnych proponuje się przeprowadzenie prac modernizacyjnych w następujących terenach :

1. Modernizacje.

1.1. Las Komunalny ul. Morska, ul. Conrada – pow. 4 ha.

- przebudowa struktury samego lasu przez wzbogacenie podszytu
- stworzenie piętrowego układu, co z kolei stanie się elementem modelowania przestrzeni. Gatunkami odpowiednimi do wprowadzenia w wymienionym obszarze będą: *Viburnum opulus* /kalina koralowa/ *Cornus alba* 'Elegantissima' /dereń biały/, *Euonymus europaeus* /trzmielina pospolita/, *Spiraea salicifolia* /tawuła wierzbolistna/, *Rhododendron luteum* /różanecznik żółty/, *Picea glauca* /świerk biały/, *Metasequoia glyptostroboides* /metasekwoja chińska/
- dostosowanie lasu do potrzeb ruchu turystycznego będzie wiązało się również z częściową przebudową runa leśnego
- w miejscach proponowanych polan i wewnątrz parkowych przeznaczonych do swobodnej penetracji konieczne będzie wprowadzenie nawierzchni trawiastej - gatunków odpornych na deptanie, natomiast w pozostałej części terenu należy prowadzić gospodarkę polegającą na regularnym odchwaszczaniu i zachowaniu cennych, istniejących gatunków runa - bluszcz pospolity (*Hedera helix*)
- ponieważ wzdłuż parku przebiega droga łącząca Darłowo z Darłówkiem Wschodnim – w sezonie intensywnie użytkowana, należy wewnątrz parku uchronić przed niekorzystnym wpływem spalin przez wprowadzenie żywopłotu z ligustra na całej długości drogi
- poprawienie stanu technicznego istniejących alejek spacerowych przez wprowadzenie nawierzchni utwardzonej np. ziemno – żwirowej – łatwej w utrzymaniu i konserwacji a zarazem funkcjonalnej – nie zatrzymuje wody
- wymiana nawierzchni na całej długości chodnika wzdłuż parku po lewej stronie ul. Morskiej i ul. Conrada. Proponuje się wymianę zniszczonych płyt chodnikowych na kostkę betonową - mniej podatną na odkształcenia mechaniczne i estetyczną

- uzupełnienie oświetlenie – wzdłuż drogi oraz wzdłuż bulwaru
- wyposażenie parku w ławki i kosze śmietnikowe - ustawione wzdłuż ścieżek spacerowych – w ilości 50 szt. W wyposażeniu parku powinny się znaleźć również toalety w ilości min 4 szt., wiaty przeciwdeszczowe – 2 szt., altana – 1szt, murowany ruszt – 1 szt., stanowiska do organizowania ognisk (wyznaczone palenisko, hydrant, siedziska z bali drewnianych) – 2 szt., elementy ścieżki zdrowia – urządzenia sprawnościowe (drabinki, równoważnie)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 100 tys. zł (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 7 lat)

Horyzont czasowy : 2006 r.

1.2. Las komunalny ul. Zwycięstwa.

- przeprowadzenie pielęgnacji drzewostanu (usunięcie egzemplarzy chorych, zagrażających, przerzedzenie drzewostanu i wprowadzenie gatunków nowych, wzbogacających podszyt i runo). Gatunki proponowane do nasadzeń: Quercus rubra/dąb czerwony/, Fagus silvatica / buk pospolity/, Euonymus europaea /trzmielina pospolita/, Sorbus torminalis / jarzab brekinia /
- poprowadzenie utwardzonej ścieżki spacerowej (nawierzchnia ziemna utwardzona lub żwirowa), wyposażenie : ławki – 20 szt. kosze śmietnikowe – 20 szt., toalety – 4 szt.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 8 lat)

Horyzont czasowy : 2007 r.

1.3. Las komunalny ul. Parkowa.

- przecinka drzewostanu – usunięciu drzew chorych, zagrażających, drzew rosnących w zbyt dużym zagęszczeniu
- wprowadzenie nowych gatunków uzupełniających podszyt – Sorbus torminalis /jarzab brekinia/, Hippophae rhamnoides /rokitnik pospolity/, Pinus mugho /kosodrzewina/
- modernizacja istniejących ciągów pieszych - w miarę potrzeb wymiana nawierzchni na bezpieczną – z kostki betonowej, uzupełnienie wyposażenia – ławki – 20 szt., kosze śmietnikowe – 20 szt., toalety – 4 szt.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 7 lat)

Horyzont czasowy : 2006 r.

