

*Mariusz Miedziński*

Uniwersytet Pomorski w Słupsku

Instytut Geografii

[mariusz.miedzinski@upsl.edu.pl](mailto:mariusz.miedzinski@upsl.edu.pl),  <https://orcid.org/0000-0001-7381-2083>

## Miasta średnie Pomorza Środkowego w postpandemicznej i wojennej rzeczywistości

**Zarys treści:** Reforma samorządowa z 1999 r. spowodowała, że Koszalin i Słupsk straciły status miast wojewódzkich, a Pomorze Środkowe zostało podzielone między województwa pomorskie i zachodniopomorskie. Spowodowało to marginalizację administracyjną, komunikacyjną i gospodarczą regionu, a miasta średnie: Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg, Szczecinek i Białogard od 25 lat funkcjonują jako ośrodki peryferyjne. Oddalenie od głównych obszarów gospodarczych kraju oraz peryferyjne położenie sprawiły, że miasta te wciąż szukają drogi rozwoju. Przemiany społeczno-gospodarcze zachodzące w tych miastach będą prowadzić do wyłonienia w początkowym okresie alternatywnego, a z czasem być może nowego wiodącego bieguna wzrostu na Pomorzu Środkowym. Postpandemiczna i wojenna rzeczywistość mocno wpływa na profil gospodarczy Kołobrzegu i Słupska, oddziałując przy tym również na trzy pozostałe ośrodki miejskie. Celem artykułu jest tym samym analiza i porównanie stanu pięciu miast średnich Pomorza Środkowego oraz wskazanie wśród nich być może nowego alternatywnego „bieguna wzrostu” na podstawie najnowszych wyników dostępnych klasyfikacji, posiadanych zasobów ekonomicznych i gospodarczych, funkcji, dostępności komunikacyjnej i możliwości rozwojowych.

**Słowa kluczowe:** Pomorze Środkowe, miasto średnie, funkcjonalny obszar miejski (FUA), biegun wzrostu, ośrodek centralny

### Wprowadzenie

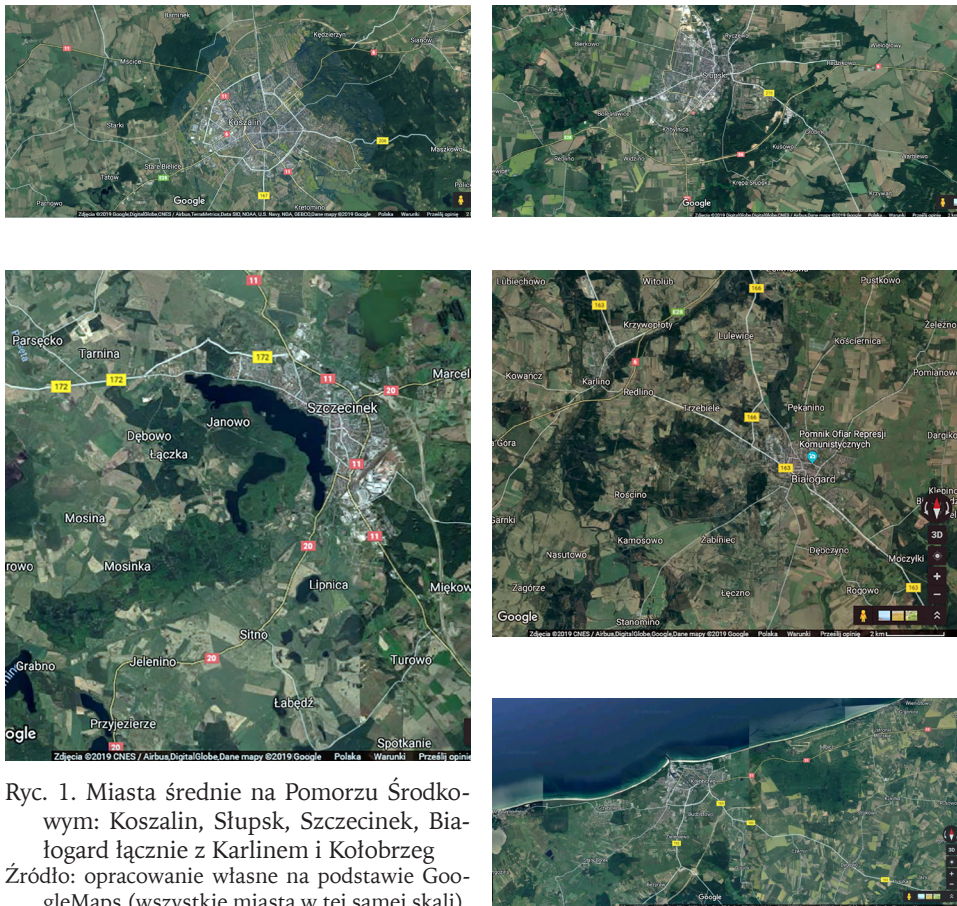
W dniu 1 stycznia 1999 r. wprowadzona została reforma znosząca dotychczasowy podział terytorialny kraju. Tym samym 1 stycznia 2023 r. minęło 25 lat od wprowadzenia decydującej zmiany administracyjnej kluczowej dla rozwoju społeczno-gospodarczego miast średnich Pomorza Środkowego. Miasta Koszalin i Słupsk bardzo boleśnie odczuły skutki regresu funkcji administracyjnych. Zamieszkanane przez 104 i 86 tys. mieszkańców (2023) są gminami miejskimi na prawach powiatu. Intensywnie rozwijający się Kołobrzeg liczący 44 tys. mieszkańców „dusi się” terytorialnie jako bardzo niewielka powierzchniowo gmina

