1736

INSTYTUT TURYSTYKI

LECH SAROSIEK

TURYSTYCZNE ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE STARGARDU JAKO OŚRODKA KRAJOZNAWCZEGO

WARSZAWA 1973

INSTYTUT TURYSTYKI

Lech Sarosiek

TURYSTYCZNE ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE STARGARDU JAKO OŚRODKA KRAJOZNAWCZEGO

(studium)

WARSZAWA 1973

INSTYTUT TURYSTYKI BIBLIOTEKA W WARSZAWIE
1736

Recenzenci: Janusz Lisek
Krystyna Loose

Opracowanie graficzne: Irena Banach

Redaktor: Marek Kubiak

Opracowanie techniczne: Marian Milejczak
Bohdan Janicki

INSTYTUT TURYSTYKI - Ośrodek Dokumentacji i Informacji Naukowej
Pracownia Wydawnicza, ul. Merliniego 9a
tel. 44-61-67, 44-63-47, 02-511 Warszawa

Reklamodruk MP P-ń zl. 4 /off/74 n.500 D3/5694 LM.

SPIS TREŚCI

	Str.
WSTĘP	5
1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA	8
2. WALORY KRAJOZNAWCZE	13
2.1. Środowisko przyrodnicze	13
2.2. Dobra kultury	16
2.3. Historia najnowsza	20
2.4. Osiągnięcia współczesne	20
2.5. Atrakcyjność walorów	22
3. ZAGOSPODAROWANIE TURYSTYCZNE	25
3.1. Komunikacja	25
3.2. Baza noclegowa	28
3.3. Baza gastronomiczna	29
3.4. Inne usługi	29
4. RUCH TURYSTYCZNY	30
4.1. Ruch turystów zmotoryzowanych	32
4.2. Pobyt turystów w mieście	35
4.3. Wycieczki obsłużone w mieście przez biura podróży	36
4.4. Zwiedzanie wnętrz obiektów krajoznawczych	38
4.5. Ruch turystyczny w obiektach noclegowych	40
5. PROGNOZY	42
5.1. Ogólna charakterystyka rozwoju miasta	42
5.2. Walory krajoznawcze	43
5.3. Zagospodarowanie turystyczne	44
5.4. Ruch turystyczny	46

6. WNIOSKI 48

6.1. Wnioski proponowane do realizacji jako pilne 49

6.2. Wnioski i postulaty proponowane do realizacji w dalszej kolejności 50

7. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO MIASTA 56

7.1. Organizacja pobytu turystów w mieście 56

7.2. Typy rejonów zagospodarowania turystycznego 57

Ważniejsze publikacje i materiały nie wydane 60

Instytucje, które udostępniły materiały źródłowe 64

Spis rysunków:

Rys. nr 1 - Wyrys z Planu Kierunkowego Zagospodarowania Turystycznego Polski 9

Rys. nr 2 - Stargard - schemat układu funkcjonalno-przestrzennego 11

Rys. nr 3 - Stargard - Stare Miasto 14

Rys. nr 4 - Stargard - ruch tranzytowy turystów zmotoryzowanych w mieście 33

Rys. nr 5 - Stargard - koncepcja zagospodarowania turystycznego miasta 55

W S T Ę P

W wyniku prowadzonych od kilku lat badań /18/[x], wyznaczono najcenniejsze walory krajoznawcze naszego kraju, których struktura przestrzenna jest dwojaka: punktowa /miejscowości i obiekty/ lub powierzchniowa /obszary krajoznawcze/.

W zakresie walorów o charakterze punktowym, do kategorii pierwszej, zaliczone zostały miejscowości, które każdy obywatel naszego kraju powinien poznać w zasadzie już w wieku szkolnym i które stanowią obecnie podstawowe cele krajoznawczej turystyki zagranicznej w Polsce. Miejscowości zaliczone do tej kategorii nazwane zostały "wielkimi centrami krajoznawczymi". Jest to osiem miast - ośrodków historyczno-zabytkowych, a równocześnie wielkich centrów współczesnej kultury i cywilizacji: Warszawa, Kraków, Trójmiasto, Wrocław, Poznań, Szczecin, Lublin i Toruń.

Do kategorii drugiej zaliczono 57 miejscowości, które turysta powinien poznać w następnym etapie, natomiast obcokrajowcy - w przypadku głębszego zainteresowania się naszym krajem. Miejscowości te nazwano "ośrodkami krajoznawczymi". Do tej grupy zaliczono m.in. Stargard.

Trzecia kategoria obejmuje 420 mniejszych zespołów i pojedyńczych obiektów, które stanowić powinny cele wycieczek krajoznawczych, odbywanych dla pogłębienia znajomości kraju oraz dla zaspokojenia zainteresowań specjalistycznych.

Już pobieżnie przeprowadzone analizy wykazały, że funkcja turystyczna, a szczególnie krajoznawcza, nie jest w tych miejscowościach w dostateczny i prawidłowy sposób uwzględniana w planach zagospodarowania przestrzennego. Brakuje rozeznania co do wielkości, struktury przestrzennej i stratyfikacji ruchu krajoznawczego w miastach, a dotychczasowe sposoby zagospodarowania nie zawsze uwzględniały istnienie atrakcyjnych walorów turystycznych, koncentrujących się głównie w zespołach staromiejskich.

x/ Patrz przypisy: Ważniejsze publikacje i materiały nie wydane, s. 60, pkt.18. W dalszym tekście podawane będą odnośniki kierujące czytelnika bezpośrednio do spisu literatury.

Dlatego też celem niniejszego opracowania jest:

- ocena stanu walorów krajoznawczych miasta Stargardu w ujęciu dynamicznym;
- analiza rozwoju ruchu i zagospodarowania turystycznego miasta, ze szczególnym uwzględnieniem dzielnicy staromiejskiej ;
- określenie głównych tendencji rozwojowych ruchu turystycznego w mieście;
- analiza realizowanego i przewidywanego rozwoju zagospodarowania przestrzennego i usługowego miasta, ze szczególnym uwzględnieniem dzielnicy staromiejskiej i centrum usługowego;
- przedstawienie wniosków praktycznych, wynikających z w/w analiz, jako propozycji do uwzględnienia w planach, celem dostosowania miasta do obecnych i przewidywanych potrzeb ruchu turystycznego;
- określenie koncepcji ogólnej zagospodarowania turystycznego miasta.

Wybór Stargardu do badań szczegółowych jest m.in.wynikiem reprezentowania przez to miasto wielu cech typowych dla miejscowości zaliczonych do grupy ośrodków krajoznawczych. Wśród tych cech najważniejszy jest układ funkcjonalno-przestrzenny, charakterystyczny dla sporej ilości ośrodków krajoznawczych średniej wielkości, odbudowane Stare Miasto i leżący pomiędzy nim a dworcem kolejowym miejski ośrodek usługowy. Przez te dwa zespoły prowadzi turystyczna drogowa trasa tranzytowa o znaczeniu krajowym, decydująca o wielkości i strukturze ruchu w mieście.Spośród innych elementów, reprezentowanych przez Stargard i występujących w pozostałych ośrodkach, przykładowo można wymienić następujące:

1.	rodzaj walorów	dobra kultury	18 miast	32%	ogółu
2.	ranga atrakcyjności walorów	II kategoria	48 miast	84%	ogółu
3.	obecne zaludnienie miasta	średn.wiel. /20-100 tys./	38 miast	67%	ogółu
4.	docelowa baza noclegowa dla turystyki krajoznawczej	1 tys. miejsc	24 miasta	42%	ogółu
5.	funkcja administracyjna miasta	ośrodek powiatowy	43 miasta	76%	ogółu
6.	funkcja miasta w regionie	ośrodek subregion.	26 miast	46%	ogółu
7.	wielkość funkcji turystycznej	mała /2,0-3,9%/	20 miast	35%	ogółu

Zestawienie to w pewnym stopniu wykazuje, że przedstawione w niniejszym opracowaniu zjawiska, analizy i wnioski są charakterystyczne dla znacznej części ośrodków krajoznawczych.

Niniejsza publikacja jest skróconą wersją opracowania p.t. "Zasady zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych. Opracowanie wstępne na przykładzie Stargardu". Zostało ono wykonane przez autora w latach 1971/72 w Pracowni Szczecińskiej Instytutu Turystyki. Opracowanie to zawiera 113 stron tekstu, 12 tabel /37 stron obliczeniowych/, 6 planów i map /skala:1:2,5 mln, 1:300 tys., 1:25 tys., 2x 1:1,5 tys., 1:3,5 tys./. Bazą do analiz były materiały źródłowe oraz literatura. Ponadto,wykorzystano doświadczenia zdobyte przy opracowaniach dotyczących innych miast: Szczecina/50/ i Torunia /51/, wykonanych w pracowni : szczecińskiej i bydgoskiej Instytutu Turystyki i prezentowanych na konferencji w Bydgoszczy /maj 1972 r./.

W porównaniu z opracowaniem pierwotnym, w publikacji niniejszej dokonano redakcji wynikających z narzuconej objętości i formatu /eliminacja tabel, ominięcie pewnych partii tekstu,zmniejszenie ilości i zmiana skali opracowań graficznych/.Wykorzystano także wyniki dyskusji z narad, na których przedstawiono opracowanie /Bydgoszcz - listopad 1972 r., Stargard - kwiecień 1973r./ oraz dalsze doświadczenia zdobyte przy pracach nad innymi ośrodkami krajoznawczymi /głównie wykonane w pracowni bydgoskiej studium dla Chełmna, prezentowane w Bydgoszczy - listopad 1972r. i Chełmnie - marzec 1973; w spisie literatury pozycja nr 49/.

W publikacji dokonano też korekt merytorycznych, wynikających z upływu czasu. Nie dotyczyły one jednak generalnie danych statystycznych stanu istniejącego - z powodu wyjątkowej sytuacji panującej w zakresie obsługi ruchu turystycznego w Stargardzie w latach 1971/72, tj. remontu obiektu noclegowego, przyjmującego większość turystów przebywających dłużej w mieście oraz początkowo żywiołowego a następnie regulowanego rozwoju turystyki, w związku z bezpaszportowym ruchem pomiędzy NRD i PRL. Dlatego też, podobnie jak w opracowaniu pierwotnym, analizę stanu istniejącego oparto głównie na materiale statystycznym z lat 1969/1970.

1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MIASTA

Stargard leży w południowej części Niziny Szczecińskiej nad rzeką Iną. W stosunku do obszaru województwa położony jest centralnie; znajduje się w części zachodniej powiatu, którego jest ośrodkiem administracyjnym. Krajobraz okolic miasta to - na wschodzie i północy faliste obszary moreny dennej z niewielką ilością lasów i jezior, zaś na południu płaska Nizina Pyrzycka. Na zachodzie znajduje się duże jezioro Miedwie oraz dalej - Puszcza Goleniowska.

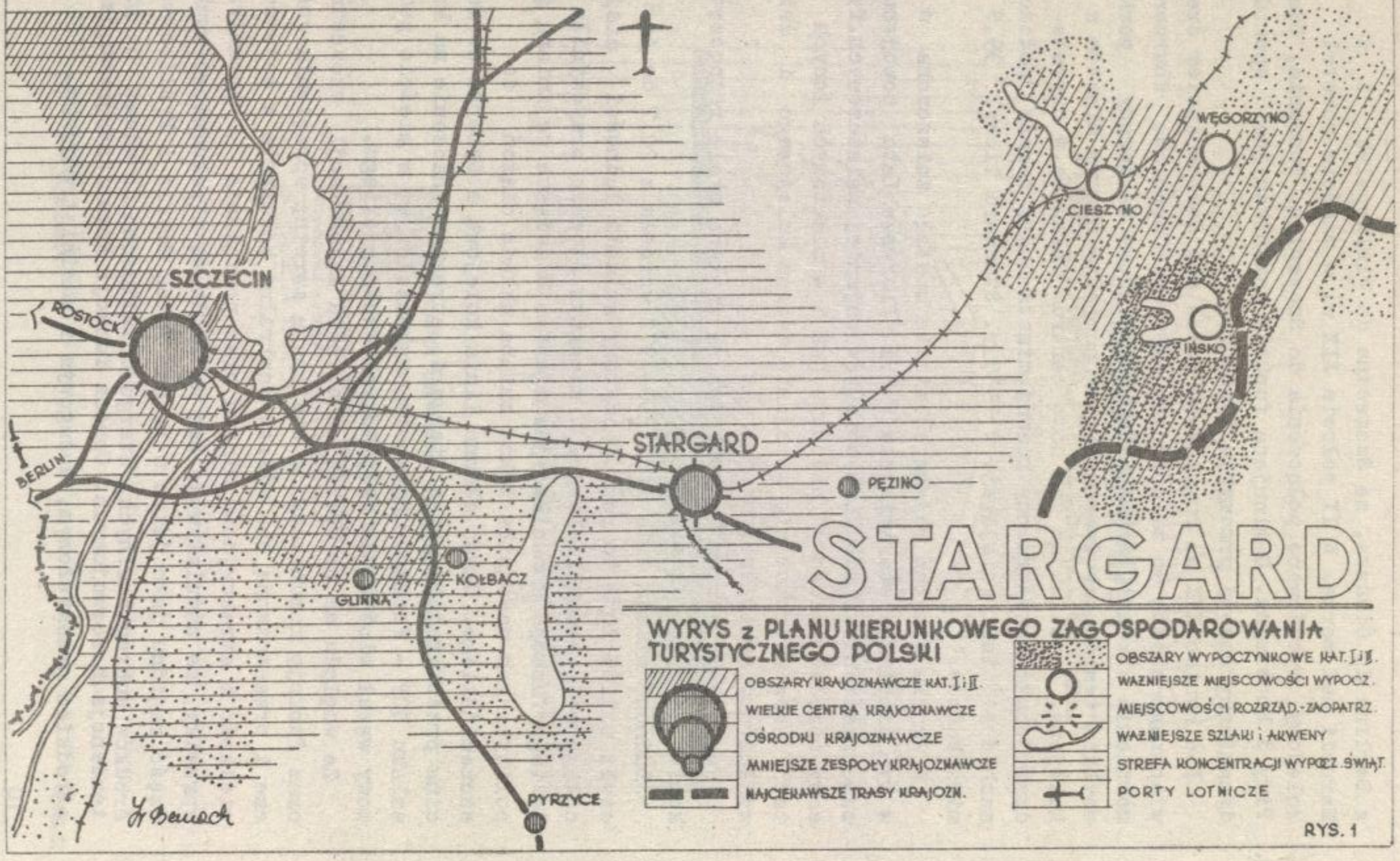
Miasto jest położone na wschodnim obrzeżu aglomeracji Szczecina, w odległości około 40 km od jego centrum. W Stargardzie zbiega się większość tras komunikacyjnych, łączących rejon ujścia Odry z resztą kraju.

Miasto należy do najstarszych grodów na Pomorzu Zachodnim;jako drugie po Szczecinie otrzymało prawa miejskie w połowie XIII wieku. Założono je nad Iną, w najwęższym miejscu doliny o dużych walorach obronnych, blisko dogodnej przeprawy.

Funkcje miastotwórcze spełniały od początku: handel i rzemiosło /później przemysł/,obsługa rolniczego zaplecza,węzeł komunikacyjny i ośrodek administracyjny. Dogodny rozwój wspomnianych funkcji możliwy był dzięki położeniu miasta na skrzyżowaniu szlaków handlowych, prowadzących z Wielkopolski w kierunku Szczecina i morza. Dłuższy czas Stargard był także portem,przez który - rzeką Iną - wywożono pszenicę z pobliskiego rejonu pyrzyckiego.

Trwałym świadectwem okresu największego rozkwitu w wiekach XII - XVI są, wybudowane wówczas, obiekty sakralne. W znacznej mierze zachowane do dziś, reprezentują wysoką klasę zabytkową o znaczeniu krajowym, a także międzynarodowym.

W XIX w., po dwóch wiekach stagnacji, nastąpił rozwój miasta we współczesnych już ramach. W I połowie XIX w.wzrosło znaczenie Stargardu jako węzła drogowego; krzyżowały się tu trasy


SZCZECIN
ROSTOCK
BERLIN
STARGARD
PĘZINO
KOŁBACZ
GLIKNA
PYRZYCE
CIESZYNO
WĘGORZYNO
IŃSKO
STARGARD
WYRYS z PLANU KIERUNKOWEGO ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO POLSKI
OBSZARY KRAJOZNAWCZE KAT. I i II.
WIELKIE CENTRA KRAJOZNAWCZE
OŚRODKI KRAJOZNAWCZE
MNIEJSZE ZESPOŁY KRAJOZNAWCZE
NAJCIEKAWSZE TRASY KRAJOZN.
OBSZARY WYPOCZYNKOWE KAT. I i II.
WAŻNIEJSZE MIEJSCOWOŚCI WYPOCZ.
MIEJSCOWOŚCI ROZRZĄD.-ZAOPATRZ.
WAŻNIEJSZE SZLAKI i AKWENY
STREFA KONCENTRACJI WYPOCZ. ŚWIĄT.
PORTY LOTNICZE
RYS. 1

z Berlina do Gdańska, ze Szczecina do Wielkopolski i z Nowej Marchii nad morze. W II połowie XIX w. w mieście powstał węzeł kolejowy; wybudowano połączenia do Szczecina, Poznania, Gdańska, Piły i Kostrzyna. Dominująca funkcja komunikacyjna spowodowała dynamiczny rozwój przemysłu i usług.

Pod koniec XIX w. rozpoczęto prace nad dostosowaniem średniowiecznego miasta do zmienionych potrzeb. Częściowo zburzono umocnienia obronne, zamieniając wały i fosy na tereny parkowe. W szybkim tempie zabudowano obszar pomiędzy Starym Miastem a linią kolejową, lokalizując tam nowe centrum usługowe. W okresie międzywojennym przestrzenny rozwój miasta objął tereny położone na zachód od linii kolejowej. W 1939 r. Stargard liczył 39,8 tys. mieszkańców.

W wyniku działań wojennych miasto zostało zniszczone w 70 %, w tym dzielnica staromiejska w 85%. Pierwsze lata powojenne to zabezpieczenie i odbudowa obiektów najmniej zniszczonych. Tymczasowy ośrodek usługowy /podobnie jak i w niektórych innych miastach/ skoncentrował się w rejonie dworca kolejowego i dalej - wzdłuż ul. Armii Czerwonej.