1.4. Las komunalny ul. Słowiańska.

- wprowadzenie nasadzeń uzupełniających (Quercus rubra / dąb czerwony/, Sorbus torminalis / jarzab brekinia /, Hippophae rhamnoides / rokitnik pospolity /, Euonymus europaeus / trzmielina pospolita /, Pinus mugo / kosodrzewina/) w odcinku monokultury brzozonej, przecinkę w odcinku monokultury sosnowej
- wprowadzenie gatunków uzupełniających: (Juniperus communis /jałowiec pospolity/, Euonymus europaeus /trzmielina pospolita/, Sorbus aucuparia /jarzab brekinia/)
- zmiana nawierzchni na ziemno-żwirową – w istniejących ciągach komunikacji pieszej, przeprowadzeniu nowych, utwardzonych alejek na długości całego obiektu w nawiązaniu do istniejącego układu
- wprowadzenie ogrodzonego placu zabaw – pow. 150-200m² z urządzeniami sprawnościowymi o zróżnicowanym stopniu trudności – dostosowanymi do potrzeb różnych grup wiekowych (równoważnie, bujaki, przeplotnie, karuzele, zestawy sprawnościowe). W sektorze, w którym przeważają brzozy należy wprowadzić nawierzchnię piaskowo-żwirową
- wprowadzenie ławek w ilości 60 szt., koszy – 60 szt., toalet – 4szt.
- wprowadzenie oświetlenia parkowego w celu umożliwienia korzystania

z parku w porze wieczorowej

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 250 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 12 lat)

Horyzont czasowy : 2011 r.

1.5. Ciąg komunikacji pieszej : stacja PKS – ul. Bogusława X – ul. Powstańców Warszawskich – Brama kamienna.

Wymienionymi wyżej ulicami przebiega główna oś miasta, wzdłuż której zlokalizowane są najciekawsze zabytki miasta. Należy dążyć aby wyżej wymieniony ciąg uzyskał reprezentacyjny charakter. W tym celu należy:

- na całej długości (1,2 km) wprowadzić na chodnikach jednolitą nawierzchnię z kostki betonowej
- ujednolicić oświetlenie, wprowadzając stylowe latarnie z koszami kwiatowymi (obsadzenia sezonowe)
- wprowadzić ławki na odcinku zamkniętym dla ruchu samochodowego (20 szt.)
- zieleń w pojemnikach na odcinku ul. Powstańców Warszawy (obsadzenia sezonowe, zimozielone rośliny iglaste)
- wprowadzenie obsadzeń roślinnych przed budynkiem mieszkalnym ul. Bogusława X (pow. 100m²) – nawiązanie układem zieleni do bryły budynku – obsadzenia z bukszpanu, rododendronów, iglaków o regularnym pokroju, roślin jednorocznych
- obsadzenia roślinne przy Kościele Św. Jerzego - pow. (50m²) - kompozycje roślinne od strony 1-go Maja - rośliny iglaste płożące i wzniosłe oraz jednoroczne kwitnące
- obsadzenia roślinne rynku – podkreślenie reprezentacyjnego charakteru miejsca przez wymianę istniejących obsadzeń (Sorbus aucuparia /jarzą pospolity/, Robinia pseudoacacia /robinia biała/, Rosa / róże /) na nowe rośliny o regularnym, geometrycznym pokroju – klon pospolity odm. kulista – piętro wysokie, podsadzone tawułą japońską odm. "Złota Księżniczka" i roślinami sezonowymi
- zamknięcie rynku rabatą z wyżej wymienionymi obsadzeniami od strony ul. Powstańców Warszawskich
- wymiana oświetlenia na stylowe – takie jak na ul. Powstańców Warszawskich
- wprowadzenie ławek (15 szt.) i koszy (15szt.)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze

konserwatorskie; szacunkowy koszt : 100 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 7 lat)

Horyzont czasowy : 2006 r

1.6. Plac 1000 Lecia.

Obecnie plac nie ma określonego wyraźnego charakteru, a jego otoczenie (zaniedbane kamienice) wpływają niekorzystnie na ogólny wizerunek miejsc

- zasłonięcie nieciekawego widoku (ślepe ściany za pomnikiem) przez wprowadzenie parawanu z pnączy rozpiętych na konstrukcji z stalowej sieci
- wprowadzenie następujących gatunków: bluszcz pospolity, ligustr pospolity, laurowiśnia, rododendron, świerk srebrny, trzmielina Fortuna odm. pstrolistna dla utworzenia wnętrza parkowego o charakterze wypoczynkowym
- wymiana nawierzchni na kostkę betonową i częściowe jej ograniczenie na korzyść terenu wyznaczonego pod zieleń
- modernizacja murków oporowych - obłożenie okładziną imitującą cegłę klinkierową
- wprowadzenie ławek (10 szt.), koszy śmietnikowych (5 szt.)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. na (nakłady na prace do wykonania w przeciągu 5 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r

1.7. Ścieżka turystyczno – spacerowa poprowadzona przez: ul. Traugutta – ul. Zieloną – skwer za Bramą – ul. Wałową – ul. Podzamcze – skwer za Szkołą Morską – ul. Curie Skłodowskiej – 1000-Lecia – Aleję Wojska Polskiego - 1-go Maja - ul. Nadbrzeżną – ul. Traugutta. Długość ścieżki - 3km.