miejska, do której przylega rozległa „obwarzankowa” gmina wiejska Kołobrzeg mająca siedzibę w nienależącym do niej mieście Kołobrzegu. W przypadku Szczecinka i Białogardu, które liczą odpowiednio 38 tys. i 23 tys. mieszkańców (2023), obserwowane procesy rozwoju w ostatnich latach silnie wyhamowały, a same miasta można określić mianem stagnujących. Miasta średnie regionu funkcjonują peryferyjnie (Szwichtenberg 2001), wykorzystując „endogeniczne” geograficzno-przestrzenne i społeczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju. Brak funkcji polityczno-administracyjnych sprawia, że dla miast średnich Pomorza Środkowego kluczowe znaczenie mają zmiany ich dostępności komunikacyjnej oraz szeroko rozumiana atrakcyjność inwestycyjna i jakość życia mieszkańców, co z kolei przekłada się na kierunki i skalę rozwoju. Najszerszym opracowaniem analizującym sieć osadniczą UE oraz znaczenie wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich (FUA, od ang. functional urban areas) w UE jest raport ESPON 2007. Według tego raportu ludność FUA Koszalin w 2005 r. wynosiła 152 tys. osób, FUA Słupsk 145 tys. osób, a FUA Kołobrzeg 57 tys. osób. Z kolei według przyznanej w tym raporcie liczby punktów na podstawie global score, functional score i transport dla wszystkich FUA w UE najsilniejszym FUA na Pomorzu Środkowym był FUA Kołobrzeg (odpowiednio 0,71 pkt, 0,65 pkt, 1,25 pkt wobec 0,68 pkt, 0,39 pkt, 0,63 pkt dla Koszalina i Słupska). W „tourism” Kołobrzeg otrzymał 0 pkt (b.d.), a powinien uzyskać około 4 pkt (ESPON 2007). Jest to kluczowy raport wyjściowy będący przyczynkiem do przeprowadzenia pogłębionych analiz stanu i rangi miast średnich Pomorza Środkowego. Likwidacja funkcji centralnych (wojewódzkich) w 1999 r. w Koszalinie i Słupsku w połączeniu z postępującą modyfikacją bardzo ważnej dla miast dostępności komunikacyjnej (transport drogowy, kolejowy, morski, lotniczy) przy zachowaniu ich wiodących walorów przyrodniczych i geograficznych prowokuje z kolei do podjęcia badań nad nowymi możliwościami rozwoju funkcji miast oraz zmian rangi miast średnich Pomorza Środkowego. Celem badań jest zatem ustalenie możliwych kierunków przemian sieci osadniczej oraz rangi i funkcji miast średnich Pomorza Środkowego. Warto zatem podjąć próbę poznania faktycznych możliwości oraz kierunków i skali rozwoju funkcji centralnych dla dwóch dawnych ośrodków wojewódzkich (Koszalin, Słupsk) oraz silnie rozwijającego się Kołobrzegu aspirującego być może do pełnienia nowych funkcji centralnych w sytuacji po pandemii COVID-19 oraz wybuchu wojny w Ukrainie. Okres badań dotyczy stanu rozwoju 5 miast średnich Pomorza Środkowego w latach 2019–2023 (od ostatniego roku przed pandemią COVID-19 do 2023 r.), z jednoczesnym wykorzystaniem wyników badań innych autorów z latami wcześniejszymi (aż do 1816 r.). Autor skupił się tym samym na stanie rozwoju 5 miast średnich po formalnym zakończeniu pandemii COVID-19 (od 2022 r.), ale w warunkach wciąż trwającej wojennej rzeczywistości związanej z wojną w Ukrainie (lata 2022–2024) i nowym konfliktem na Bliskim Wschodzie (2023–2024). Wydarzenia te w połączeniu z dostrzeżonymi skutkami pośrednimi znalazły odzwierciedlenie we wnioskach końcowych opracowania. W badaniach wykorzystano metody porównawcze, mierniki i wskaźniki ekonomiczne oraz statystyczne, analizę SWOT oraz sumowania i średnie porównawcze. Pod wpływem pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie spośród pięciu miast średnich tylko