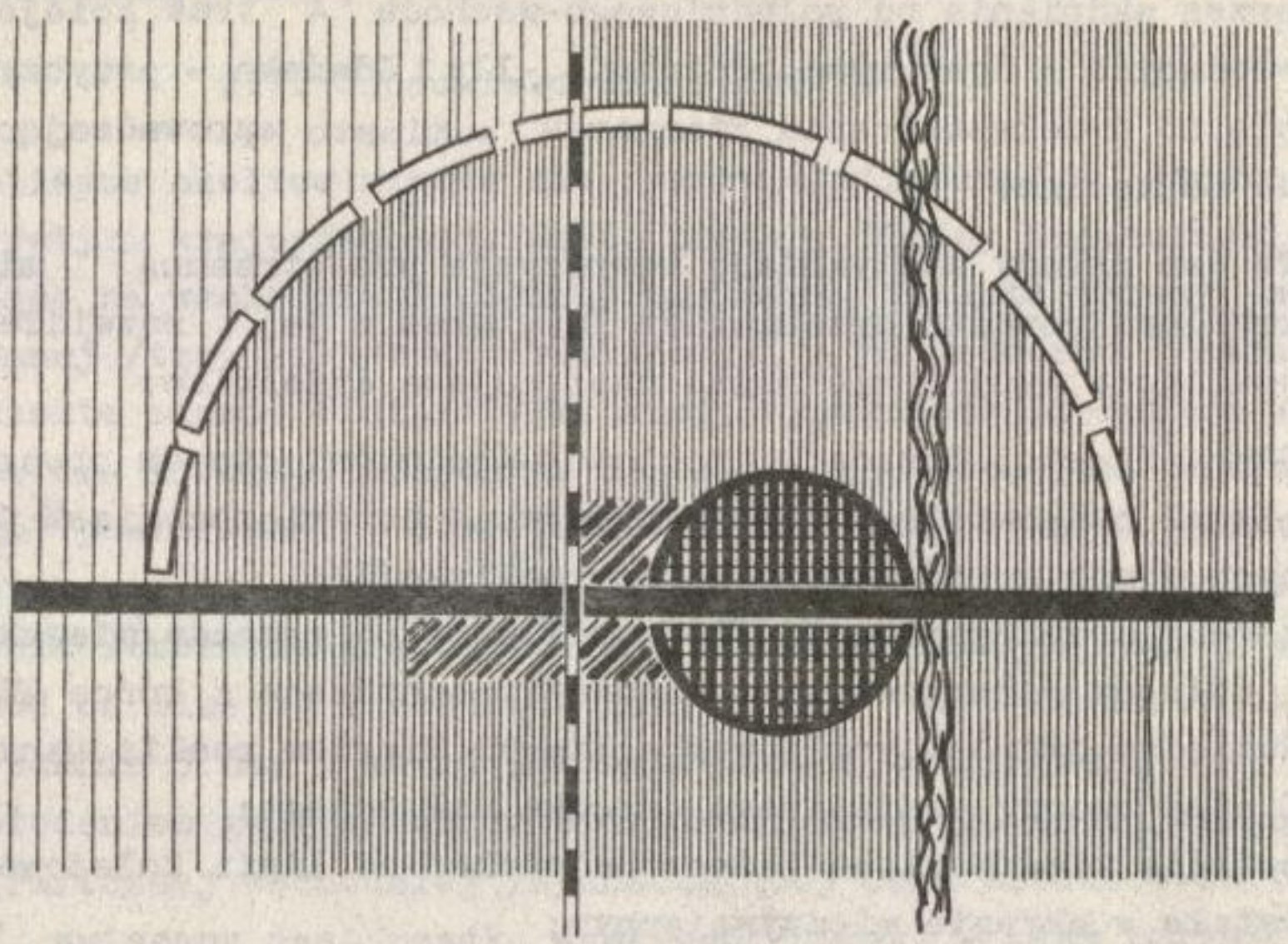
Realizację nowego budownictwa na większą skalę rozpoczęto pod koniec lat pięćdziesiątych.

Ludność miasta w latach 1950-1972 wzrosła z 20,7 do 46,8 tys., czyli o 126% /był to rozwój szybszy aniżeli ludności miejskiej całego woj. szczecińskiego. W znacznym stopniu przyczyniła się do tego funkcja komunikacyjna miasta. W związku ze zmianą granic politycznych nastąpiła także zmiana układu ciążeń do portu szczecińskiego. Dawna główna linia kolejowa z Lęborka do Szczecina przebiegająca przez Stargard, straciła znaczenie na korzyść szlaku GOP - Poznań - Szczecin, wykształcając w mieście podstawowy węzeł wlotowy do zespołu portowo-miejskiego.

Ze względu na położenie na obrzeżu aglomeracji szczecińskiej oraz funkcję komunikacyjną występują zwrotne sprzężenia gospodarcze i przestrzenne obu miast. Centralne położenie w województwie, wielkość i atrakcyjność miasta oraz powiązania komunikacyjne sprawiły, że oddziaływuje ono na środkową i południowo-wschodnią część regionu jako jeden z trzech /obok Gryfic i Myśliborza/ ośrodków subregionalnych. Stargard zaliczono do miast o silnych tendencjach rozwojowych. Oprócz funkcji komunikacyjnych, jest on ośrodkiem przemysłowym, usługowym i administracyjnym.

STARGARD

SCHEMAT UKŁADU FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEGO



ZESPÓŁ ZABYTKOWY STAREGO MIASTA
OGÓLNOMIEJSKI OŚRODEK USŁUGOWY
TERENY ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO
GŁÓWNA TRASA TRANZYTOWA
LINIA KOLEJOWA
RZEKA

Y. Banach

RYS. 2

Funkcja turystyczna ma obecnie niewielkie znaczenie - znaczniejszą rolę odgrywa jedynie w sezonie letnim.

Obecna kompozycja przestrzenna Stargardu opiera się na dwóch układach:

- starszym, związanym z średniowiecznym założeniem miejskim, w którym z miasta prowadzą 4 trasy drogowe, wiodące do Szczecina, Pyrzyc, Koszalina i Bydgoszczy;
- nowszym, opartym na schemacie węzła kolejowego, ze stacją centralną w pobliżu dzielnicy staromiejskiej. Układ ten - przez skupienie od południowego-wschodu 4 tras kolejowych, wiodących z Kostrzyna, Poznania, Iły i Gdańska - przyczynił się do przekształcenia Stargardu w miasto wprowadzające do do Szczecina.

Te dwa układy usztywniają kompozycję przestrzenną miasta, podkreśloną ponadto przebiegiem Iny, wraz z jej rozwidleniem. W rezultacie wyodrębnić można następujące dzielnice:

- Stare Miasto, leżące w granicach średniowiecznych obwarowań, niemal całkowicie, od nowa zbudowane po zniszczeniach wojennych /jest w końcowym stadium realizacji/;
- tereny przylegające do Starego Miasta od zachodu/mieszkalne/ i północy /przemysłowo-składowe/, pochodzące z końca XIX w.. Pomiędzy dworcem kolejowym a Starym Miastem realizowany jest I etap budowy centralnego ośrodka usługowego;
- osiedla mieszkaniowe leżące na zachód od linii kolejowej, powstałe w okresie międzywojennym;
- nieliczne przedmieścia - po prawej stronie Iny;
- osiedle przemysłowe Kluczewo - na południe od właściwego zespołu urbanistycznego.

Układ funkcjonalno-przestrzenny Stargardu jest typowy dla znacznej liczby ośrodków krajoznawczych średniej wielkości.

Podstawowe jego cechy, rzutujące na organizację ruchu i zagospodarowanie turystyczne są następujące:

- główna drogowa trasa przelotowa ze Szczecina w kierunku Bydgoszczy /koncentrująca około 80% ruchu tranzytowego międzyregionalnego/ przebiega przez zespół staromiejski i centralny ośrodek usługowy;
- ogólnomiejski ośrodek usługowy znajduje się pomiędzy Starym Miastem a dworcem kolejowym.

2. WALORY KRAJOZNAWCZE

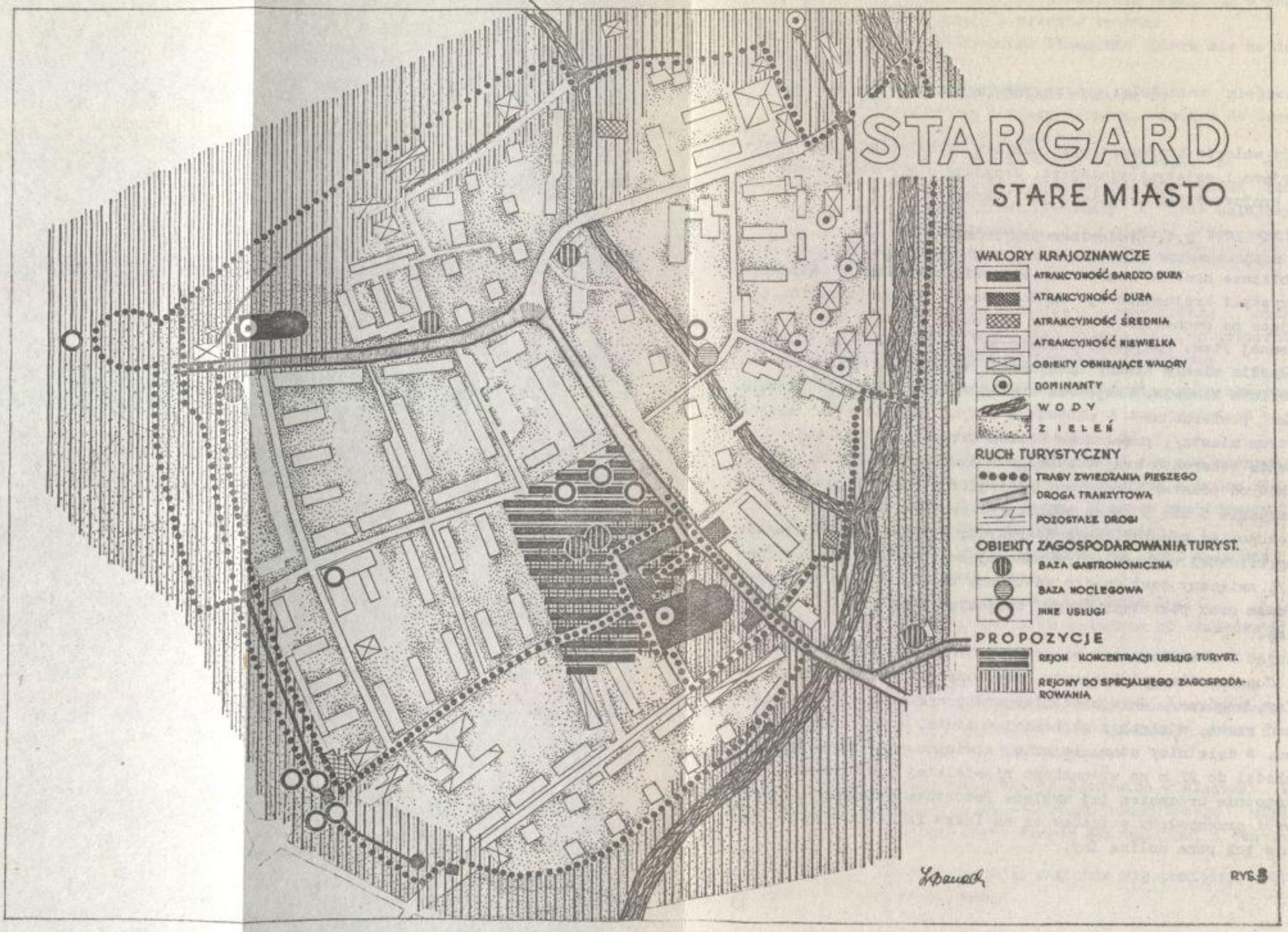
Wśród walorów krajoznawczych zabytki architektury są najliczniejsze i najatrakcyjniejsze; decydują o wysokiej randze ośrodka krajoznawczego, takiego jak Stargard.

2.1. Środowisko przyrodnicze

Najbliższe okolice miasta nie stanowią wizualnej atrakcji dla turystyki krajoznawczej. Są to obszary Niziny Szczecińskiej, obejmujące na wschodzie i północy bezleśne, faliste tereny moreny dennej /tzw. krajobraz drumlinowy/, a na południu i zachodzie płaskie ziemie Niziny Pyrzyckiej, wypełnione częściowo wodami jeziora Miedwie. Krajobraz urozmaicają: duże jez. Miedwie /36,8 km^2 powierzchni - 5 miejsce w kraju; leży 8 km na zachód od centrum miasta/, przełomowa dolina Krępieli /projektuje się stworzenie rezerwatu krajobrazowego o powierzchni 300 ha; 5 km na wschód od miasta/ i rezerwat geologiczny "Ozy Kiczarowskie" /powierzchnia 5 ha; 5 km na północny-zachód od miasta/.

Z położeniem geograficznym Stargardu, leżącego na 15° długości geograficznej wschodniej /wyznaczającej czas środkowo-europejski/, związany jest rzadko spotykany obiekt - głaz narzutowy z globusem oraz półkolami drzew, znajdujący się przy ul. Szczecińskiej.

Budując w średniowieczu miasto, wykorzystano warunki naturalne, dogodne dla podniesienia obronności /szeroka,podmokła dolina Iny, wzgórza/. Jest więc Stargard przykładem grodu położonego nad rzeką, w niezbyt głębokiej dolinie, w jej najwęższym miejscu. W dzielnicy staromiejskiej zróżnicowanie rzeźby terenu dochodzi do 22 m na stosunkowo niewielkiej powierzchni - co dość istotnie urozmaica jej wygląd. Pozostałe dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe położone są na lekko falistym terenie,zasadniczo już poza doliną Iny.


STARGARD
STARE MIASTO
WALORY KRAJOZNAWCZE
ATRAKCYJNOŚĆ BARDZO DUŻA
ATRAKCYJNOŚĆ DUŻA
ATRAKCYJNOŚĆ ŚREDNIA
ATRAKCYJNOŚĆ NIEWIELKA
OBIEKTY OBNIŻAJĄCE WALORY
DOMINANTY
WODY
ZIELEŃ
RUCH TURYSTYCZNY
TRASY ZWIEDZANIA PIESZEGO
DROGA TRANZYTOWA
POZOSTAŁE DROGI
OBIEKTY ZAGOSPODAROWANIA TURYST.
BAZA GASTRONOMICZNA
BAZA NOCLEGOWA
INNE USŁUGI
PROPOZYCJE
REJON KONCENTRACJI USŁUG TURYST.
REJONY DO SPECJALNEGO ZAGOSPODAROWANIA

RYS. 3

Układ zieleni w mieście jest pierścieniowy; zieleń wysoka o charakterze alejowo-promenadowym otacza i izoluje Stare Miasto od pozostałych dzielnic. Parki założone na przełomie XIX i XXw. na obwarowaniach ziemnych /przy stosunkowo niewielkich zmianach w ich wyglądzie/ i osuszonych mokradłach - wraz z żywą konfi - guracją terenu - podkreślają walory wizualne zespołu staromiejskiego, a szczególnie obiektów obronnych. Powierzchnia terenów parkowych w mieście wynosi około 50 ha, z tego na zieleń urzą - dzoną przypada 27 ha.

Pierścień zieleni wokół dzielnicy staromiejskiej,o powierz - chni 28 ha /zagospodarowanych 21 ha/, ma obwód około 2,5 km i szerokość do 200 m.Poza tym systemem znajdują się: Park 1 Maja /około 7 ha/, teren dawnego cmentarza/przy ul.N.Belojanisa/oraz zieleń w rejonie kina "Panorama" /ul. Robotnicza/.

Obszary zielone zagospodarowane pełnią funkcję terenów krótkotrwałej rekreacji codziennej dla mieszkańców i nie stanowią, jako zespół, specjalnej atrakcji turystycznej. Większe nagromadzenie drzew egzotycznych /aleja platanów/ znajduje się w Parku M. Kopernika.

Stopień zagospodarowania terenów parkowych jest niewystarczający. Na tereny te składają się: aleje drzew /głównie kaszta -- nowców/, zieleń średnia, trawniki i łąki oraz ścieżki spacerowe, ławki, proste urządzenia zabawowe dla dzieci, a także, częściowo, oświetlenie /punkty świetlne, nieodpowiednie dla terenów parkowych, znajdują się na odcinku 400 m pomiędzy bramami:Pyrzycką i dawną Świętojańską/.

Utrzymanie parków jest złe. Brak odpowiedniej konserwacji powoduje narastający wciąż proces dewastacji zabytkowych wałów; fosy do niedawna zasypywano, nie ma uzupełnień starodrzewia /jest to konieczne dla zachowania ciągłości alei/. Około 7 ha parków /fosy pomiędzy Pl. Wolności a basztą Białogłówką/ jest zupełnie nieuporządkowanych.

Nieuzasadniona lokalizacja nowych obiektów /oprócz już istniejących - przedwojennych/ na terenach parkowych wokół Starego Miasta obniża jego walory estetyczne, rekreacyjne i za-- bytkowe. Wymienić tu należy wybudowanie sanitariatu w środku fosy, koło Bramy Pyrzyckiej /obiekt stale zamknięty w tym miejscu niepotrzebny; ewentualnie dopuszczalna byłaby budowa

podziemna/,a przede wszystkim restauracji "Staromiejskiej" przy ul. Bydgoskiej. Jej nieestetyczne zaplecze jest odsłonięte, ponadto brakuje tu parkingu i odpowiedniego dojazdu z ulicy /trasa przelotowa/. Obiekt ten mógłby być zlokalizowany w tym samym rejonie, w dogodniejszym miejscu, już poza pasem zieleni. Ostatnio zabudowano barakami ciąg zieleni wzdłuż ul. A. Struga. Utrwala się także obiekty stojące na pasie zieleni i przy murach obronnych. Np. odbudowano i przeznaczono na garaże /pomimo braku dojazdu/ ruiny przy ul. Strażniczej, przy moście.

Zagospodarowanie i utrzymanie zieleni w całym mieście jest niezadawalające. Obserwuje się jej niszczenie lub też nieuzasadnione wycinanie drzew /koło Bramy Portowej, lub przy ul. Armii Czerwonej/.

Na terenie miasta /obok krzyża pokutnego - róg ul. Gdańskiej i Morskiej/ znajduje się jedyny pomnik przyrody - dąb"Pokutnik" o obwodzie 450 cm. Jego otoczenie nie jest zagospodarowane.

Od wschodniej strony Starego Miasta, na odcinku około 1 km pomiędzy wałem ziemnym a murami obronnymi, płynie rzeka Ina. Zniszczone, nieremontowane po wojnie brzegi rzeki, przeważnie niski stan wody w lecie /pomimo możliwości regulacji/oraz silne zanieczyszczenie w okresie jesiennym ściekami cukrowni "Kluczewo" obniżają atrakcyjność nadrzecznych promenad.

Przez dzielnicę staromiejską przepływa na odcinku 500 m odnoga Iny - Młynówka. Z powodu odprowadzania bezpośrednio do niej ścieków komunalnych oraz niskiego poziomu wody /lub zupełnego jej braku w okresie letnim/ pełni ona wyłącznie funkcję kanału ściekowego.

Ostatnio zasypano dawny staw młyński przy ul. Gdańskiej, wprowadzając tym samym coraz większą monotonię do wyglądu miasta.

2.2. Dobra kultury

W granicach administracyjnych miasta znajdują się dwa grodziska:

- na południowy-wschód od Starego Miasta, w rejonie ul. Bydskiej - tzw. Osetno /praktycznie nieczytelne/;
- na Starym Mieście obok baszty Białogłówki /czytelny wzgórek/.

Oba są mało atrakcyjne; pierwsze - częściowo zniszczone i zabudowane, drugie /oglądane przez turystów/ - niedostępne z powodu ogrodzenia, nieuporządkowanego otoczenia i niszczenia zboczy wzniesienia, na którym się znajduje.