- wymiana nawierzchni (ul. Zielona – nawierzchnia ziemna – żwirowa, skwer za Wieżą - nawierzchnia z kostki betonowej w głównej alejce i ziemno-żwirowa w alejkach bocznych, ul. Wałowa – kostka betonowa, skwer za Szkołą Morską – nawierzchnia ziemna i ziemno-żwirowa, ul. 1-go Maja – kostka betonowa, ul. Nadbrzeżna – kostka betonowa) oświetlenie w ulicach : Zielona, skwer za Wieżą, Wałowa, skwer za Szkołą morską , 1-go Maja, Nadbrzeżna

- wyposażenie w ławki, kosze, toalety – w miejscach przeznaczonych pod wypoczynek (skwery)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 250 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 10 lat)

Horyzont czasowy : 2009 r.

1.8. Skwer za Bramą.

- rewaloryzacja dawnego układu alejek, rekonstrukcja starych fortyfikacji (wykorzystanie ich dla celów turystycznych – wprowadzenie odpowiedniego programu), wprowadzenie oświetlenia parkowego (podświetlenie ładnych okazów drzew), wprowadzenie układu fontann wzdłuż zabudowań (obecnie fragment, który najbardziej szpeci) - zamaskowanie nieciekawej zabudowy, przeniesienie placu zabaw z trawnika przy ul. Curie Skłodowskiej w teren osiedla lub jego modernizacja i ogrodzenie (względy bezpieczeństwa)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 100 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 5 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r

1.9. Skwer za Szkołą Morską .

- przecinka w drzewostanie – usunięcie podrostów i części krzewów (konkurencja międzygatunkowa) dla uzyskania przestrzeni pod miejsca wypoczynku
- w miejscach, gdzie istnieją ruiny budowli (korona wału) utworzenie platform widokowych z nawierzchnią utwardzoną , wyposażonych w ławki, kosze śmietnikowe, oświetlenie
- modernizacja i odtworzenie fosi na odcinku za wałem – w miarę pozyskiwania środków finansowych przedłużenie fosi na odcinku biegnącym koło zamku
- utworzenie niewielkiego teatru plenerowego (200 miejsc) z widownią wkomponowaną w skarpę oraz sceną umieszczoną na łąkach

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 250 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 10 lat)

Horyzont czasowy : 2009 r.

1.10. Ul. 1-go Maja.

- poprawa nawierzchni na całej długości ulicy
- wprowadzenie zadrzewień przyulicznych i krzewów ozdobnych w pasie przydrożnym
- należy rozważyć możliwość modernizacji, lub przeniesienia targowiska zlokalizowanego przy tej ulicy w inne miejsce (np. ul. Wyspiańskiego – pas zieleni przy dworcu PKS) natomiast w wolnym miejscu (po targowisku) urządzić plac zabaw (ogrodzony, z urządzeniami atestowanymi – bezpiecznymi)

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Gruntami , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 5 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r.

2. Zakładanie nowych terenów zieleni

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy istniejących terenów zieleni i stwierdzeniem braku pewnych typów terenów zieleni istnieje potrzeba uzupełnienia o najbardziej niezbędne dla turystycznego funkcjonowania miasta
Proponuje się:

2.1. Utworzenie parku wypoczynkowego na wyspie na rzece Wieprzy - pow. (ok.1,5ha).

Przewiduje się, że powstający park będzie miał charakter krajobrazowy, z obwodnicowym układem alei spacerowych (nawierzchnia ziemna utwardzona i ziemno-żwirowa), miejscami cichego wypoczynku (ławki, stoły do gry w szachy). Ponadto proponuje się wprowadzenie oświetlenia (niezbędne!), stanowisk dla wędkarzy.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej; szacunkowy koszt : 200 tys. zł.

Horyzont czasowy : 2003 r.