Kołobrzeg podjął bardzo aktywne działania prorozwojowe przy braku tego typu działań w pozostałych czterech ośrodkach miejskich.

## Podstawowe uwarunkowania rozwoju miast średnich Pomorza Środkowego

Kluczowym czynnikiem, jaki obecnie decyduje o funkcjonowaniu 5 miast średnich Pomorza Środkowego, jest położenie geograficzne, stan połączeń z siecią dróg ekspresowych i linii kolejowych, a także walory środowiska i cechy przestrzenne które mogą być dostrzegane jako atrakcyjne dla inwestorów i nowych mieszkańców. Każde z 5 miast średnich wyróżnia się położeniem geograficznym i zróżnicowanym układem funkcjonalno-przestrzennym (ryc. 1).



Ryc. 1. Miasta średnie na Pomorzu Środkowym: Koszalin, Słupsk, Szczecinek, Białogard łącznie z Karlinem i Kołobrzeg  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie GoogleMaps (wszystkie miasta w tej samej skali).

Sieć osadnicza obok położenia geograficzno-fizycznego oraz dostępnej infrastruktury komunikacyjnej jest kluczowym czynnikiem zrównoważonego rozwoju kraju. Analiza porównawcza stanu pięciu miast średnich regionu wynika z potrzeb poznania ich sytuacji społeczno-gospodarczej po 25 latach od likwidacji kluczowych dla Koszalina i Słupska funkcji administracyjno-zarządczych. Teoria ośrodków centralnych Christallera (1933, 1963) rozwijana przez Löschę (1961) zakłada, że dla potrzeb prawidłowego rozwoju regionalnego konieczny jest rozwój zróżnicowanego, wielopoziomowego systemu osadniczego składającego się z miast dużych, średnich i małych o zróżnicowanym statusie administracyjno-zarządczym. Sieć miast na poziomie regionalnym powinna obejmować współpracujące ze sobą i wzajemnie uzupełniające się ośrodki miejskie różnych szczebli, zaś według Friedmanna (1966) sieć ta powinna być zrównoważona i nie powinny na badanym obszarze występować tradycyjnie ujmowane peryferia, na których występuje zjawisko wymywania zasobów ludzkich i kapitałowych. Zgodnie z teorią Friedmanna w pierwszym okresie rozwoju regionu w gospodarce przedindustrialnej (patrz ryc. 2) rozwijają się równorzędne ośrodki osadnicze (miejskie), ale bez ich wyraźnej hierarchii osadniczej. W dalszym okresie powinna nastąpić faza przejściowa, w której faworyzowane są nieliczne lokalizacje, a jedno z miast danego regionu powinno stać się ośrodkiem dominującym. W przypadku Pomorza

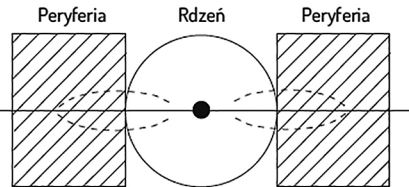
### 1. Gospodarka przedindustrialna

Istnieją tylko małe niezależne centra.  
Brak hierarchii.