Obiektów uznanych za zabytkowe jest w mieście 25 /pojedyńczych lub w zespołach/, w tym 23 skoncentrowane na Starym Mieście. Mimo zniszczeń wojennych zachowały się, lub częściowo zostały odbudowane, obiekty o wysokich wartościach; większość z nich sklasyfikowano w grupach 0 i I.

Składają się na nie:

- Stare Miasto odbudowane od podstaw po ostatniej wojnie. Zajmuje około 40 ha powierzchni - długość 840 m i szerokość 620 m. Zachowała się zabytkowa siatka ulic z ekscentrycznie usytuowanym niewielkim rynkiem /60 x 74 m/.
  Główne dominanty to wieże kościelne oraz pięć budynków 11-kondygnacyjnych. Przez środek Starówki płynie odnoga Iny - Młynówka. Obok rynku buduje się osiedlowy ośrodek usługowy;
- obiekty sakralne. Przy Rynku Staromiejskim znajduje się najcenniejszy zabytek miasta - kościół NMP, jedyny obiekt grupy 0 w woj. szczecińskim. Jest to gotycka bazylika z potężną fasadą dwuwieżową, bogatą architekturą zewnętrzną i wewnętrzną, m.in. rzadko spotykaną galerią tryforyjną. Jedna z wież, o wysokości 85 m, ma hełm barokowy. Drugi gotycki kościół - Św. Jana wyróżnia się wieżą, zaliczaną do najwyższych w kraju /99 m/;
- zespół umocnień obronnych należy do najokazalszych i najlepiej zachowanych w kraju. Składa się on z murów obronnych /około 900 m, tj. 25% pierwotnego obwodu/, trzech bram /Pyrzycka, Wałowa i Portowa - jedyna tego typu w kraju/, czterech baszt /Jeńców, Białogłówka, Lodowa, Morze Czerwone - punkt widokowy/, wałów i fos ziemnych oraz arsenału;
- budownictwo mieszczańskie: sześć kamieniczek, spichlerz i - czołowy w tej grupie - ratusz;
- krzyż pokutny /róg ul. Gdańskiej i Morskiej/, jeden z nielicznych na Pomorzu Zachodnim.

Dostępność do obiektów zabytkowych jest dobra, gorzej przedstawia się sprawa z walorami wizualnymi. Część budowli

/szczególnie fragmenty murów obronnych pomiędzy kościołem Św. Jana a Bramą Portową/ zasłaniają budynki wybudowane przed II wojną światową. Szczegółowe lokalizacje nowych obiektów nie zawsze uwzględniały widoki na zabytki /bliskie i perspektywiczne/, lub też na odpowiednie zharmonizowanie, albo zneutralizowanie nowych budynków z otoczeniem /np, kotłownia przy ul.Prządki, oprócz nieestetycznych efektów wizualnych, zadymia sąsiadujące tereny osiedla/. Usytuowanie równolegle do ul. B. Krzywoustego budynku mieszkalnego, zasłaniającego widok na kościół NMP od strony nadrzecznej promenady, jest dyskusyjne. Początkowo, projekty przewidywały w tym miejscu domy stojące prostopadle do osi podłużnej kościoła. Istnieją także przykłady "zawężenia" perspektyw ulicznych z zabytkami - np. nowy pawilon biblioteczny przy ul. Mieszka I, wystający agresywnie poza linię budynków lub garaże około arsenału. Wrażenie takie wywołują jednak głównie budynki stare - na skutek odsunięcia od jezdni obiektów nowych /koło bramy Wałowej i Baszty Lodowej/. Często nieznaczna zmiana usytuowania nowych budynków przyczyniłaby się do "otworzenia" widoków na zabytki. Płaski dach budynku przy ul.Grodzkiej niekorzystnie obniża efekty wizualne fasady kościoła NMP /od strony bramy Pyrzyckiej/.

Budynki, które w założeniu miały kontrastować z obiektami zabytkowymi są typowe, toteż przewidzianej dla nich roli nie spełniają. Są natomiast przykładami złego smaku,szpecąc najbliższe otoczenie zabytków, M.in. brak jest jednolitej koncepcji zabudowy Rynku Staromiejskiego, a szczególnie negatywnym przykładem jest budynek przy zachodniej pierzei /typowy projekt na przeciwko ratusza/.

Otoczenie obiektów zabytkowych jest przeważnie nieodpowiednio zagospodarowane albo zupełnie nieuporządkowane /szczególnie wokół murów obronnych/; brak indywidualnie zaprojektowanej małej architektury, ścieżek, odpowiedniej zieleni - są tylko tablice informacyjne. Przykładem degradacji walorów zabytku i niewłaściwego zagospodarowania jego otoczenia jest rejon bramy Portowej i spichlerza. Z nieuzasadnionych powodów wycięto drzewa rosnące wzdłuż ul. Portowej. Młynówkę,będącą obecnie kanałem ściekowym, niesłusznie zawężono /niszcząc tym samym średniowieczną linię nabrzeży przeładunkowych/ i obudowano wysokimi,

cementowymi brzegami /a więc materiałem obcym dla sąsiadujących budowli zabytkowych/, które z kolei ogrodzono wysokim płotem z gęsto rozmieszczonymi metalowymi sztachetami. Innym negatywnym przykładem nieprawidłowego zagospodarowania jest rejon Białogłówki, gdzie zasypaną fosę i uszkodzony nasyp zabytkowego wału obsadzono drzewami. Natomiast na początku należało zrekonstruować dawny ich wygląd, a szczególnie uzupełnić ubytki wału.

Najlepsze widoki na zespół staromiejski rozciągają się ze wzgórz otaczających miasto od stron: północno-wschodniej /trasa w kierunku Nowogardu/, wschodniej /linia kolejowa do Gdańska/ i południowej /droga do Kluczewa/. Stare Miasto jest zespołem wyraźnie oddzielonym pasem zieleni od późniejszych osiedli mieszkalnych i przemysłowych. Dominują ponad nim wieże kościołów, baszt i bram. Strome, ceramiczne dachy nowych budynków z I i II etapu realizacji /zlokalizowanych w najwyższych partiach dzielnicy staromiejskiej/ przypominają wyglądem sąsiadujące obiekty zabytkowe. Natomiast pięć punktowców 11-kondygnacyjnych wprowadziło - swoimi rozmiarami, kształtami brył /zasłaniają kościół NMP od strony północno-wschodniej/ - dysharmonię, psując i obniżając wartość zabytkowej sylwetki staromiejskiego układu urbanistycznego.

Zmodernizowana ostatnio trasa przelotowa przez Starówkę wpływa niekorzystnie na stan obiektów zabytkowych /duży ruch pojazdów ciężarowych/ oraz "rozcina" ten zwarty zespół urbanistyczny.

Z wyżej omówionych powodów atrakcyjność turystyczna obiektów architektury jest często niższa niż wynika to z klasyfikacji specjalistycznej. Szczególnie duża degradacja występuje przy ruinach /niezabezpieczone basteje i spichlerz, zniszczone umocnienia ziemne i większa część murów obronnych - przeprowadzono prace konserwacyjne i rekonstrukcję jedynie trzech fragmentów o długości 160 m, czyli 25%/.

Niektóre obiekty zabytkowe pełnią funkcje użytkowe - m.in. turystyczne /brama Pyrzycka - siedziba PTTK, baszta Morze Czerwone - punkt widokowy, kamienica byłej Wagi Miejskiej i odwach-muzeum/, co wyraźnie podnosi rangę ich atrakcyjności.

Do obiektów odwiedzanych masowo w celach poznawczych należy - obok budowli zabytkowych - muzeum. Położone w centrum Starego Miasta, mieści się w budynkach zabytkowych i ma rangę placówki regionalnej. Jego zbiory obejmują: zabytki archeologiczne,etno-

graficzne, sztukę, numizmatykę, sfragistykę, starodruki oraz militaria. Atrakcyjność ekspozycji w skali krajowej jest niewielka, jednakże, oceniając warunki miejscowe, muzeum ma dużą rangę. Szczególnie przydatne jest dla młodzieży szkolnej.

Do omawianej grupy walorów można zaliczyć także, wartościową pod względem artystycznym, tablicę pamiątkową, wykonaną z okazji 300-nej rocznicy pobytu hetmana Stefana Czarnieckiego w Stargardzie. Wisi ona na Bramie Pyrzyckiej.

2.3. Historia najnowsza

Obiekty należące do tej grupy walorów związane są z I i II wojną światową.

Pozycję czołową zajmuje międzynarodowy cmentarz wojenny o powierzchni 1,3 ha, zlokalizowany przy ul. W.Reymonta. Znajdują się tutaj prochy około 5 tys. żołnierzy i jeńców wojennych kilkunastu narodów /w tym 95% to obywatele rosyjscy i radzieccy/poległych podczas walk w czasie II wojny światowej na terenie pow. pyrzyckiego i stargardzkiego oraz zmarłych w obozach internowanych w latach 1914-18 i w Stalagu II D /który znajdował się na terenie miasta w latach 1939-45/. Oprócz grobów indywidualnych i zbiorowych stoi tutaj pomnik główny, wkomponowany w zieleń, oraz kilka ciekawych pomników związanych z obu wojnami, a poświęconych poszczególnym narodowościom. Cmentarz jest dobrze utrzymany.

W centrum miasta można obejrzeć kolumnę zwycięstwa i mauzoleum żołnierzy radzieckich /przy Pl. Wolności/. Pod kolumną z piaskowca, otoczoną arkadami, znajdują się prochy ponad 2 tys. żołnierzy. Obok - mauzoleum składające się z marmurowych mogił indywidualnych i zbiorowych /ponad 100 poległych/ oraz pomnik o kształcie prostokątnej bryły z płaskorzeźbą.

Na ścianie budynku urzędu pocztowego /ul. Złotników/umieszczono tablicę upamiętniającą X-lecie wyzwolenia miasta.

2.4. Osiągnięcia współczesne

Druga pod względem liczebności grupa walorów składa się z dwóch podstawowych rodzajów obiektów: zakładów produkcyjnych oraz budownictwa mieszkalnego i usługowego.

W mieście znajduje się kilkanaście zakładów produkcyjnych dużej i średniej wielkości /pod względem produkcji i zatrudnienia/ w skali województwa. Trzy z nich - POM, wytwórnia pasz i "Luxpol" - są obiektami nowymi, od podstaw wybudowanymi po wojnie. Pozostałe, ze względu na duże zmiany /rozbudowa, unowocześnienie lub zmiana wyposażenia i profilu produkcji/, również można zaliczyć do obiektów świadczących o osiągnięciach okresu powojennego.

Zakłady produkcyjne reprezentują wiele przemysłów: metalowy, spożywczy i przetwórstwa rolnego, dziewiarski, chemiczny oraz materiałów budowlanych. Większość z nich posiada duże znaczenie gospodarcze w skali regionu, a nawet kraju, bowiem produkuje wyroby często unikalne /w dużej mierze na eksport/. Atrakcyjność zakładów dla przeciętnego turysty jest jednak niewielka przede wszystkim z uwagi na brak organizacji zwiedzania. Część zakładów przemysłu spożywczego, pomimo znacznej atrakcyjności/szczególnie ze względu na produkowane wyroby/, jest praktycznie niedostępna ze względów sanitarnych. Należą do nich zakłady mięsne, piekarnicze i mleczarnie oraz wytwórnie: ciastek i lodów "Bambino". Z tych też powodów wytypowano jedynie 11 obiektów atrakcyjnych dla turystów. Rozmieszczenie ich wykazuje koncentrację w dwóch dzielnicach: przemysłowej /na północ od Starego Miasta - 6 zakładów/ i w Kluczewie /3 obiekty/.

W mieście znajdują się cztery nowe osiedla mieszkaniowe: 1000-lecia, A.Zawadzkiego, Stare Miasto /wraz z ośrodkiem usługowym/ i M.Kopernika. Najmniejsze - osiedle 1000-lecia wybudowano jako pierwsze. Pozostałe znajdują się jeszcze w stadium realizacji. Ponadto istnieje sporo obiektów mieszkalnych i innych /w tym głównie szkoły i pawilony handlowe/ rozrzuconych po całym mieście, a zrealizowanych jako plomby lub na wolnych przestrzeniach. W budowie jest także I etap ogólnomiejskiego ośrodka usługowego wzdłuż ul. M.Buczka. Jak dotychczas nowe śródmieście nie przedstawia się okazale; szczególnie negatywne wrażenie odnosi się przy oglądaniu Pl. Wolności, na którym dominuje tymczasowość /niskie pawilony i kioski/. Nie jest ono zatem wizytówką miasta 50 tysięcznego.

Walory krajoznawcze reprezentuje prawie wyłącznie osiedle na Starym Mieście. Wynika to z jego położenia w miejscu, gdzie za-

zachowały się wysokiej klasy zabytki architektury, chętnie oglądane przez turystów. Osiedle to jest klasycznym przykładem stosowanych w Polsce sposóbów odbudowy zniszczonych ośrodków zabytkowych. Ze względu na wielkość i czas realizacji /40 ha powierzchni, około 11 tys. mieszkańców, realizacja około 15 lat - początek w 1960 roku/ jest także przykładem ewolucyjnych zmian w kryteriach odbudowy dzielnic staromiejskich.Wiązały się one z coraz większym skontrastowaniem nowego budownictwa z istniejącymi zabytkami.

Podczas odbudowy zachowano zabytkową siatkę ulic oraz dążono do wyeksponowania obiektów zabytkowych. W I i II etapie realizacji /w prostokącie ulic: Wałowej. B.Chrobrego, Grodziskiej i Mieszka I/ architektura nowych budynków mieszkalnych podporządkowana była architekturze obiektów historycznych/ wysokie ceramiczne dachy, trzy kondygnacje, podział pionowy elewacji,żywe kolory/. Warunki ekonomiczne i techniczne podyktowały później koncepcję polegającą na zasadzie kontrastu bryłowego/wprowadzenie płaskich dachów, podniesienie wysokości budynków aż do dominant 11-kondygnacyjnych, częściowa korekta zabytkowej sieci ulicznej/. Podczas trwającej jeszcze realizacji osiedla nie uniknięto rozwiązań błędnych, a przynajmniej dyskusyjnych. Wydaje się, że pod naporem trudności zaprzepaszczono sporo niewymiernych wartości; istniały możliwości niewielkich zmian w sposobie realizacji niektórych obiektów, w celu lepszego wyeksponowania walorów krajoznawczych /głównie wizualnych/Starego Miasta, przy niezmienionych efektach ekonomicznych.

2.5. Atrakcyjność walorów

Na atrakcyjność turystyczną obiektu krajoznawczego składa się bardzo wiele trudno porównywalnych i różnie oddziaływujących czynników, z których do najważniejszych należą walory wizualne, unikalność obiektu, informacje o nim, zagospodarowanie i pełnione funkcje. Ważną rolę odgrywa kombinacja poszczególnych elementów. Z powodu wielkiej różnorodności obiektów reprezentujących różne walory niewymierne i trudno porównywalne,klasyfikacja turystyczna jest zawsze w dużym stopniu subiektywna. Określa ona ogólnie atrakcyjność poszczególnych rodzajów walorów i jest stosunkowo precyzyjna przy porównaniach pomiędzy obiektami

wewnątrz czterech podstawowych grup walorów, tj. środowiska przyrodniczego, dóbr kultury, historii najnowszej oraz osiągnięć współczesnych.

Zastosowana w opracowaniu klasyfikacja turystyczna okazała się w dużym stopniu przydatna dla trzech pierwszych wymienionych rodzajów obiektów krajoznawczych, w mniejszym natomiast stopniu dla zakładów produkcyjnych, które mają diametralnie inne elementy porównawcze. Po ustaleniu grup atrakcyjności turystycznej obiektów /0, I, II, III/, opracowano dla nich skalę punktową /odpowiednio: 5, 3, 2, 1/. Metoda ta jest dyskusyjna, ale konieczna i przydatna oraz stosunkowo dobrze odzwierciedlająca rzeczywistość.

Ogółem zewidencjonowano w granicach administracyjnych miasta blisko 50 obiektów atrakcyjnych krajoznawczo. Udział poszczególnych rodzajów walorów w zakresie ilości obiektów i atrakcyjności jest nierównomierny. Można powiedzieć, że - podobnie jak w większości innych miejscowości krajoznawczych - o atrakcyjności Stargardu decydują zabytki architektury wysokiej klasy skoncentrowane na Starym Mieście.

Przed podaniem wyników analizy atrakcyjności walorów krajoznawczych miasta trzeba wyjaśnić dwa pojęcia potrzebne do prawidłowej interpretacji:

- atrakcyjność potencjalna walorów wg stanu istniejącego dotyczy oceny wszystkich obiektów krajoznawczych w mieście;
- atrakcyjność rzeczywista walorów obejmuje tylko obiekty oglądane obecnie przez większość, czy też dużą część turystów. W rezultacie bowiem pewne obiekty celowo się pomija /zarówno obecnie, jak w przyszłości - nawet przy założeniu dokładniejszego zwiedzania miasta/. W Stargardzie dotyczy to głównie zakładów produkcyjnych, bo nikt nie odczuwa potrzeby, ani nie ma praktycznych możliwości oglądania ich wszystkich.

W rezultacie, na Starym Mieście obejmującym tylko 1% obszaru administracyjnego miasta koncentruje się 58% obiektów i 67% pkt. w przypadku pierwszym oraz 67% obiektów i 78% pkt. w drugiej, bliższej rzeczywistości, wersji. Natomiast zabytki architektury grupują odpowiednio 62% i 71% punktów.

Pozostałe 99% obszaru miasta dysponuje 20 obiektami krajoznawczymi o niskiej atrakcyjności. Wyróżnić można dwa zgrupowania obiektów:

- w terytorialnie dużej dzielnicy przemysłowej znajduje się 7 obiektów, w tym 6 zakładów produkcyjnych;
- w dzielnicy przemysłowej Kluczewo - 4 obiekty, w tym 3 zakłady produkcyjne.

Z obiektów krajoznawczych znajdujących się poza Starym Miastem, 8 położonych jest bezpośrednio przy drogach przelotowych, w tym 3 przy głównej trasie tranzytowej.

W woj. szczecińskim znajduje się jedno wielkie centrum/Szczecin/, trzy ośrodki krajoznawcze /Stargard, Kamień, Świnoujście/ oraz - w najbliższych okolicach Stargardu /w odległości 14 - 15 km od miasta/ - kilka mniejszych zespołów i pojedyńczych obiektów krajoznawczych /Pęzino, Przelewice, Kołbacz, Pyrzyce, Glinna/.

Ze względu na położenie i pełnione funkcje, ruch turystyczny w Szczecinie, Świnoujściu i Kamieniu jest większy, aniżeli w Stargardzie. Wybrzeże morskie, będące obszarem docelowym wycieczek, oraz Szczecin - główny punkt etapowy na trasie, dysponujący szerokim wachlarzem walorów krajoznawczych, obniżają atrakcyjność oraz stopień zainteresowania turystów położonym w pobliżu Stargardem. Z pozostałych atrakcyjnych miejscowości i obszarów krajoznawczych jedynie okolice Cedyni i Siekierek są konkurencyjne dla Stargardu. Tym niemniej, pod względem atrakcyjności krajoznawczej Stargard zajmuje po Szczecinie drugie miejsce w województwie.