2.2. Skwer przy ul. Traugutta – plac o pow. 250 m².

Proponowane zagospodarowanie – urządzenie placu wypoczynkowego z kawiarnią, przystanią tramwaju wodnego, wyposażonego w elementy małej architektury (układ wodny, pergole, ozdobne murki oporowe, ławki, oświetlenie), ozdobną roślinność. Proponowany teren będzie stanowił skrajny punkt w ciągu bulwaru nad Wieprzą – stąd też potrzeba podkreślenia jego reprezentacyjnego charakteru.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 5 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r.

2.3. Bulwar nad Wieprzą

W wielu wcześniejszych opracowaniach pojawia się również problem przebudowy układu urbanistycznego miasta we fragmencie od mostu kamiennego na Wieprzy do kładki pieszej na Wieprzy ul. Flisacka

Odcinek ten proponuje się włączyć w ciąg bulwaru (łączna długość 1,5 km). Na proponowanym odcinku należy wprowadzić: utwardzoną nawierzchni (kostka betonowa), miejsca wypoczynku, oświetlenie, pomosty widokowe, roślinność towarzyszącą.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 300 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 15 lat)

Horyzont czasowy : 2014 r.

2.4. Ośrodek sportowy – w miejscu wskazanym na mapie.

W programie ośrodka o pow. 2,5 ha przewiduje się: założenie kortów tenisowych, boisk do gier zespołowych, zespołu basenów na otwartej przestrzeni (w miarę pozyskiwania środków finansowych - basenu krytego), siłowni, obiektów towarzyszących - punkty gastronomiczne, sanitariaty, punkt opieki medycznej, wypożyczalni sprzętu sportowego.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej; szacunkowy koszt : 500 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 20 lat)

Horyzont czasowy : 2019 r.

2.5. Ścieżki rowerowe

Wzmożone zainteresowanie turystyką rowerową wymusza dostosowanie istniejących dróg do obsługi ruchu rowerowego oraz wytyczenie nowych szlaków przebiegających przez ciekawe tereny. Na obszarze Darłowa brak wytyczonych szlaków, w związku z tym proponuje się przeprowadzenie tras rowerowych o łącznej długości 12 km na następujących odcinkach:

1. Mickiewicza – Wyspiańskiego – Lotników Morskich – Zwycięstwa – Władysława IV- Kąpielowa – Słowiańska
 2. Mickiewicza – Bogusława X – Kowalska – Ścienna – Traugutta – Morska – Conrada - Słowiańska - powiązanie ze szlakiem turystyki pieszej biegnącym wzdłuż wybrzeża
 3. Mickiewicza – Bogusława X – Żeromskiego – Curie Skłodowskiej – Tynieckiego – droga polna przez tereny rolne (w przyszłości przewidziana zabudowa jednorodzinna w tym rejonie) – połączenie tej nitki trasy rowerowej ze szlakiem turystycznym biegnącym wzdłuż wybrzeża - w przyszłości przeprowadzenie odgałęzienia do Cisowa
- W przypadku tras rowerowych należy dążyć do stworzenia sieci dróg umożliwiających komunikację między sąsiednimi miejscowościami oraz dążyć do stworzenia regionalnego układu w nawiązaniu do istniejących szlaków turystycznych.

Trasy oznaczone numerami 1 i 2 zostały wyznaczone wzdłuż istniejących dróg komunikacji kołowej. Trasy te na odcinkach przebiegających przez centrum miasta, gdzie poszerzenie i przebudowa istniejących dróg jest niemożliwe do wykonania należy wskazać przez wyznaczenie pasa drogi dla rowerzystów. W miejscach, gdzie jest to możliwe należy dążyć do przeprowadzenia oddzielnych ścieżek, odizolowanych od ruchu samochodowego, o nawierzchni z kostki betonowej lub w przypadku dróg polnych - o nawierzchni ziemnej utwardzonej. Przewiduje się wprowadzenie dwóch miejsc biwakowych (wiata przeciwdeszczowa, stanowisko do grila, utwardzony teren do gier zespołowych, toaleta, kosze śmietnikowe) w miejscach wskazanych na rysunku – rys. 2.

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 250 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 15 lat)

Horyzont czasowy : 2014 r.

2.6. Tereny otwarte

Łąki na obszarze między Darłowem i Darłowkiem Wschodnim ze względu na niekorzystne warunki budowlane (wysoki poziom wód gruntowych) wyklucza się możliwość wprowadzenia zabudowy na tym obszarze. Jedynie możliwe jest wprowadzenie parkingów o nawierzchni utwardzonej od strony Darłówka . Na pozostałym terenie należy wprowadzić zadrzewienia śródpolne .

Finansowanie : Budżet Gminy, Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej , fundusze konserwatorskie; szacunkowy koszt : 50 tys. zł. (na nakłady na prace do wykonania w przeciągu 5 lat)

Horyzont czasowy : 2004 r.