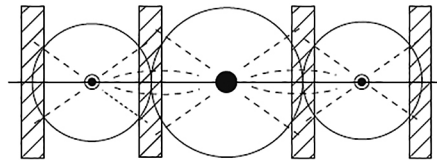
### 2. Faza przejściowa

Pojawia się silne centrum. Zaczyna ono dominować nad resztą terytorium. Rozwijający się sektor produkcyjny faworyzuje tylko kilka lokalizacji na skutek korzyści skali, stąd inwestycje występują tylko w nielicznych miejscach. W rezultacie powstaje rdzeń i zachodzi zjawisko przerostu głównego miasta.



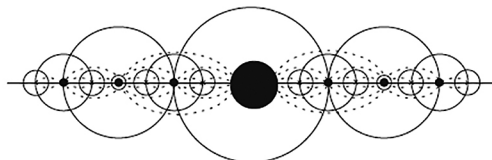
### 3. Faza przemysłowa

Istnieje silne centrum krajowe, silne sub-centra na peryferiach. Narastają różnice pomiędzy rdzeniem a peryferiami, powodowane procesami kumulatywnej przyczynowości. W miarę dalszego rozwoju gospodarczego wykształca się bardziej zrównoważona struktura regionalna, rozwijają się ośrodki niższych rzędów, tworząc bardziej zintegrowaną hierarchię miast.



### 4. Gospodarka post-industrialna

Występuje wzajemnie powiązany i współzależny system gospodarczy. Peryferia zostały wyeliminowane.



Ryc. 2. Teoria etapów rozwoju Friedmanna  
Źródło: Friedmann (1966).



Środkowego w latach 1816–1945 nie nastąpił klasyczny proces hierarchizacji sieci osadniczej, a trzy wiodące ośrodki miejskie „podzieliły się” funkcjami. Najmniejszy Koszalin (33 479 mieszkańców) pełnił funkcje administracyjno-wojskowe, największy Słupsk (50 337 mieszkańców) rozwijał funkcje przemysłowo-usługowe, natomiast Kołobrzeg (36 617 mieszkańców) był dawną twierdzą przekształconą z biegiem lat w miasto uzdrowiskowo-turystyczne i portowo-przemysłowe. Dwa pozostałe miasta średnie – Szczecinek (19 936 mieszkańców) i Białogard (16 460 mieszkańców) rozwijały funkcje przemysłowo-usługowe. Po II wojnie światowej aż do 1980 r. największym miastem regionu był Słupsk, a od 1980 r. rolę największego ośrodka miejskiego przejął Koszalin. Kołobrzeg po zniszczeniu w 1945 r. był odbudowywany nieomal od zera. Po 2000 r. wszystkie miasta średnie zmniejszały swoją liczbę ludności, przy czym najsilniejszy ubytek ludności odnotowano w Słupsku (tab. 1).

Tabela 1. Zmiany liczby ludności miast średnich na Pomorzu Środkowym w latach 1816–2050\*

Rok	Koszalin	w %	Słupsk	w %	Kołobrzeg	w %	Szczecinek	w %	Białogard	w %	Łącznie	w %
1816	4636	24,9	5084	27,3	5210	27,9	1749	9,4	1963	10,5	18642	100,0
1843	8230	24,2	8540	25,1	9569	28,1	4154	12,2	3553	10,4	34046	100,0
1880	16834	23,7	21591	30,4	16027	22,6	8604	12,1	7868	11,1	70924	100,0
1897	20417	24,3	24856	29,6	20200	24,1	10024	11,9	8407	10,0	83904	100,0
1925	28812	21,9	41602	31,6	33189	25,2	15487	11,8	12478	9,5	131568	100,0
1939	33479	21,3	50377	32,1	36617	23,3	19936	12,7	16460	10,5	156869	100,0
1946	17115	21,9	33948	43,4	2816	3,6	12400	15,8	12000	15,3	78279	100,0
1950	22011	24,6	33115	37,0	6756	7,5	15000	16,7	12700	14,2	89582	100,0
1960	44410	28,4	53383	34,2	16732	10,7	22800	14,6	18920	12,1	156245	100,0
1970	65200	31,1	68939	32,9	26095	12,4	28600	13,6	20853	9,9	209687	100,0
1980	93460	33,8	86138	31,2	38174	13,8	35700	12,9	22706	8,2	276178	100,0
1990	108697	33,8	101237	31,5	45432	14,1	41900	13,0	24253	7,5	321519	100,0
2000	111618	34,2	102244	31,3	47916	14,7	39900	12,2	24530	7,5	326208	100,0
2010	108057	34,3	96655	30,7	44984	14,3	40600	12,9	24400	7,8	314696	100,0
2020	102000	34,7	86000	29,2	44000	15,0	38000	12,9	24146	8,2	294146	100,0
2030*	91800	33,6	77400	28,3	48400	17,7	34200	12,5	21731	7,9	273531	100,0
2040*	82620	32,3	69660	27,2	53240	20,8	30780	12,0	19558	7,6	255858	100,0
2050*	74358	30,9	62694	26,0	58564	24,3	27702	11,5	17602	7,3	240920	100,0