Zabytki architektury wysuwają - miasto - w zakresie tego rodzaju walorów - na pierwsze miejsce w regionie. One też decydują o wysokiej pozycji Stargardu wśród najciekawszych miejscowości krajoznawczych kraju. Według badań /14/,kolejność pierwszych 20 miejscowości pod względem atrakcyjności jest następująca: Warszawa, Kraków, Wrocław, Toruń, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Lublin, Łódź, Zamość, Stargard, Sandomierz, Kalisz, Częstochowa, Nysa, Legnica, Kazimierz Dolny, Gniezno,Chełmno.Z powyższego zestawienia wynika, że na 11 miejscu /jako trzecie miasto powiatowe/ sklasyfikowano Stargard.

3. ZAGOSPODAROWANIE TURYSTYCZNE

Obecne zagospodarowanie Stargardu nie odpowiada w pełni potrzebom ruchu turystycznego. Największe braki wykazuje baza noclegowa, a sieć drogowa jest niedostosowana do dużego ruchu turystów zmotoryzowanych.

3.1. Komunikacja

Stargard jest ważnym węzłem kolejowym, o znaczeniu krajowym, przez który przebiegają następujące linie:

- /Świnoujcie/ - Szczecin - Poznań - /Warszawa, Wrocław, GOP Kraków/ - o znaczeniu krajowym i międzynarodowym; w kierunku Szczecina 32 pary pociągów pasażerskich na dobę /w tym 5 sezonowych - letnich - do Świnoujścia/, w kierunku Poznania 23 pary /w tym 5 par sezonowych/;
- w kierunku Gdańska - o znaczeniu krajowym; 15 par pociągów /w tym 4 pary do Chojnic/;
- w kierunku Kostrzyna - o znaczeniu regionalnym; 7 par pociągów;
- w kierunku Piły - o znaczeniu regionalnym; 4 pary pociągów;
- w kierunku Trąbek /Ińska, Dobrzan/ i Łobza - linia wąskotorowa o znaczeniu lokalnym; 4 pary pociągów.

Dla ogólnego ruchu pasażerskiego Stargard ma duże znaczenie jako punkt przesiadkowy /oddziaływujący na większą część woj. szczecińskiego i zachodnią część woj.koszalińskiego/. Natomiast w zakresie ruchu turystycznego jego znaczenie jest niewielkie, ponieważ węzeł leży z dala od dużych obszarów wczasowych, a samo miasto nie stanowi poważniejszego punktu docelowego. Ze względu na bliskie położenie Szczecina, Stargard nie jest stacją początkową ani końcową dla pociągów dalekobieżnych. W zakresie obsługi turystów węzeł kolejowy pełni tylko funkcję rozrządu o stosunkowo niewielkim przepływie w kierunku Morzyczyna

/zmiana środka lokomocji/, na Pojezierze Ińskie oraz częściowo w stronę Wybrzeża Słowińskiego.

W mieście znajdują się 3 stacje /Stargard,Kluczewo, wąskotorowa/ oraz jeden przystanek /Osiedle/. Dworzec główny jest stary i mały, funkcjonalnie nie dostosowany do prawidłowej obsługi podróżnych.

Stargard jest ważnym węzłem autobusowym o znaczeniu regionalnym, w decydującym stopniu kształtującym warunki komunikacyjne środkowej części woj. szczecińskiego. Na 103 linie autobusowe przebiegające przez miasto - 73 mają tutaj swój początek. Z 9 tras wybiegających poza granice województwa, 6 jest przelotowych. Są to linie ze Szczecina do Wałcza, Bydgoszczy, Połczyna, Koszalina, ze Świnoujścia do Gorzowa i Gniezna oraz ze Stargardu do Białogardu, Kołobrzegu i Gorzowa. Pod względem turystycznym pewne znaczenie mają linie w kierunku Świnoujścia oraz lokalna w stronę Ińska.

W Stargardzie działa miejska komunikacja autobusowa. Spośród kilku linii łączących okoliczne wioski z miastem, bardzo ważne znaczenie odgrywa trasa prowadząca do dużego ośrodka wypoczynkowego w Morzyczynie-Zieleniewie,obsługująca uczestników wypoczynku po pracy oraz turystów przyjeżdżających na dłuższe pobyty.

Obecna sieć linii autobusowych, oraz częstotliwość kursowania, dla potrzeb turystów jest wystarczająca /turyści spoza województwa przyjeżdżają wyłącznie własnymi środkami lokomocji/.

Na terenie miasta znajduje się 5 przystanków PKS /przy trasach wylotowych/ i dworzec PKS. Dworzec- to tylko dumna nazwa, gdyż kasy i poczekalnia znajdują się w zastępczym, niewielkim budynku; brak też peronów oraz odpowiednio dużego placu manewrowego.

Ze względu na centralne położenie miasta w woj.szczecińskim, Stargard jest węzłem drogowym o znaczeniu regionalnym. Przebiegają tędy następujące trasy:

- krajowa - Warszawa - Bydgoszcz - Szczecin;
- regionalne - Pyrzyce /E-14/ - Nowogard - /Koszalin/ oraz do Świdwina;
- lokalne - do Goleniowa i w kierunku Choszczna.

Dla ruchu turystycznego międzyregionalnego podstawowe znaczenie ma trasa Bydgoszcz-Szczecin. Z pozostałych, dwie pełnią

funkcję łącznikową /skrótową/ pomiędzy ważniejszymi trasami /drogi: Pyrzyce - Nowogard i Stargard - Goleniów/, a jedna wiedzie w kierunku pojezierza /droga do Świdwina z odgałęzieniami/.

Oprócz 8 miejskich linii autobusowych, w Stargardzie znajduje się około 70 taksówek, które mają trzy postoje.

W mieście zbiegają się trasy tranzytowe, wiodące z 7 kierunków. Punktem węzłowym, gdzie się spotykają, jest Pl. Wolności - centrum miasta. Główna trasa tranzytowa /Szczecin - Bydgoszcz/ prowadzi przez dzielnicę staromiejską i centrum usługowe. W granicach administracyjnych miasta przebiega ona na odcinku około 7 km - drugie miejsce pod względem długości wśród dróg przelotowych.

Stan techniczny dróg przelotowych, za wyjątkiem trasy głównej, jest wystarczający dla obecnego ruchu pojazdów. Natomiast sam fakt przejazdu dużej ilości pojazdów przez dzielnicę mieszkaniową z obiektami zabytkowymi jest niekorzystny. Newralgiczną częścią podstawowej sieci drogowej miasta jest rejon ogólnomiejskiego ośrodka usługowego, obejmujący Pl. Wolności i ul. M. Buczka. Na Pl. Wolności koncentruje się około 90% tranzytu motorowego, a także większość ruchu miejskiego /m.in. zbiegają się tutaj wszystkie linie autobusowe/. Duży ruch pieszy związany jest z koncentracją placówek handlowych i obiektów komunikacyjnych. Brak rozdziału poszczególnych typów ruchu pojazdów i pieszych sprawia, że jest to najbardziej kolizyjny fragment układu komunikacyjnego, którego mankamenty odczuwalne są w czasie wzmożonego ruchu w okresie letnim.

Przeprowadzana ostatnio modernizacja głównej trasy przelotowej nie poprawi radykalnie sytuacji, ponieważ nie wyeliminuje ruchu tranzytowego ze Starego Miasta i centrum usługowego, a wobec konieczności realizacji planowanej obwodnicy drogowej jest przedsięwzięciem zbędnym.

W mieście znajdują się: po jednej stacji benzynowej i stacji napraw /przy trasach wylotowych/, trzy sklepy z artykułami motoryzacyjnymi oraz parking.

3.2. Baza noclegowa

Dynamiczny rozwój miasta i ruchu turystycznego nie znajduje odzwierciedlenia we wzroście ogólnodostępnej bazy noclegowej, która od wielu lat nie ulega zmianie i wynosi około 200 łóżek w 4 obiektach o średnim lub niskim standardzie: schronisko PTSM I kat., DW PTTK III kat., hotel WPUT "Pomerania" IV kat. oraz DW POSTiW IV kat. Dla porównania, w 1939 r. baza ta była większa i liczyła około 300 miejsc /w hotelach 214 łóżek oraz schroniska młodzieżowe w bramach: Pyrzyckiej i Wałowej/.Pomimo deficytu miejsc, poszczególne obiekty wykorzystywane są niejednakowo.

W okresie największego natężenia ruchu turystycznego niewielka jest szansa uzyskania noclegów w obiektach ogólnodostępnych /formalnie/, znajdujących się w Morzyczynie - Zieleniewie /PTTK i POSTiW/. Z blisko 300 miejsc w domkach campingowych większość zajętych jest przez zakładowe turnusy wczasowe /od połowy czerwca do końca sierpnia/. Oba te obiekty dysponują także około 600 miejscami na polach campingowych.

Spośród obiektów formalnie niedostępnych noclegi udziela hotel cukrowni "Kluczewo". Ma on 200 miejsc, ale lokalizację niezbyt korzystną /5,5 km od centrum miasta/. Przyjmuje turystów w ograniczonym zakresie. Znaczna frekwencja w tym obiekcie poza okresem letnim świadczy o tym, że brak miejsc noclegowych w mieście nie jest zjawiskiem sezonowym.

Deficyt miejsc noclegowych w mieście wpływa na obniżenie liczby zwiedzających miasto, a przede wszystkim na skrócenie przeciętnego czasu pobytu turystów.

Oprócz obiektów wymienionych w Stargardzie i Morzyczynie - Zieleniewie działa wiele sezonowych ośrodków wypoczynkowych - zakładowych i kolonijnych. W mieście są to kolonie i obozy /w hotelu cukrowni, czasem w szkołach/. W Morzyczynie-Zieleniewie baza noclegowa liczy około 2 tys.miejsc. Składają się na nią: ośrodki PTTK i POSTiW, zakładowe obiekty wczasowe i wypoczynku świątecznego, kolonie, obozy i kwatery prywatne. Baza ta wykazuje silną dynamikę wzrostu.

3.3. Baza gastronomiczna

Ilość miejsc konsumpcyjnych w zakładach wydających posiłki obiadowe jest wystarczająca. Jest ich 18 z 1,6 tys. miejsc, z tego w mieście znajduje się 14 o 1,1 tys. m.k.Przy głównej trasie przelotowej znajduje się 2/3 wszystkich miejsc w zakładach wydających obiady. Jednym z mankamentów tych obiektów jest brak parkingów, nawet obok restauracji nowych /"Basztowa", "Staro -- miejska"/.

Turyści zmotoryzowani korzystają także z restauracji /częś - ciowo sezonowych/ położonych blisko miasta, przy trasie Szczecin - Bydgoszcz /głpwnie w Morzyczynie-Zieleniewie/.Zakłady te, podobnie jak i znajdujące się w mieście, przy trasach wylotowych, wykazują bardzo duże sezonowe wahania obrotów.

Standard usług zakładów wydających posiłki obiadowe jest średni /w mieście jedna restauracja kat. I, pięć - kat. II, pięć barów kat. II/. Jest jeden bar mleczny, w porze obiadowej bra-- kuje w nim wolnych miejsc. Wystrój niektórych restauracji /"Basztowa", "Tramp" w Zieleniewie/ nawiązuje do elementów regionalnych.

W mieście znajduje się ponadto 7 kawiarni, 2 pijalnie piwa oraz bufet.

3.4. Inne usługi

W mieście działają dwa biura podróży /PTTK i "Gromada"/ oraz 2 oddziały PTTK /m,in. Miejski z kołem przewodników/.Lokalizacja ekspozytury "Gromady" jest nieodpowiednia. Punkty "it" znajdują się przy biurach podróży oraz w DW PTTK.

Z obiektów sportowych wymienić należy dwa boiska oraz pływalnie: krytą i otwartą /ta ostatnia jest mało popularna,bowiem znajduje się w Kluczewie - 5,5 km od centrum miasta/.Do obiektów rekreacyjnych można zaliczyć urządzone tereny parkowe /około 28 ha powierzchni/ oraz ogólnodostępny ośrodek wypoczynku świątecznego w Zieleniewie /plaża o powierzchni 2 ha oraz duże zaplecze zieleni/.

Wśród obiektów kulturalnych największe znaczenie mają:muzeum oraz trzy kina, Stargardzki Dom Kultury, klub WSS "Społem";brakuje odpowiedniej sali widowiskowej.

Miasto posiada dwa samodzielne sklepy z pamiątkami /na Starym Mieście - brak/ i cztery z artykułami sportowo-turystycznymi oraz dwie księgarnie sprzedające wydawnictwa turystyczne.

W sezonie letnim brak jest atrakcji kulturalnych, mogących zainteresować przyjezdnych. Stąd też, wg opinii turystów, Stargard, poza zwiedzaniem, wieczorem, jest miastem nieciekawym.

4. RUCH TURYSTYCZNY

Wielkość ruchu turystycznego w Stargardzie jest trudna do określenia. Zależy ona od kilku czynników, z których najważniejsze to:

- położenie miasta na ważnej /chociaż nie głównej/ trasie tranzytowej, prowadzącej z centrum kraju w kierunku Szczecina i dalej wybrzeża morskiego;
- bliskie położenie Szczecina /około 40 km/;
- bliskość granicy państwowej z NRD /około 50 km/;
- położenie obok dynamicznie rozwijającego się rejonu wypoczynkowego jez. Miedwie, nad którego północnymi brzegami /głównie w zespole Morzyczyn - Zieleniewo/ koncentruje się już około 2 tys. miejsc noclegowych;
- wzrastający deficyt miejsc noclegowych w mieście i okolicy /powodujący niekorzystne zmiany strukturalne ruchu/.

Z tych też powodów miasto nie jest docelowym punktem wycieczek /poza ruchem wewnątrzwojewódzkim i ostatnio przyjazdami turystów z NRD/ ani też - dla większości - miejscem pobytu połączonego z noclegiem.

Dynamika ruchu w mieście zależna była od wzrostu motoryzacji /ponieważ prawie wszyscy tu przybywający turyści są zmotoryzowani/ oraz wzrostu ruchu w obszarze docelowym wycieczek /na wybrzeżu/, a ostatnio także nad jez. Miedwie. Dlatego też z dużym prawdopodobieństwem można określić, że dotychczasowy wzrost ruchu turystycznego w Stargardzie był podobny do dynamiki turystyki w woj. szczecińskim, kształtującej się w ostatnich la-

tach na poziomie 10% przyrostu rocznie. Napływ obcokrajowców /głównie z NRD i Szwecji/ wykazywał wzrost większy.

Natężenie ruchu w układzie miesięcznym było podobne jak turystyki wycieczkowej w woj. szczecińskim i przedstawiało się w przybliżeniu następująco: maj - 10%, czerwiec - 20%, lipiec i sierpień - po 25%, wrzesień - 15%. Ruch wewnątrzwojewódzki był rozłożony równomierniej /duży udział młodzieży szkolnej/ z maksymalną frekwencją w czerwcu.

Zaznaczała się duża koncentracja przyjazdów turystów pod koniec tygodnia /ruch lokalny rozłożony był równomiernie/, a w ciągu dnia - w porze obiadowej i popołudniowej.

Turystów przebywających w mieście można podzielić na następujące grupy:

- tranzyt, bez zatrzymywania się lub z krótkim postojem połączonym z korzystaniem z usług /grupa ilościowo najliczniejsza/;
- tranzyt połączony ze zwiedzaniem i spożyciem obiadu;
- tranzyt połączony ze zwiedzaniem, noclegiem i innymi świadczeniami;
- turystyka wewnątrzwojewódzka - zwiedzanie i spożycie obiadu /głównie młodzież/;
- turystyka wewnątrzmiejska - zwiedzanie /głównie młodzież/;
- wczasowicze z Morzyczyna-Zieleniewa - zwiedzanie i głównie zakupy;
- obcokrajowcy - turyści ze Szwecji, a przede wszystkim duża koncentracja w soboty przyjazdów z NRD.

Czas pobytu w mieście poszczególnych grup turystów był bardzo zróżnicowany i wahał się od kilkunastu minut do kilkunastu godzin, a nawet kilku dni. Przeważali turyści indywidualni, liczniejsi byli od grup wycieczkowych. Na skrócenie pobytu turystów zwiedzających miasto wpływał deficyt miejsc noclegowych. Wycieczki obsłużone przez biura podróży stanowiły mniejszą część odwiedzających miasto - pozostali samodzielnie korzystali z usług.

Zwiedzanie odbywa się pieszo i obejmuje zabytki Starego Miasta /w tym część ogląda ekspozycje muzealne/; najbogatszy program krajoznawczy mają wycieczki obsługiwane przez przewodników, które w trakcie przejazdu autokarami po mieście zapoznają się

INSTYTUT TURYSTYKI BIBLIOTEKA WARSZAWA 1736

z pojedyńczymi, rozrzuconymi obiektami. Zakłady produkcyjne ogląda tylko miejscowa młodzież szkolna w ramach zajęć. Trasa zwiedzania jest prawidłowo wytyczona i pozwala w ciągu 3 godzin zapoznać się z podstawowymi walorami miasta. Duża koncentracja pieszego ruchu turystycznego zaznacza się na trasie prowadzącej z dworca kolejowego, przez ul. M.Buczka i Pl.Wolności,do Rynku Staromiejskiego oraz w mniejszym stopniu wzdłuż ul.Armii Czerwonej.

4.1. Ruch turystów zmotoryzowanych

Odwiedzający miasto to prawie wyłącznie turyści zmotoryzowani, indywidualni i grupowi. Udział środków komunikacji masowej jest niewielki i ogranicza się przeważnie do przyjazdów osób udających się na wczasy do Morzyczyna-Zieleniewa.

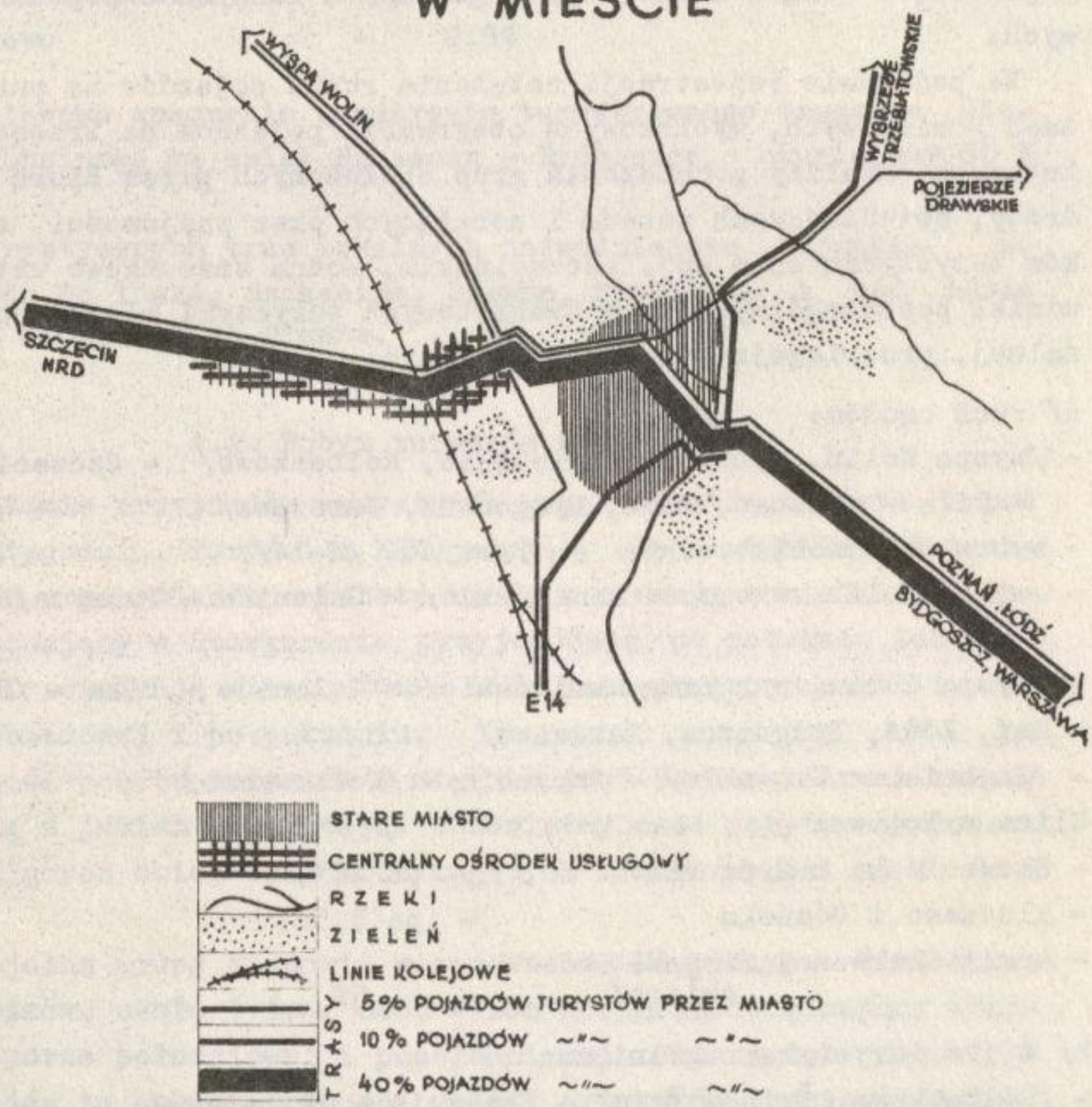
Ruch turystów zmotoryzowanych jest bardzo duży, szczególnie przejeżdżających przez miasto bez zatrzymania się lub też zatrzymujących się na krótki okres czasu. Wynika to z położenia Stargardu na ważnej trasie prowadzącej w kierunku wybrzeża oraz bliskości Szczecina, jako atrakcyjnego ośrodka turystycznego.

Bez szczegółowych badań ruchu pojazdów pod kątem ruchu turystycznego trudno ustalić, szacunkowo chociażby, ilość przejeżdżających turystów. Trudności te pogłębia fakt, że z miasta średniej wielkości wybiega aż 7 dróg, przy czym na trasie w kierunku Szczecina /w tym sezonie letnim nad jez. Miedwie/ ruch jest szczególnie duży i zróżnicowany.

W celu wyeliminowania przynajmniej częściowo ruchu podmiejskiego, przeanalizowano punkty pomiarowe położone dalej od miasta /w odległości 14-24 km - przeciętnie 19 km/.Otóż przeciętna dobowa sezonu letniego dla pojazdów turystycznych o co najmniej średnim zasięgu /motocykle, samochody osobowe, mikrobusy,autobusy - bez PKS i MZK/ wynosiła w 1970 r. na drodze w kierunku: Szczecina - 1,2 tys.pojazdów, Bydgoszczy - 0,7 tys., na innych trasach od 0,1 do 0,5 tys.pojazdów. Największy wzrost ruchu w lecie /w porównaniu z przeciętną roczną/ odnotowano na trasie do Szczecina - 39% i Bydgoszczy - 22%, a na pozostałych drogach od 1% do 14%. W poszczególnych rodzajach pojazdów wzrost o 86% odnotowano wśród motocykli, samochodów osobowych i mikrobusów - 39%, autobusów - 37%.

STARGARD

RUCH TRANZYTOWY TURYSTÓW ZMOTORYZOWANYCH W MIEŚCIE



Y. Banach

RYS. 4

Zakładając, że w przybliżeniu ruch pojazdów potencjalnie turystycznych był w lipcu o 100% większy od przeciętnej letniej oraz, że w dniu świąteczne ruch był większy 3-krotnie /5-krotnie w zakresie wypoczynku po pracy i 2-krotnie w wyjazdach na wycieczki/ od pozostałych dni tygodnia, wielkość przejazdów w punktach pomiarowych położonych w odległości 14-24 km od miasta wynosiła: na głównej trasie tranzytowej od strony Szczecina w dni powszednie - 2,4 tys. i świąteczne - 7,2 tys., od strony Bydgoszczy - odpowiednio - 1,4 i 4,2 tys. pojazdów,na pozostałych trasach od 0,2 do 1 tys. /0,6 - 3 tys. w dni świąteczne/ pojazdów, z dużą koncentracją w godzinach rannych i popołudniowych.

Na podstawie rejestracji natężenia ruchu pojazdów na punktach pomiarowych, wycinkowych obserwacji pojazdów na trasach wylotowych, analizy pochodzenia grup obsłużonych przez biura podróży, zwiedzających muzeum i nocujących oraz znajomości szlaków turystycznych w woj. szczecińskim, można szacunkowo ustalić udział poszczególnych tras tranzytowych turystyki międzyregionalnej, przebiegających przez Stargard:

a/ ruch ogółem:

- /wyspa Wolin, wybrzeże kamieńskie, Kołbaskowo/ - Szczecin - - Piła - /Poznań, Łódź, Bydgoszcz, Warszawa/ - 75 %;
- wybrzeże trzebiatowskie - Pyrzyce /E-14/ - 10 %;
- /wyspa Wolin, wybrzeże kamieńskie/ - Goleniów - Pyrzyce/E-14/ - 5 %;
- /wyspa Wolin, wybrzeże kamieńskie/ - Goleniów - Piła - /Poznań, Łódź, Bydgoszcz, Warszawa/ - 5 %;
- /Pojezierze Drawskie/ - Szczecin - /Kołbaskowo/ - 5 %.

Ulice wylotowe:

- Szczecińska i Bydgoska - po 40%;
- Kluczewo i Gdańska - po 7,5%;
- Armii Czerwonej /Wojska Polskiego/ - 5%

b/ w tym turystyka zagraniczna

- /Kołbaskowo, Świnoujście/ - Szczecin - /Warszawa/ - 80 % /Niemcy z NRD, Szwedzi/;
- /Świnoujście/ - Goleniów - Pyrzyce /E-14/ - /Wrocław, Poznań/ /Szwedzi/; - 5 %

- /Świnoujście/ - Goleniów - Bydgoszcz - /Warszawa/ - 5 %
  /Szwedzi/;
- /Kołbaskowo/ - Szczecin - /pow. stargardzki, nowogardzki i łobeski/, /Niemcy z NRD/; - 5 %
- /Kołbaskowo/ - Szczecin - /Pojezierze Drawskie/ - 5 %
  /Niemcy z NRD/.

Ulice wylotowe:
- Szczecińska - 45 %
- Bydgoska - 42,5%
- Gdańska, Armii Czerwonej
  /Wojska Polskiego - po 5%
- Kluczewo - 2,5%

Podstawowe znaczenie w zakresie turystycznego tranzytu międzyregionalnego ma szlak Szczecin - Bydgoszcz, skupiający 80 % ruchu.

Z turystycznych tras lokalnych najważniejsze prowadzą ze Stargardu do Ińska, Szczecina, Drawna, Siekierek i nad morze oraz ze Szczecina do Drawna.

4.2. Pobyt turystów w mieście

Natężenie przyjazdów wszystkich grup turystów wzrasta pod koniec tygodnia. Turyści z NRD, udający się w głąb Polski, przejeżdżają przez miasto w sobotę rano, a wracają w niedzielę. Turyści nocujący w Stargardzie przyjeżdżają po południu lub wieczorem i zwiedzają miasto rano dnia następnego, pozostali - w porze obiadowej i po południu.

Długość pobytu turystów w mieście jest bardzo różna i zależy od usług z jakich korzystają. Przeciętny czas pobytu wycieczek spożywających obiad oraz zwiedzających miasto wynosi od 4 do 5 godzin.

Specjalną grupę stanowią wczasowicze z Morzyczyna--Zieleniewa /jednorazowo około 1 tys. osób - bez kolonii/, odwiedzający Stargard w porze południowej i popołudniowej. Główny cel częstych przyjazdów to zakupy żywności /ale i artykułów przemysłowych/ oraz zwiedzanie.

Turyści nocujący w mieście oprócz zwiedzania mogą jedynie uczęszczać do lokali gastronomicznych. Przebywający dłużej w Star-

gardzie, wyjeżdżają odpoczywać nad jez. Miedwie lub zwiedzają Szczecin. Do Morzyczyna-Zieleniewa i Stargardu przyjeżdżają też turyści mieszkający dłużej w Szczecinie /szczególnie Szwedzi/.

Ciekawe są opinie i zainteresowania turystów przebywających w Stargardzie. Pozytywnie wyrażają się o odbudowie Starego Miasta /w tym także dawni jego mieszkańcy/. Największe zainteresowanie budzą zabytki. Pytania, szczególnie ze strony młodzieży, dotyczą przede wszystkim spraw znanych już ze środków masowego przekazu /np. o klub pływacki "Neptun", o nowy zakład dziewiarski "Luxpol/. Uwagi krytyczne odnoszą się do: złego stanu niektórych zabytków /brak konserwacji i właściwie urządzonego/ otoczenia/, braku obiektów kulturalnych, do których można pójść wieczorem, nieporządków w mieście, braku opieki nad zielenią itp.

4.3. Wycieczki obsłużone w mieście przez biura podróży

W Stargardzie znajdują się dwa biura podróży: OST "Gromada" i PTTK. W 1970 r. obsłużyły one 68 grup przyjazdowych lub z terenu miasta, liczących 3,6 tys. osób, z tego na PTTK przypadają 53 wycieczki /73%/. Zaznacza się wzrost ilościowy grup. Między innymi PTTK w 1968 r. obsłużyło 20 grup, co oznacza dynamikę 165% dla 1970 r. Na wycieczki przyjazdowe przypada 68% ogólnej ilości. Przeciętna liczebność grupy wynosiła 54 osoby,w tym przyjazdowej - 48 osób i miejscowej -66 osób.

Ruch wycieczkowy, obsłużony przez biura podróży w 1970 r., trwał od kwietnia do listopada,w tym największe nasilenie przypadało na lipiec /17 grup/, a następnie czerwiec i maj /13 i 11 grup/. Prawie wszystkie wycieczki przyjazdowe odwiedziły miasto w sezonie letnim /najwięcej w lipcu - 15 i czerwcu - 10 grup/; ruch miejscowy był rozłożony równomierniej /najwięcej w maju - 6 grup/.

Dni, w czasie których wycieczki przebywały na terenie miasta, było 62, z tego 49 z jedną grupą i 9 z dwoma. Udział poszczególnych dni tygodnia był nierównomierny; w poniedziałki nie obsłużono żadnej wycieczki, pozostałe dni tygodnia wykazują od 9 grup we wtorki do 15 w piątki i soboty oraz 23 w niedziele.

Spośród 46 wycieczek przyjazdowych, 32 korzystały tylko z przewodników, 16 - spożywało tylko posiłki /głównie obiady/;inne świadczenia /pojedyńcze lub łączone/ były mniej popularne.

Prawie wszystkie wycieczki miejscowe zamawiały tylko przewodników.

Wycieczki oprowadzane przez przewodników przyjeżdżały do miasta tylko autokarami. Zwiedzanie Starego Miasta odbywało się wyłącznie pieszo, a trasa prowadziła wzdłuż murów obronnych i przez Rynek Staromiejski. Ustalony czas zwiedzania - około 3 godzin, z tendencją do niekorzystnego skracania przez grupy realizujące program z opóźnieniem. Poza Starym Miastem wycieczki dysponujące autokarem oglądały krzyż pokutny i międzynarodowy cmentarz wojenny /część także piętnasty południk, kończąc zwiedzanie nad jez. Miedwie/. Trasa zwiedzania jest prawidłowa; uwzględnia ona wszystkie najatrakcyjniejsze obiekty krajoznawcze miasta.

Na 24 zarejestrowanych przewodników, aktywnych było 10 osób. Ze względu na ich małą dyspozycyjność w dni powszednie oraz spiętrzenie ruchu turystycznego pod koniec tygodnia /przewodnicy obsługują także wyjazdy ze Stargardu na teren województwa- głównie do Siekierek i na wybrzeże, w ilości kilkakrotnie większej od ruchu w mieście/ ilość przewodników jest za mała.

Większość, bo 76% wycieczek przyjazdowych przebywało w mieście tylko jeden dzień, 8 grup realizowało program zwiedzania w ciągu 2 dni, sporadycznie - 3 dni.

Wśród wycieczek korzystających z usług biur podróży z woj. szczecińskiego pochodziło 27 grup /w tym 22 ze Stargardu/, woj. bydgoskiego - 7, olsztyńskiego - 3, poznańskiego - 4, Poznania - 3. Pozostałe miasta wydzielone i województwa reprezentowane były przez 1-2 wycieczki /łącznie 22/, przy czym z województw: krakowskiego, lubelskiego, opolskiego, warszawskiego oraz Krakowa i Wrocławia wycieczek nie było. Charakterystyczne, że wszystkie wycieczki spoza woj. szczecińskiego zwiedzały miasto w czasie podróży w kierunku Szczecina i wybrzeża.

Struktura zleceniodawców była następująca: biura podróży /"Gromada" i PTTK/ - 28 grup, organizacje spółdzielcze i związkowe - 15 /w tym PTTK - 8, ZNP - 5/, szkoły, obozy i kolonie- 11, wojsko i zakłady pracy po 5 grup.

4.4. Zwiedzanie wnętrz obiektów krajoznawczych

Kilkanaście obiektów krajoznawczych zwiedzanych było przez turystów wewnątrz. Frekwencja zależna jest od kilku czynników.

W ciągu trzech lat frekwencja w muzeum wzrosła o ponad 40 % - z 10,6 tys. osób w 1967 r. do 15,1 tys. w 1970 r. W 1970 r. 89% zwiedzających oglądało wystawy stałe i czasowe,pozostali uczestniczyli w 37 seansach filmowych i prelekcjach.Udział dzieci i młodzieży wynosił 80%.

Porównując frekwencję miesięczną, kształtowała się ona różnie w poszczególnych latach: 1969 r. w miesiącach letnich było mało zwiedzających - na sezon letni przypadało 43 % rocznej frekwencji, chociaż w maju odnotowano rekord miesięczny /2,2 tys. osób/. Natomiast w 1970 r. miesiące letnie wykazały dużą frekwencję /maksymalną w lipcu - 2,0 tys.osób/,a udział sezonu letniego wzrósł do 55%. Frekwencja według dni tygodnia w 1970 r. była bardzo zróżnicowana: aż 47% /56% młodzieży i 41% dorosłych/ odwiedziło muzeum w czwartki /dzień wolnego wstępu/,podczas których organizuje się prelekcje i seanse filmowe.

Osoby zwiedzające grupowo stanowiły w 1970 r. 22% oglądających. W 1969 r. - 71%, a w 1970 r. - 63% to grupy ze Stargardu /głównie młodzież szkolna/. Zróżnicowana była frekwencja według zamieszkania grup. Ogółem, w ciągu 1969 i 1970 r., najwięcej grup odwiedziło muzeum we wrześniu, lipcu i maju,w tym ze Stargardu we wrześniu i maju, zamiejscowe - w lipcu i sierpniu. W sezonie letnim wśród 39 wycieczek zamiejscowych /głównie szkolnych/ 24 pochodziły z woj. szczecińskiego, w tym 13 z pow. stargardzkiego /z tego 9 grup to dzieci z ośrodków kolonijnych z Morzyczyna - Zieleniewa/ i 5 ze Szczecina oraz 8 grup z innych województw. W 1969 r. były 4, a w 1970 r. - 8 grup zagranicznych /ZSRR i NRD/.

Zwiedzanie grupowe wg dni tygodnia w sezonie letnim 1970 r. kształtowało się odmiennie, aniżeli przyjazdy wycieczek zwiedzających miasto. Na 73 grupy, które w tym czasie odwiedziły muzeum, na wtorki przypadały 23 grupy /czyli 33%/,piątki - 17, środy - 13, czwartki - 12, soboty - 5, niedziele - 3 grupy /w poniedziałki muzeum jest nieczynne/. Zjawisko to w pewnym stopniu można wytłumaczyć: grupy miejscowe, które przeważają /56% w lecie 1970 r./, najliczniej odwiedzały tą placówkę w

w środku tygodnia. Trzeba zaznaczyć, że wycieczki i turyści indywidualni zwiedzają często miasto po południu i wieczorem, tzn..wówczasń gdy muzeum jest nieczynne. Tylko połowa grup oprowadzanych przez przewodników po mieście zwiedza muzeum. Oprócz przyczyn już omówionych, fakty te tłumaczy się koniecznością wykupywania biletów wstępu oraz częstą realizacją programów wycieczek z opóźnieniami, powodującymi tylko pobieżne /skrócone/ zwiedzanie Stargardu. Przeciętna liczebność grup w muzeum wynosiła 29 osób i była o połowę mniejsza,aniżeli wycieczek oprowadzanych po mieście.

Wycieczki obsługiwane przez biura podróży oprowadzali po muzeum odpowiednio przeszkoleni przewodnicy PTTK.Czas zwiedzania trwał około pół godziny, grupowo /szczególnie młodzież szkolna/ - dłużej. Jednorazowo mogą oglądać eksponaty dwie grupy.

W sezonie letnim 1970 r. było 57 dni, w czasie których odnotowano w muzeum grupy turystów, w tym jednorazowo w ciągu dnia było 3,4 i 5 grup /za każdym razem we wtorki/; 13 dni wykazało frekwencję po dwie grupy, 41 dni z jedną grupą.Przepustowość muzeum przy obecnej frekwencji nie wymaga specjalnego kierowania ruchem.

Turyści zwiedzający dzielnicę staromiejską oglądają wewnątrz - oprócz muzeum - bramę Pyrzycką, basztę Morze Czerwone /tylko oprowadzani przez przewodników/ oraz dwa kościoły.

Brama Pyrzycka jako siedziba PTTK zwiedzana jest przede wszystkim przez działaczy tej organizacji, którzy zapoznają się z ekspozycją działalności i dorobkiem oddziału, a także oglądają częściowo zachowane wnętrze obiektu oraz roztaczający się stąd widok na dzielnicę staromiejską.

Dobrze zachowane wnętrze baszty Morze Czerwone oglądane jest podczas wchodzenia na taras widokowy; stąd rozciąga się widok na Stare Miasto. Na tarasie zmieścić się może do 15 osób.Czas wejścia i pobytu na wieży kształtuje się od 15 do 20.minut.

Kościoły /Św. Jana i NMP/ zwiedza się ze względu na to,że są one czołowymi przykładami architektury gotyckiej. Dotyczy to głównie kościoła NMP. W nim też zachowało się /nieliczne/ wyposażenie wewnętrzne. Czas zwiedzania kościołów: Św.Jana - 10 do 15 minut, NMP - 15-20 minut.

Zwiedzanie zakładów przemysłowych nie jest uregulowane od strony formalnej, ani organizacyjnej. Wycieczki odwiedzają za-

kłady bez pośrednictwa biur podróży, co przy braku ewidencji sprawia, że dane o frekwencji są fragmentatyczne i szacunkowe. Nie ma odpowiednio przeszkolonych przewodników którzy by oprócz fachowych wiadomości - gwarantowali odpowiedni poziom metodyczny. Jest to tym bardziej ważne, że zakłady zwiedza prawie wyłącznie młodzież szkolna w ramach zajęć. Fragmentaryczne dane dla trzech zakładów /ZNTK, POM i cukrownia "Kluczewo" - frekwencje o zbliżonym poziomie/ wykazują,że w 1965 r. odwiedziło je 700 osób, w 1970 r. - 1.300, co oznacza wzrost o 86%.

4.5. Ruch turystyczny w obiektach noclegowych

Najpoważniejsze znaczenie dla turystów w mieście mają obiekty gastronomiczne i noclegowe. Ilość miejsc w bazie gastronomicznej jest w zasadzie wystarczająca. Wycieczki żywią się w zakładach znajdujących się przy głównej trasie tranzytowej /"Basztowa", "Syrena", "Pomorzanka"/ lub nad jez. Miedwie.

Obiekty noclegowe w mieście wykazują bardzo zróżnicowaną frekwencję. Hotel i DW PTTK w sezonie letnim są stale przepełnione. Natomiast DW POSTiW i schronisko PTSM wykorzystane są w bardzo małym stopniu, nawet w lecie.

Obiekty ogólnodostępne w Morzyczynie - Zieleniewie /PTTK, POSTiW/ mogą przyjmować większe grupy turystów tylko poza głównym sezonem turystycznym /w I połowie czerwca i we wrześniu/, bowiem w pełni sezonu zajęte są w większości przez wczasy zakładowe. Podobnie sytuacja wygląda w hotelu cukrowni "Kluczewo", który w lipcu i sierpniu przyjmuje turnusy kolonijne.

Frekwencja w hotelu cukrowni "Kluczewo" obrazuje tylko w pewnym stopniu deficyt miejsc noclegowych w Stargardzie, ponieważ część turystów /głównie wycieczki/,nie mogąc nocować w samym mieście rezygunuje z dłuższego pobytu lub też przesuwa termin przyjazdu. W 1970 r. obiekt ten przyjął ponad 10% osób nocujących w mieście /1,4 tys./,przy czym przez 4 miesiące /lipiec, sierpień, listopad, grudzień/ był on zupełnie niedostępny, a przez 2 następne /październik i styczeń/ tylko częściowo otwarty. Frekwencja miesięczna wahała się od 49 osób w kwietniu do 368 osób w maju, a więc najwyższa była w okresie znacznego już ruchu turystycznego,gdy obiekty PTTK i POSTiW w Morzyczynie -Zieleniewie jeszcze nie działały. Po ich uruchomieniu hotel cu-

krowni przyjął w czerwcu 174 osoby /w II połowie czerwca PTTK i POSTiW nad jez.Miedwie są w zasadzie niedostępne/,we wrześniu 167 osób, przy czym maksymalną jednorazową ilość turystów przyjęto w II połowie czerwca - 70 osób.W 1971 r.frekwencja wzrosła o 20 %.

Zakładając, że ilość osób, które rezygnują z noclegów w hotelu cukrowni równa się 40% ilości osób przyjętych /tj. 30 z 70/ oraz, że ruch turystyczny w lipcu jest o 100% wyższy,aniżeli w II połowie czerwca, otrzymujemy deficyt miejsc noclegowych w Stargardzie wynoszący w 1970 r. w okresie największego ruchu turystycznego około 200 łóżek, czyli równy obecnej bazie ogólnodostępnej w samym mieście.Deficyt ten wynika głównie ze szczupłości bazy, ale i z nieprawidłowej organizacji i niedostosowania obiektów do struktury ruchu /praktycznie niedostępne są obiekty PTTK i POSTiW nad jez.Miedwie/,niewykorzystania DW POSTiW i schroniska PTSM z powodu niskiego standardu, a także z braku informacji o możliwości korzystania przez dorosłych ze schroniska szkolnego.

Wykorzystanie obiektów w ciągu dni tygodnia jest nierównomierne; w sezonie letnim największa frekwencja panuje pod koniec tygodnia. Obrazuje to m.in. recepcja grup w DW POSTiW w 1970 r., który przyjął 31 grup, w tym w soboty - 13,piątki - 7, pozostałe dni od 1 do 3 grup. Najwyższą frekwencją charakteryzują się dni przedświąteczne oraz okresy organizacji imprez turystycznych, sportowych, kulturalnych, zjazdów i narad.

Udział obcokrajowców /głównie z NRD i Szwecji/wśród nocujących w hotelu i DW PTTK wynosił 3%, chociaż w 1970 r.ilość gości zagranicznych wzrosła o połowę. W stosunku do ogólnego ruchu turystycznego napływ gości zagranicznych jest bardziej równomierny.

W 1970 r. hotel oraz DW PTTK przyjęły 65 grup,w tym 35,czyli 54%, w sezonie letnim.Przeciętna grupa liczyła 26 osób, czyli mniej, aniżeli wycieczki zwiedzające miasto z przewodnikiem/małe liczebnie grupy mają większe szanse zdobycia noclegów/.

Przeciętny czas pobytu nocujących w obiektach w okresie sezonu letniego wynosił 2,5 doby,dla obcokrajowców krócej -1,5 doby. Turyści indywidualni przebywali dłużej aniżeli grupy, które przeważnie śpią w mieście tylko jedną noc.

W sezonie letnim w DW PTTK osoby nocujące, to prawie wyłącznie turyści. Członkowie PTTK korzystający ze zniżek stanowili około 20% turystów indywidualnych. W hotelu udział turystów był mniejszy.

5. P R O G N O Z Y

5.1. Ogólna charakterystyka rozwoju miasta

Podstawą formalną dalszego rozwoju Stargardu jest opracowany w 1966 r. przez Wydział BUiA - Wojewódzką Pracownię Urbanistyczną oraz zatwierdzony Uchwałą nr 43/541/66 Prezydium WRN w Szczecinie z dnia 13,12.1966 r. "Plan ogólny perspektywiczny zagospodarowania przestrzennego m.Stargard /do 1985 r./".W opracowaniu tym, jak i innych 11, 22, 35, 45 przewiduje się dalszy, równomierny rozwój miasta na wschodnim końcu aglomeracji szczecińskiej. Ma ono pełnić następujące, zasadniczo już istniejące, główne funkcje:

- ośrodka administracyjnego;
- węzła komunikacyjnego dla woj. szczecińskiego;
- ośrodka produkcyjno-usługowego części woj. szczecińskiego;
- rolniczej bazy magazynowej.

Funkcja turystyczna w mieście, obecnie niewielka i o charakterze sezonowym, w przyszłości wzrośnie w związku z rozwojem ruchu w samym mieście i jego okolicach. Stargard w coraz większym stopniu spełnia także rolę bazy rozrządowo--zaopatrzeniowej dla rejonu wypoczynkowego jez. Miedwie i Pojezierza Ińskiego.

W sieci osadniczej miast województwa, w zakresie obsługi regionu, Stargard pełni obecnie i w przyszłości pełnić będzie funkcję ośrodka subregionalnego, zaliczanego do pierwszej grupy miast. Grupa ta charakteryzuje się szerszymi tendencjami rozwojowymi, które cechować winien przyrost ludności znacznie przekraczający przyrost naturalny i w zasadzie wymagający poszerzenia programu inwestowania. Przewiduje się wzrost ludności miasta

z 46,7 tys. osób w 1972 r. do 65 tys. w 1985 r., czyli o 38 %. Przyrost ludności osiągnięty będzie w 60% przez migrację.

Rozwój miasta opierać się będzie głównie na dynamicznym rozwoju przemysłu. W tym dziale gospodarki zatrudnienie wzrośnie z 16% w 1970 r. do 24% w 1980 r./w stosunku do całego zaludnienia miasta/. Nastąpi rozbudowa istniejących zakładów przemysłowych /m,in. ZNTK/ oraz budowa nowych.

Rozwój terytorialnego zainwestowania miejskiego kieruje się głównie w stronę zachodnią, a następnie południową. Około 1975n przewiduje się rozpoczęcie budowy osiedla mieszkaniowego "Zachód", na 12 tys. mieszkańców, zlokalizowanego pomiędzy ul. Szczecińską i Pl. Żołnierza. Na dalsze lata zarezerwowano tereny pod budownictwo mieszkaniowe w wieloboku ulic N. Belojanisa i J. Kraszewskiego /do przystanku kolejowego Stargard - Osiedle/ oraz PGR Giżynek.

Nowe zakłady przemysłowe /mało uciążliwe/ oraz tereny składowe przewidziane są do lokalizacji w istniejącej dzielnicy przemysłowo-magazynowej oraz pomiędzy linią kolejową i drogą w kierunku Szczecina. Na dalsze lata zarezerwowano tereny w rejonie Osiedla Pyrzyckiego/pomiędzy drogą do Kluczewa i linią kolejową do Poznania/.

Na sieć ośrodków usługowych składać się będą trzy zespoły:

- centralny /ogólnomiejski/ - ciągnący się na przestrzeni około 1,5 km od Pl. Wolności wzdłuż ulic: M.Buczka,pomiędzy K. Świerczewskiego i Szczecińską, do ul. Armii Ludowej.
  W trakcie realizacji jest I etap budowy przy ul. M. Buczka;
- dzielnicowe - Stare Miasto, w realizacji;
  - Zachód, realizacja związana z budową osiedla mieszkaniowego.

5.2. Walory krajoznawcze

Dynamiczny rozwój miasta spowoduje wzrost jego atrakcyjności. W przyszłości /jak i obecnie/ głównym walorem krajoznawczym, decydującym o atrakcyjności Stargardu, będą zabytki architektury. Ich potencjonalna atrakcyjność nie jest jeszcze w pełni wykorzystana. Wynika to z dotychczasowych trudności zaspokojenia pilnych potrzeb miasta, jak też przejściowej sytuacji w dzielnicy staromiejskiej. Końcowy stan prac budowlanych na Starym

Mieście spowoduje zwrócenie większej uwagi na jej upiększenie, a przede wszystkim odbudowę i lepsze zagospodarowanie zabytków.

Do planów realizowanych w tym zakresie należą:

- remont arsenału, z przeznaczeniem na pomieszczenia WAP;
- urządzenie pracowni rzeźbiarskiej w Bramie Portowej;
- opracowanie dokumentacji dla bastei /przy baszcie Lodowej/ z przeznaczeniem na potrzeby muzealne.

W zakresie osiągnięć współczesnych, dalsza budowa centrum usługowego oraz osiedla mieszkaniowego "Zachód" zwróci uwagę turystów na część miasta położoną na zachód od dzielnicy staromiejskiej. Atrakcyjność zakładów produkcyjnych, jako całości, zależała będzie od budowy nowych, ciekawych krajoznawczo obiektów oraz od spraw organizacyjnych.

Wzrost atrakcyjności istniejących walorów oraz tworzenie nowych podniesie wartości krajoznawcze miasta. Ogólnie można przewidzieć, że wśród podstawowych grup walorów atrakcyjność obiektów związanych z historią /obiekty zabytkowe i martyrologia/, a także środowiskiem przyrodniczym, będzie ze zrozumiałych względów rosła. Z czasem do grupy tej zaliczone będą budowle o przeciętnych obecnie walorach /np. kościoły neogotyckie, wieża ciśnień/. Druga, podstawowa grupa osiągnięć współczesnych, wykazywać będzie atrakcyjność zmniejszającą się w zakresie obiektów istniejących, a jej ogólna siła przyciągania zależała będzie od realizacji nowych, ciekawych budowli.

Obecne rozmieszczenie walorów w mieście nie ulegnie zasadniczym zmianom, a głównym rejonem zainteresowania pozostaną obiekty na Starym Mieście.

5.3. Zagospodarowanie turystyczne

Rozpatrując perspektywiczny plan zagospodarowania Stargardu należy stwierdzić, że w ogólnym zarysie problematyka turystyczna ujęta jest prawidłowo. Mniej natomiast pozytywnie wygląda dotychczasowa realizacjia tego planu. Odbudowa Starego Miasta, oprócz wielu plusów, wprowadziła także wartości co najmniej dyskusyjne. Przewidywane na najbliższe lata zadania nie poprawią w sposób zasadniczy organizacji ruchu pojazdów w mieście, a także nie zniwelują deficytu bazy noclegowej.

Z turystycznego punktu widzenia węzeł komunikacyjny w Stargardzie będzie nabierał coraz większego znaczenia jako punkt rozrządowy ruchu. Wywoływane jest to rozwojem regionów turystyki pobytowej położonych w pobliżu miasta /jez. Miedwie,w mniejszym stopniu okolice Ińska/. Stąd też postulowana i planowana modernizacja dworca kolejowego oraz budowa dworca autobusowego, podyktowane dużym ruchem ogólnym i wzrastającym turystycznym,są coraz bardziej naglące.

Wraz z rozwojem miasta, budową nowych dzielnic mieszkaniowych oraz wzrostem motoryzacji, zaplanowano i częściowo realizuje się przebudowę miejskiego układu komunikacyjnego. Zadanie to polega na:

- wyeliminowaniu tras tranzytowych przebiegających przez Stare Miasto poprzez budowę obwodnicy prowadzącej istniejącymi ulicami, wymagającymi modernizacji;
- budowie obwodnicy dla trasy głównej /Szczecin-Bydgoszcz/,częściowo z wykorzystaniem dróg już istniejących;
- modernizacji tras wylotowych, innych ciągów ulicznych oraz układu komunikacyjnego w centrum usługowym miasta /Pl.Wolności - ul. M. Buczka/.

W aspekcie szybko wzrastającego turystycznego ruchu motorowego najpilniejsza jest eliminacja tras tranzytowych,przechodzących przez dzielnicę staromiejską i centralny ośrodek usługowy.

W trakcie realizacji jest modernizacja wlotów i ulic, przez które przebiega główna trasa tranzytowa. Najpilniejsze natomiast zadanie - kompleksowe rozwiązanie komunikacji w centrum miasta - napotyka na duże przeszkody z powodu trudności koordynacji zamierzeń wielu instytucji. Pełny efekt może jednak dać jedynie wyeliminowanie ruchu tranzytowego z miasta /budowa obwodnicy/i ruchu wszelkich pojazdów z ul. M.Buczka /urządzenie pasażu pieszego/.

Lokalizację usług motoryzacyjnych przewiduje się przy trasach wylotowych.

Wspomniany plan ogólny miasta przewiduje budowę hotelu na 250 miejsc, motelu oraz, ewentualnie, campingu. Pomimo dużego braku miejsc noclegowych, odczuwanego w ciągu całego roku, w najbliższych latach nie zakłada się realizacji wspomnianych o-

biektów. Jak wykazały szacunkowe obliczenia, deficyt miejsc noclegowych wynosił w 1970 r., w okresie największego natężenia ruchu turystycznego, około 200 łóżek.Zakładając wzrost ilości osób pragnących przenocować w Stargardzie przeciętnie rocznie tylko o 10% oraz brak zasadniczych zmian w bazie istniejącej, deficyt ten wzrośnie w 1980 r. do 500 miejsc, czyli o 150%.

Istniejące placówki gastronomiczne w zakresie ilościowym zaspakajają obecne potrzeby, a dalsze obiekty spowodują poprawę sytuacji. Nowa restauracja i kawiarnia przy Rynku Staromiejskim powinny specjalizować się w obsłudze turystów. Przebudowa ul. M.Buczka spowoduje likwidację 2 restauracji,co powinno być zrekompensowane nowymi placówki w rejonie Pl. Wolności.

W latach następnych realizacja kolejnych etapów centrum usługowego, budowa dzielnicy "Zachód" oraz mniejszych osiedli mieszkaniowych spowodują dalszy rozwój obiektów gastronomicznych.

Planowane do realizacji obiekty, zaliczane do działu usług, przyczynią się do uatrakcyjnienia pobytu w mieście.Do najważniejszych należą placówki zlokalizowane w budowanym ośrodku usługowym na Starym Mieście /sprzedaż pamiątek, punkt "it", OST "Gromada"/. Pilną jest budowa dużej sali widowiskowej,która ma powstać wraz z nowym domem kultury przy Pl. Wolności.Poza głównym sezonem turystycznym /przy zmiennej pogodzie/ dużym powodzeniem cieszyć się będzie planowana budowa basenu otwartego, koło istniejącej już dziś pływalni, oraz przystani kajakowej na Starym Mieście,

5.4. Ruch turystyczny

Wpływ na wzrost ruchu turystycznego w Stargardzie w najbliższych latach będą miały czynniki, które ze względu na terytorialny zasięg oddziaływania można podzielić na ogólne i lokalne. Do ogólnych należą: wzrost ludności, zmiany strukturalne społeczeństwa, rozwój urbanizacji, stopy życiowej, motoryzacji, wskaźnika uczestnictwa w ruchu turystycznym, kultury społeczeństwa oraz skracanie czasu pracy. Czynniki lokalne pozostaną bez zmian, jednakże ich rola ulegnie przewartościowaniu. Coraz większe znaczenie odgrywać będzie wzrost ruchu turystycznego w rejonach turystyki pobytowej, położonych blisko miasta /jez.Miedwie, Pojezierze Ińskie/. Z pozostałych trzeba wymienić:

- wzrost atrakcyjności miasta;
- wzrost ruchu turystycznego w Szczecinie i na wybrzeżu, a tym samym na trasie dojazdowej, przy której leży Stargard;
- położenie Stargardu blisko Szczecina i w rejonie koncentracji wypoczynku świątecznego aglomeracji szczecińskiej;
- wzrost turystyki zagranicznej /szczególnie z NRD i z NRF oraz skandynawskiej/ dzięki położeniu Stargardu blisko przejścia granicznego, na jednej z głównych tras wiodących z Polski północnej w kierunku Berlina i wybrzeża Bałtyku.

Podstawowe znaczenie nadal będzie miała turystyka tranzytowa beznoclegowa, krótkopobytowa. Deficyt miejsc spowoduje,że ilość nocujących turystów nie ulegnie większym zmianom. W związku z włączeniem miasta do wojewódzkiej sieci szkolnych tras typowych /trasa piesza "Szlakiem Woldenberczyków"/ oraz planowanym uruchomieniem schronisk i tras we wschodniej części województwa, nastąpi zwiększenie się ilości nocujących grup młodzieży szkolnej. Szybko będą rosły przyjazdy wczasowiczów z Morzyczyna,a w dalszej przyszłości z okolic Ińska. Zwiększy się także turystyka wewnątrzwojewódzka /krajoznawcza i wypoczynek po pracy/.

Ogólnie można określić, że w ciągu najbliższych lat, roczna dynamika ruchu turystycznego wynosić będzie 10-15%,czyli będzie podobna do dotychczasowej.

Rozkład miesięczny ruchu turystycznego ulegnie zmianom; udział okresu letniego wzrośnie /głównie dzięki zwiększającemu się napływowi wczasowiczów/, chcciaż także pozostałe miesiące wykażą pewną dynamikę wzrostu.

Niekorzystne zmiany nastąpią w rozkładzie natężenia ruchu wg dni tygodnia, Postępująca koncentracja napływu turystów w soboty i niedziele /przy mniejszym wzroście ruchu wpozostałe dni/ wiązać się będzie głównie ze skracaniem tygodniowego czasu pracy i większą mobilnością ludzi oraz rozwojem turystyki z NRD. W związku z tym nacisk na bazę usługową będzie coraz bardziej nierównomierny. Ruch turystyczny coraz trudniejszy w obsłudze wymagał będzie uruchamiania obiektów sezonowych.

Deficyt bazy noclegowej oraz rosnący napływ turystów nocujących poza miastem spowodują niekorzystne skracanie przeciętnego czasu pobytu turystów w Stargardzie.

Zasięg penetracji pieszej turystów zwiedzających obiekty krajoznawcze nie ulegnie większym zmianom ze względu na sta-

tyczność walorów i stałe podnoszenie się atrakcyjności zabytków architektury. Wśród poszczególnych grup turystów, z usług na Starym Mieście korzystać będą przede wszystkim zwiedzający miasto, pozostali - głównie w rejonie ul. M.Buczka.

Budowa obwodnicy wokół dzielnicy staromiejskiej spowoduje wyeliminowanie motorowego ruchu tranzytowego z rejonu Starego Miasta i tym samym oddzielenie ruchu od zwiedzających.

Dalsze zmniejszenie się przejazdów tranzytowych nastąpi po wykonaniu dwóch zadań:

- przedłużeniu jednego pasma autostrady do drogi Stargard-Świdwin, przez co nastąpi skrócenie trasy Szczecin-Pojezierze Drawskie, z pominięciem Stargardu;
- wybudowaniu obwodnicy dla trasy Szczecin - Bydgoszcz.

6. W N I O S K I

Z przedstawionej sytuacji obecnej i przewidywań można wyciągnąć szereg wniosków. Stwierdzić trzeba, że:

- potrzeby turystów są w dużym stopniu zbliżone do potrzeb mieszkańców Stargardu;
- plan ogólny miasta generalnie prawidłowo uwzględnia problematykę turystyczną /np. budowa hotelu, czy obwodnicy drogowej/;
- ze względu na końcowy stan realizacji osiedla staromiejskiego /które jest głównym rejonem zainteresowania krajoznawczego przyjezdnych/, brak jest możliwości większych zmian kubaturowych celem lepszego uwzględnienia potrzeb i wymogów turystyki. Możliwe jest tu jedynie przeobrażenie obiektów usługowych.

Wnioski można podzielić na dwie podstawowe grupy:

1. Mające znaczenie podstawowe dla turystów, zatem pilne w realizacji;
   - zahamowanie procesu degradacji walorów krajoznawczych głównie postępującego niszczenia obiektów zabytkowych w mieście;

- eliminacja ruchu tranzytowego ze Starego Miasta i ogólno - miejskiego ośrodka usługowego;
- zmniejszenie rosnącego deficytu miejsc noclegowych.

2. Inne, które można podzielić w następującym układzie problemowym:
   - obecnie konieczne w realizacji, ale nie mające zasadniczego znaczenia dla turystów;
   - związane z przewidywanymi zmianami ilościowymi i strukturalnymi ruchu turystycznego;
   - uatrakcyjniające pobyt turystów w mieście.

Wnioski szczegółowe, to propozycje odnoszące się przede wszystkim do dzielnicy staromiejskiej, centrum miasta i tras wylotowych. Są one częścią zadań ogólnie sprecyzowanych /przeważnie/ w planie perspektywicznym miasta lub też w nim nie uwzględnionych.

Wnioski, powtarzające zadania uwzględnione w planie zwracają uwagę na ich znaczenie dla turystyki. Potrzeby turystów w dużym stopniu są zgodne z potrzebami ogólnymi mieszkańców miasta. W takich przypadkach postulowana tutaj kolejność realizacji jest wynikiem stosowania kryterium potrzeb turystycznych.

Charakter studialny opracowania ustala jego precyzję. Wnioski szczegółowe mają prezentować główne problemy, kierunki i zasady. Podano je w znacznym stopniu, jako przykłady,celem ilustracji sposobu podejścia do niektórych zagadnień. Powinny być inspirujące przy konkretnych realizacjach.Opracowanie jest studium realnym, a nie optymalnym; przedstawione propozycje są możliwe i konieczne do realizacji celem racjonalnej obsługi ruchu turystycznego w przyszłości.

6.1. Wnioski proponowane do realizacji jako pilne

W zakresie walorów krajoznawczych konieczny jest:

- remont zabytkowych umocnień ziemnych /wałów i fos/, przede wszystkim odcinka o długości około 700 m od Pl. Wolności do baszty Białogłówki;
- remont zabytkowych obiektów architektury: 7 odcinków murów o długości około 700 m, fragmentów 2 bastei przy ul.Strażni-

czej oraz bastei przy ul. Sukienniczej i spichlerza /zabezpieczenie przynajmniej w formie trwałej ruiny/;

- uporządkowanie parków i promenad wokół Starego Miasta,przede wszystkim usunięcie drzew zniszczonych i uzupełnienie ubytków drzewostanu w alejach;
- remont brzegów Iny na odcinku o długości około 1 km, obok dzielnicy staromiejskiej /przede wszystkim powstrzymanie niszczenia brzegów poniżej tamy na rzece/;
- wyeliminowanie bezpośrednie odpływu ścieków do Młynówki;
- zapewnienie stałego wysokiego poziomu wody w rzece przez odpowiednią regulację zastawką;
- uporządkowanie, zasłonięcie lub neutralizacja,wyglądu obiektów szczególnie szpecących otoczenie - przede wszystkim kotłowni c.o. przy ul. Prządki /zasłonięcie zielenią wysoką/ i restauracji "Staromiejskiej" /zasłonięcie zielenią zaplecza/;
- ogólne podniesienie stanu porządku, estetyki i czystości w centrum miasta i przy trasach wylotowych.

W zakresie zagospodarowania ważne jest:

- kompleksowa modernizacja układu komunikacyjnego przez budowę obwodnic dla Starego Miasta i centralnego ośrodka usługowego;
- budowa dworca PKS i modernizacja dworca kolejowego;
- zmniejszenie deficytu bazy noclegowej w mieście:
  - modernizacja DW POSTiW/przebudowa dużych sal przechodnich na małe pomieszczenia spowoduje lepsze wykorzystanie obiektu/;
  - zabezpieczenie odpowiednie ilości miejsc dla turystyki krajoznawczej w obiektach PTTK i POSTiW nad jez. Miedwie.

6.2. Wnioski i postulaty proponowane do realizacji w dalszej kolejności

- propozycje zagospodarowania zabytkowych obiektów architektury:

- wieże: kościoła NMP lub Św. Jana oraz ewentualnie baszty Białogówki - na punkty widokowe;
- baszta Morze Czerwone - ekspozycja wnętrza i eksponatów muzealnych /militaria/;
- mury obronne - rekonstrukcja fragmentu drewnianych ganków obronnych /w rejonie bramy Pyrzyckiej/,ekspozycja obrazów itp;

- zagospodarowanie otoczenia zabytkowych obiektów architektury:
  - wyburzenie obiektów stojących na wałach i fosach lub dobudowanych i zasłaniających mury przy ul.:Klasztornej /sanitariat, rozlewnia napojów gazowanych/,Spichrzowej /dom mieszkalny, urządzenia ogrodnicze/, Gdańskiej 23/internat/, B.Chrobrego 37 /dom administracyjno-mieszkalny/oraz restauracji "Staromiejskiej";
  - odpowiednie zagospodarowanie najbliższego otoczenia obiektów zabytkowych, zastosowanie właściwych materiałów na chodniki, stylizowanych lamp, dobranej zieleni /m.in. poprawienie wyglądu brzegów Młynówki przez wymianę płyt cementowych na kamienne w rejonie Bramy Portowej/ itp.;
  - likwidacja parkingu dla wozów ciężarowych pomiędzy bramą Wałową a basztą Białogłówką /wzdłuż murów/;
  - podświetlenie wszystkich zabytkowych obiektów architektury;
  - zagospodarowanie grodziska koło baszty Białogówki;
  - zagospodarowanie otoczenia dębu i krzyża pokutnego;

- dalsze zagospodarowanie terenów parkowych i zielonych:
  - zasadzenie egzotycznych gatunków drzew,postawienie rzeźb o znaczeniu historyczno-regionalnym /w fosie pomiędzy basztą Lodową a bramą Pyrzycką/, wymiana i instalacja odpowiednich punktów świetlnych itp.;
  - uporządkowanie nieurządzonych terenów parkowych: pomiędzy Pl. Wolności a basztą Białogówką, w rejonie kina "Panorama", wzdłuż ul. Belojanisa;
  - uzupełnienie ubytków drzewostanu na ulicach, placach i terenach międzyblokowych, zwiększenie powierzchni średniej i niskiej;

- likwidacja, względnie neutralizacja obiektów uciążliwych dla otoczenia /swoim wyglądem lub działalnością/ położonych na Starym Mieście;
  - kotłownia przy ul. Prządki - eliminacja emisji dymów, zasłonięcie zielenią wysoką, zakrycie placów składowych z opałem/;
  - wytwórnia lodów "Bambino" - eliminacja emisji dymów,zasłonięcie lub obniżenie wysokiego komina;
  - budynki stare, zasłaniające widoki perspektywiczne na obiekty zabytkowe lub wyróżniające się niekorzystnie swoim wyglądem, stojące przy ul. B.Chrobrego 2a, Warowej /dom mieszkalny/, B.Chrobrego 4a /budynek administracyjny/, Basztowej /dom mieszkalny/, B.Krzywoustego 1 /budynek administracyjny/ i Szewskiej /domy mieszkalne z placówkami usługowymi/;
- ozdobienie pustych ścian nowych budynków mozaikami, malowidłami itp.;
- zaakcentowanie wlotów do miasta poprzez postawienie ozdobnych plansz-tablic, pomników, zasadzenie grup drzew itp.;
- uporządkowanie centrum miasta i tras wylotowych /drogowych i kolejowych/, m.in. kompleksowa zabudowa otoczenia Pl.Wolności oraz zasłonięcie zielenią nasypów kolejowych;
- zahamowanie odpływu nieoczyszczonych ścieków cukrowni "Kluczewo";
- organizacja zwiedzania ciekawszych zakładów produkcyjnych /szkolenie przewodników, opracowanie wydawnictw, organizacja wystaw wewnątrz obiektów i sklepów fabrycznych itp./;
- włączenie do autokarowego zwiedzania miasta tras widokowych /drogi w kierunku Nowogardu i Kluczewa/ oraz - w miarę realizacji - nowych zespołów osiedli mieszkaniowych /"Zachód"/i usługowych /centralny ośrodek sportowy/, a także ciekawych obiektów położonych w najbliższej okolicy /np. zamek w Pęzinie/;
- organizacja imprez uatrakcyjniających pobyt turystom w mieście /wystawy, koncerty, festiwale, plenery itp./;
- budowa punktów widokowych /pożądane w połączeniu z innymi obiektami np. kawiarnią/;

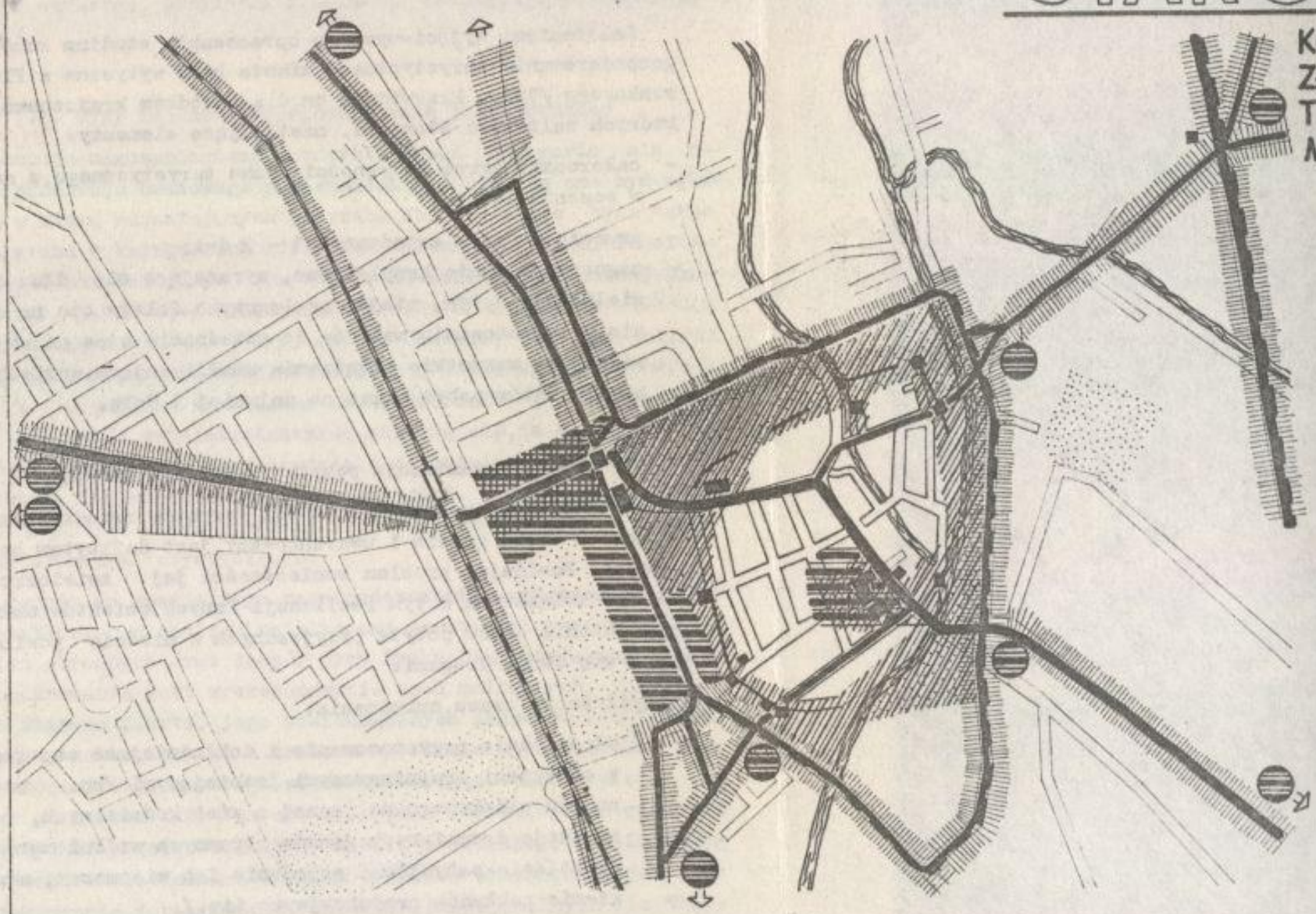
a/ na projektowanej obwodnicy przy ul. Morskiej;
b/ w rejonie Osiedla Pyrzyckiego;
c/ na jednym z wysokich budynków projektowanych osiedli;

- budowa przystani dla turystyki wodnej i kajakowej z wypożyczalnią /na Starym Mieście/ i dla małych statków /poniżej miasta - rejsy w dół Iny/;
- budowa i zagospodarowanie sieci tras pieszych - docelowych i krajoznawczych /oznakowanie, miejsca wypoczynkowe/;
- budowa zakładów gastronomicznych różnego typu o ciekawych, urozmaiconych wnętrzach, smacznych potrawach i sprawnej obsłudze /restauracja regionalna, winiarnia w piwnicach ratusza, ciastkarnia, herbaciarnia, pijalnia soków itp./;
- budowa ośrodków kompleksowej obsługi turystów zmotoryzowanych przy trasach wylotowych i przy projektowanej obwodnicy;
- organizacja bezpośredniego połączenia autobusowego z lotniskiem koło Goleniowa;
- przyśpieszenie budowy hotelu, lokalizacja najdogodniejsza w pobliżu dzielnicy staromiejskiej i centrum usługowego /pomiędzy ul. M.Buczka i Parkiem 1 Maja/;
- budowa moteli w ośrodkach obsługi turystów zmotoryzowanych przy trasach wylotowych i obwodnicy oraz w Morzyczynie - Zieleniewie;
- budowa pola campingowego nad Iną;
- zamiana hotelu Stargardzkiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Ogólnego na obiekt ogólnodostępny;
- budowa zakładów gastronomicznych /restauracje, bary, kawiarnie/ w ośrodkach obsługi turystów zmotoryzowanych;
- budowa baru mlecznego w centrum usługowym;
- budowa pływalni otwartej przy ul. Szczecińskiej /obok basenu krytego/;
- budowa centralnego ośrodka sportowego przy ul. Armii Ludowej /stadion, hala/;
- budowa nowych, podmiejskich, przywodnych ośrodków wypoczynkowych /Marianowo, Kicko, Wierzchląd, Koszewo, Koszewko/;

- budowa centrum obsługi turystów /najlepiej pomiędzy ul. M. Buczka a parkiem 1 Maja/;
- organizacja punktów „it" wraz ze sprzedażą wydawnictw turystycznych w ośrodkach obsługi turystów zmotoryzowanych oraz na dworcach PKP i PKS;
- budowa sanitariatów w ośrodkach usługowych /w tym na Starym Mieście/;
- budowa sali widowiskowo-teatralnej;
- przebranżowanie placówek usługowych w rejonie Rynku Staromiejskiego i dzielnicowego ośrodka usługowego, lokalizacja placówek atrakcyjnych turystycznie przy Rynku, likwidacja pomieszczeń administracyjnych na parterze budynku przy Rynku Staromiejskim nr 5 i urządzenie tam usług handlowych.

STARGARD

KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO MIASTA



CENTRALNY OŚRODEK USŁUGOWY

NAJATRAKCYJNIEJSZE OBIEKTY KRAJOZNAWCZE

TURYSTYCZNE DROGOWE TRASY TRANZYTOWE

TURYSTYCZNE TRASY MIEJSKIE

ZIELEŃ PARKOWA

REJONY DO SPECJALNEGO ZAGOSPODAROWANIA

REJONY KONCENTRACJI USŁUG TURYSTYCZNYCH

CIĄGI KOMUNIKACYJNE DO UPORZĄDKOWANIA

RYS. 5

7. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO MIASTA

Założeniami wyjściowymi do opracowania studium koncepcji zagospodarowania turystycznego miasta były wytyczne z Planu Kierunkowego /18/. Przewiduje on dla ośrodków krajoznawczych, do których zaliczono Stargard, następujące elementy:

- całoroczny okres aktywności ruchu turystycznego,z natężeniem w sezonie letnim;
- przeciętny czas zwiedzania 1 - 2 dni;
- zagospodarowanie kompleksowe, wyrażające się dla Stargardu wielkością 1 tys. miejsc noclegowych.Polega ono na odpowiednim przystosowaniu walorów do zwiedzania oraz na wyposażeniu miasta we wszystkie urządzenia umożliwiające wymienionej liczbie turystów pobyt przez co najmniej 1 dobę.

7.1. Organizacja pobytu turystów w mieście

Obecnie, czas pobytu większości turystów zwiedzających miasto wynosi kilka godzin i uwarunkowany jest deficytem bazy noclegowej. Pomijając problem konieczności jej zwielokrotnienia, jak też związanych z tym realizacji innych obiektów usługowych, przedłużenie czasu pobytu przyjezdnych w mieście powinno odbywać się dwoma drogami:

1. wydłużenie czasu zwiedzania:

   a/ odpowiednie przystosowanie i dokładniejsze zapoznanie się z obiektami krajoznawczymi istniejącymi /np. urządzenie punktu widokowego na jednej z wież kościelnych, rekonstrukcja drewnianych ganków obronnych wzdłuż murów, podświetlenie zabytków i oglądanie ich wieczorem, udostępnienie zakładów produkcyjnych itp./;

   b/ objęcie programem zwiedzania miasta i okolicy walorów istniejących lecz niemal zupełnie nie oglądanych /np.zamek

w Pęzinie, rezerwat Ozy Kiczarowskie,dolina Krępieli,jez. Miedwie, panoramy miasta/;

c/ zapoznawanie się z nowymi walorami, np,osiedle "Zachód";

2. realizacja obiektów i wprowadzenie elementów uatrakcyjniających pobyt w mieście /np. budowa sali widowiskowej, pływalni otwartej, przystani kajakowej, ekspozycji plenerowych itp./,

7.2. Typy rejonów zagospodarowania turystycznego

Koncepcja zagospodarowania turystycznego Stargardu nie określa przekroju czasowego jej realizacji. Powinna ona być wykonywana w miarę narastających potrzeb. Koncepcja nie była także rozpatrywana w kategoriach wielkości. Można tylko ogólnie określić, że ilość nocujących turystów w mieście i najbliższej okolicy /nad jez.Miedwie/ w przyszłości będzie większa od założeń Planu Kierunkowego /tj. 1 tys. osób/. Obecnie, w optymalnych warunkach /wystarczająca wielkość bazy noclegowej/,w szczycie sezonu w Stargardzie nocowałoby około 400 osób. W przyszłości ilość ta ulegnie zwielokrotnieniu; zakłada się,że w ciągu 20 lat ruch turystyczny w Polsce wzrośnie 3-4-krotnie,a turystyka zmotoryzowana, krajoznawcza, jeszcze szybciej.

W Stargardzie można wyróżnić trzy podstawowe typy rejonów zagospodarowania turystycznego:

1. rejony do specjalnego zagospodarowania - otoczenie obiektów zabytkowych w zasięgu najbliższej penetracji wzrokowej /ciąg umocnień obronnych oraz zespół przy Rynku Staromiejskim/. Celem zagospodarowania jest wyeksponowanie cech unikalnych, indywidualnych Starego Miasta, jego poszczególnych zespołów zabytkowych i pojedyńczych obiektów, a zarazem wywołanie specjalnych wrażeń, odpowiedniego nastroju wśród zwiedzających.Ze względu na końcowy etap prac budowlanych, w zespole staromiejskim efekty te można uzyskać przede wszystkim przez rekonstrukcję i eliminację późniejszych naleciałości systemu umocnień obronnych, jak też zaprojektowanie i realizację rozwiązań indywidualnych dla Starego Miasta lub poszczególnych zespołów zabytkowych,w zakresie małej architektury /kioski, punkty świetlne, ławki, odpowiedni materiał na chodniki i jezdnie, rzeźby, zieleń, podświetlenia

obiektów itp./Konieczne jest także zagospodarowanie trasy zwiedzania wzdłuż murów /ścieżki, miejsca odpoczynku itp./;

2. rejony koncentracji usług turystycznych. Można tutaj wyróżnić 4 rodzaje rejonów i ich lokalizacje:

a/ zespół usługowy dla pieszego ruchu krajoznawczego na Starym Mieście zlokalizowany przy Rynku Staromiejskim i sąsiadującej z nim południowej części osiedlowego ośrodka usługowego. Skoncentrować się powinno tutaj usługi atrakcyjne dla turystów. Obok istniejącej księgarni i punktu sprzedaży artykułów turystycznych oraz restauracji i kawiarni /muszą one wyspecjalizować się w obsłudze turystów/ należałoby tutaj zlokalizować sprzedaż pamiątek, wydawnictw turystycznych, dzieł sztuki, wyrobów Zakładu Wytwórczego "Społem" /działa już sklep specjalistyczny "Luxpolu"/ itp. Powinno to się uzyskać przez tzw. przebranżowienie istniejących punktów handlowych /np. sklepów: chemicznego, artykułów gospodarstwa domowego, apteki/ lub też zmianę funkcji /eliminacja z parteru / ! / pomieszczeń biurowych/, albo wykorzystanie pomieszczeń nie użytkowanych /zabytkowe piwnice ratusza - np. na winiarnię/;

b/ zespół usługowy pomiędzy ul. M.Buczka i parkiem 1 Maja. Ze względu na brak wolnego miejsca na Starym Mieście,najdogodniejsza lokalizacja hotelu /szczególnie dla turystów nie dysponujących pojazdami/ istnieje obok zespołów: zabytkowego i usługowego /ogólnomiejskiego/. W budynku hotelowym lub blisko niego powinien znajdować się także centralny ośrodek obsługi turystów /biura podróży, „it",kasy walutowe i biletowe, sprzedaż wydawnictw i pamiątek/. Przy placówce tej należy wybudować duży parking. Ze względu na powszechne zainteresowanie turystów reprezentacyjnymi obiektami usługowymi w centrach miast oraz połpżenie tego zespołu obok węzła komunikacji masowej /PKP, PKS/, w centralnym ośrodku usługowym Stargardu powinny się także znajdować obiekty atrakcyjne dla przyjezdnych;

c/ ośrodki usługowe przy wlotach /na obrzeżu/ze Starego Miasta - ul.: Gdańska, Bydgoska, S.Staszica. Ze względu na spodziewany duży ruch turystów pieszych, zwiedzających Starówkę, oraz na jej charakter /osiedle mieszkaniowe z obiektami za-

bytkowymi/ w przyszłości - po wybudowaniu obwodnic drogowych - należałoby wprowadzić zakaz wjazdu do tego zespołu wszelkich dużych pojazdów /w tym autokarów turystycznych/, poza dostawczymi. Proponuje się lokalizację dużych parkingów przy wlotach, skąd turyści poruszaliby się pieszo. Obok parkingów należałoby zaplanować budowę obiektów gastronomicznych, noclegowych, stacji benzynowych, „it", sprzedaży wydawnictw i pamiątek;

d/ tzw. "ośrodki obsługi turystów zmotpryzowanych", zlokalizowane przy wlotach na przedmieściach Stargardu - ul.Bydgoskiej /odejście projektowanej obwodnicy/, wschodnim węźle komunikacyjnym /rozwidlenie ul. Morskiej i tras do Nowogardu i na pojezierze oraz przecięcie przyszłej obwodnicy/,przy skrzyżowaniu przyszłej obwodnicy z trasą w kierunku Goleniowa,przy ul. Szczecińskiej /odejście projektowanej obwodnicy/, w rejonie Kluczewa i w zespole Morzyczyn-Zieleniewo. Pełny wachlarz usług w tych ośrodkach powinien zawierać stacje:benzynową i napraw, punkt gastronomiczny, noclegowy /motel,baza sezonowa - w zależności od potrzeb/, punkt „it", sprzedaży wydawnictw i pamiątek, parking.Z wymienionych, dwie lokalizacje są szczególnie atrakcyjne:

- nad jez. Miedwie - ze względu na całoroczny ruch na tej trasie konieczna jest budowa bazy noclegowej - zarówno sezonowej, jak i stałej;
- we wschodnim węźle komunikacyjnym - realizacja konieczna przy wybudowaniu obwodnicy. Szczegółowa lokalizacja obiektów noclegowych i żywieniowych powinna uwzględniać atrakcyjny z tego miejsca widok na Stare Miasto;

3. rejony do uporządkowania - otoczenie tras drogowych i kolejowych w zasięgu najbliższej penetracji wzrokowej.

Trzeba także zwrócić uwagę na specyfikę Stargardu,tj. bliskie położenie obok siebie miasta i jez. Miedwie. Fakt ten powinien znaleźć odzwierciedlenie w odpowiedniej organizacji ruchu i w zagospodarowaniu turystycznym - zarówno miasta, jak i rejonu wypoczynkowego, przyczyniając się tym samym do uatrakcyjnienia spędzenia czasu w obu tak różnych,uzupełniających się miejscach.

PRZYPISY

A. Ważniejsze publikacje i materiały nie wydane:

1. Beaujen-Garnier J., Chabot G. - Zarys geografii miast, PWN, Warszawa 1971.
2. Bogdanowski J. - Chaos - czy harmonia w krajobrazie, rocznik PTTK; Ziemia 1967, SiT, Warszawa 1968.
3. Bogucka C. - Ochrona przyrody a planowanie przestrzenne, Chrońmy przyrodę ojczystą, zeszyt 5/1971, PWN, Kraków 1971.
4. Czarnecki W. - Planowanie miast i osiedli, tomy I-IV, PWN, Warszawa 1964-1970.
5. Filipowicz Z., Skórzyński Z. - Model wypoczynku i turystyki w PRL w perspektywie roku 2000 - zarys tez ogólnych, Biuletyn Informacyjny nr 6, Instytut Turystyki, Warszawa 1973.
6. Juchnowicz S. - Śródmieścia miast polskich, PWN, Ossolineum Wrocław 1971.
7. Kiełczewska-Zaleska M. - Geografia osadnictwa, PWN, Warszawa 1969.
8. Kosiński L. - Geografia zaludnienia, PWN, Warszawa 1967 .
9. Lorentz S. - Przewodnik po muzeach i zbiorach w Polsce, Interpress, Warszawa 1971.
10. Łoziński Z.J., Miłobędzki A. - Atlas zabytków architektury w Polsce, Wydawnictwo Polonia, Warszawa 1967.
11. Małek P. - Podstawowe problemy modelu gospodarczego i polityki gospodarczej województwa szczecińskiego, Instytut Zachodni-Pomorski, Szczecin 1968.
12. Mikołajski J. - Geografia województwa szczecińskiego
    - część I Środowisko geograficzne
    - część II Zarys geograficzno-ekonomiczny
    Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, PWN, Szczecin - Poznań 1966-1971.
13. Mityk J. - Stargard Szczeciński i okolice, SiT, Warszawa 1968.
14. Mikułowski J.B. - Wstępna ocena walorów krajoznawczych Polski, Wrocław 1967 /maszynopis/.

15. Mileska M.I. - Regiony turystyczne Polski, Instytut Geografii PAN, PWN, Warszawa 1964.
16. Perspektywiczny model konsumpcji, Komitet Badań i Prognoz "Polska 2000" PAN, Ossolineum, Wrocław 1970.
17. Piskorski C. - Inwentaryzacja zakładów przemysłowych o walorach turystycznych w Stargardzie i okolicy, Biuletyn WKKFiT nr 6/1968, Szczecin 1968.
18. Plan Kierunkowy Zagospodarowania Turystycznego Polski, GKKFiT - Zakład Zagospodarowania Turystycznego,Wrocław,1971.
19. Plan ogólny perspektywiczny zagospodarowania przestrzennego m. Stargard /do 1985 r./, Prezydium WRN-WBUiA, Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna, Szczecin 1966 /maszynopis/.
20. Podstawowe problemy rozwoju turystyki, wypoczynku, kultury fizycznej i sportu do 1975 roku oraz wybrane problemy na dalszą przyszłość, GKKFiT, Warszawa 1967.
21. Pomorze Szczecińskie 1945-1965, praca zbiorowa pod redakcją E.Dobrzyckiego, H.Lesińskiego i Z.Łaskiego, Instytut Zachodnio - Pomorski, Wydawnictwo Poznańskie Szczecin-Poznań 1967.
22. Prognozy rozwoju sieci osadniczej, Komitet Badań i Prognoz "Polska 2000" PAN, Ossolineum, Wrocław 1971.
23. Przewodnik po upamiętnionych miejscach walk i męczeństwa - lata wojny 1939-1945, Rada Ochrony Pomników Walk i Męczeństwa, SiT, Warszawa 1966.
24. Rocznik statystyczny powiatu Stargard Szczeciński 1971, PiS, Stargard 1971.
25. Roczniki statystyczne, GUS, Warszawa.
26. Roczniki statystyczne województwa szczecińskiego, WUS, Szczecin.
27. Rozkład jazdy autobusów PKS 1971/1972, woj. szczecińskie, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1971.
28. Rozwój krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w Polsce do 1985 roku, GKKFiT, Warszawa 1968.
29. Rozwój m.Stargard Szczeciński w latach 1950-1968 w świetle planów zagospodarowania przestrzennego, Prezydium WRN - WBUiA, Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna, Szczecin 1969.
30. Sarosiek L. - Strefa wpływu Stargardu, Poznań 1964 /maszynopis/.

31. Sekula B. - Kierunki rozwoju koncepcji urbanistyczno-architektonicznych na Pomorzu Zachodnim w latach 1945-1965, Przegląd Zachodnio-Pomorski zeszyt 6/1965, Instytut Zachodnio-Pomorski, Szczecin 1965.
32. Sekula B. - Odbudowa i rozbudowa miast i osiedli Pomorza Zachodniego w latach 1945-1965,Przegląd Zachodnio -Pomorski, zeszyt 3/1965, Instytut Zachodnio-Pomorski, Szczecin 1965.
33. Serwis informacyjny, WOIT, Szczecin 1965.
34. Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1971/1972, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1971.
35. Silski Z. - Kierunki rozwoju małych miast w województwie szczecińskim, Przegląd Zachodnio-Pomorski, zeszyt 1/1967, Instytut Zachodnio-Pomorski, Szczecin 1967.
36. Smulikowska E. - Stargard. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta, Szczecin 1954 /maszynopis/.
37. Spis zabytków architektury i budownictwa, opracowanie pod redakcją K.Malinowskiego, Ministerstwo Kultury i Sztuki - Zarząd Muzeów i Ochrony Zabytków, Wydawnictwo Katalogów i Cenników, Warszawa 1964.
38. Sprawozdanie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie o sytuacji i potrzebach drogownictwa w województwie szczecińskim /materiały na Sesję Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie w dniu 28 marca 1968 r./, Szczecin 1968.
39. Stamp L.D.-Niektóre aspekty geografii osadnictwa miejskiego, Przegląd zagranicznej literatury geograficznej, zeszyt 2 /geografia stosowana część II/, PAN - Instytut Geograficzny, Warszawa 1962.
40. Struktura przestrzenna gospodarki narodowej Polski, opracowanie zbiorowe, PWE, Warszawa 1971.
41. Szczecin, zeszyt 7/8 - 1961, ZW TRZZ i Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Szczecin 1961 /omawiający problematykę powiatu stargardzkiego/.
42. Szczecińskie - rozwój województwa w Polsce Ludowej, opracowanie zbiorowe, PWN, Poznań 1970.
43. Turystyka 1970, seria Statystyka Polski - materiały statystyczne nr 96, Warszawa 1971.

44. Zabytki architektury i budownictwa w Polsce - zeszyt 14 województwo szczecińskie, Ministerstwo Kultury i Sztuki - Zarząd Muzeów i Ochrony Zabytków, PWN, Warszawa 1972.
45. Zaremba P. - Studium rozwoju szczecińskiej aglomeracji, Część I - Analiza strukturalna i zasięg przestrzenny, Przegląd Zachodnio-Pomorski, zeszyt 1/1967, Instytut Zachodnio-Pomorski, Szczecin 1967.
46. Zaremba P. - Układ ciążeń oraz kierunków rozwojowych szczecińskiego podregionu miejskiego, Przegląd Zachodnio - Pomorski, zeszyt 3/1963,Instytut Zachodnio-Pomorski, Szczecin 1963.
47. Zaremba P.- Współczesne problemy osiedli ludzkich i planowania przestrzennego /materiały sesji naukowej poświęconej problemom środowiska człowieka, Szczecin 9-10 listopada 1970 r./, PAN, Szczecin 1970.
48. Zarys geografii ekonomicznej Polski,praca zbiorowa pod redakcją S.Leszczyckiego, PWN, Warszawa 1971.
49. Zasady zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych na przykładzie Chełmna, Instytut Turystyki - Pracownia w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1971-72 /maszynopis/.
50. Zasady zagospodarowania przestrzennego wielkich centrów ruchu turystycznego /na przykładzie miasta Szczecina /, GKKFiT - Zakład Zagospodarowania Turystycznego, Pracownia w Szczecinie, Szczecin 1970 /maszynopis/.
51. Zasady zagospodarowania przestrzennego wielkich centrów krajoznawczych na przykładzie Torunia, GKKFiT - Zakład Zagospodarowania Turystycznego, Pracownia w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1971-72 /maszynopis/.
52. Z dziejów Ziemi Stargardzkiej,praca zbiorowa pod redakcją B. Dopieraały, Instytut Zachodnio - Pomorski, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1966.
53. Ziemia Stargardzka, Stargardzkie Towarzystwo Kultury, Stargard 1970.

B. Instytucje, które udostępniły materiały źródłowe:

1. Cukrownia "Kluczewo" - hotel robotniczy.
2. GKKFiT - Zakład Zagospodarowania Turystycznego, Pracownia w Szczecinie /obecnie Instytut Turystyki, Pracownia w Szczecinie.
3. MPGK - hotel miejski /obecnie hotel WPUT "Pomerania"/.
4. Muzeum Regionalne.
5. OST "Gromada" - Oddział Szczecin, Ekspozytura Stargard.
6. PTTK - BEF, Dom Wycieczkowy /obecnie Okręgowe Zjednoczenie Obiektów Turystycznych, Dom Wycieczkowy/.
7. PTTK - Międzynarodowe Biuro ORT,Oddział Stargard /obecnie Zarząd Oddziału Miejskiego - Biuro ORT/.
8. PTTK - Zarząd Oddziału Miejskiego.
9. Prezydium PRN - PKPG,
10. - GKKFiT
11. - Wydział BUiA,
12. Prezydium WRN - WKKFiT,
13. - Wydział Kultury,
14. - Wojewódzki Konserwator Zabytków,
15. "Społem" WSS - Oddział Stargard,
16. WZG - Oddział Stargard,
17. WZDP,
18. WZGS "Samopomoc Chłopska".

1256