\* Prognoza dla 4 miast zakłada spadek liczby ludności co 10 lat o około 10%, natomiast w przypadku Kołobrzegu co 10 lat możliwy jest wzrost liczby ludności o około 10%. Sytuacja ta może wynikać z rozwoju portu morskiego (w tym serwisowego), a po zmianie granic Kołobrzegu zmieni się jego profil gospodarczy i dojdą nowe funkcje.

## Koncepcje zmian funkcji administracyjnych miast średnich Pomorza Środkowego

Bardzo ważnym determinantem rozwoju miast była zawsze funkcja administracyjna. W ostatnich latach badania na temat możliwości utworzenia nowego województwa środkowopomorskiego i nowej roli miast średnich w takim województwie prowadziła Jażewicz (2017, s. 73): „Biorąc pod uwagę rozkład przestrzenny miast i ich powiązania dendrytowe proponuję wydzielenie w projektowanym woj. środkowopomorskim dwóch miast na prawach powiatu tj. Koszalin (po włączeniu Sianowa w granice administracyjne Koszalina) z siedzibą Urzędu Wojewódzkiego i Słupsk z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego oraz utworzenie 4 dużych powiatów. Po pierwsze powiat kołobrzeski z dominującą funkcją turystyczną i rozwojem gospodarki morskiej opartej o port w Kołobrzegu. Po drugie powiat słupski z dominacją gospodarki morskiej, funkcji turystycznej i przemysłu drzewnego. Trzeci powiat – wałecki – obejmowałby część południowo-zachodnią województwa. I czwarty – powiat szczecinecki ze Szczecinkiem jako ośrodkiem przemysłowym i węzłem komunikacyjnym”. W tej koncepcji Koszalin nie miałby własnego powiatu, skupiając wiodącą rolę zarządczą na administracji centralnej, natomiast miasta Słupsk i Kołobrzeg pełniłyby funkcje zarządcze na poziomie urzędu marszałkowskiego oraz delegatur urzędu wojewódzkiego, gdzie: „Nowym węzłem w północnej Polsce o aspiracjach ośrodka regionalnego, być może z nową funkcją administracyjną, a z pewnością z koniecznością lokalizacji zamiejscowych wydziałów urzędu marszałkowskiego lub wojewódzkiego jest Kołobrzeg” (Jażewicz 2017, s. 75). Koncepcja ta mocno nawiązuje do zaproponowanego układu multipolarnego czy wielobiegunowego dla Pomorza Środkowego (Śleszyński 2018, s. 20).

W ramach innej koncepcji (Miedziński 2017, 2018, 2019) zaproponowane zostało z kolei utworzenie nowego województwa środkowopomorskiego podzielonego na 4 duże rejony administracyjne (duże powiaty), których siedzibami byłyby cztery największe miasta Pomorza Środkowego (Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg, Szczecinek). Miałyby one status miast na prawach podobnych do dużych rejonów administracyjnych (obecnie odpowiednik miasta na prawach powiatu). Do rejonu (dużego powiatu) kołobrzeskiego powinny być przy tym przyłączone obecne powiaty gryficki, łobeski i białogardzki. Do rejonu (powiatu) koszalińskiego – sławieński, a słupskiego – bytowski. Do rejonu szczecineckiego przyłączone byłyby pozostałe powiaty południowej części dawnego województwa koszalińskiego i słupskiego. Oznacza to, że nowe województwo nawiązywałoby faktycznie do granic województwa z lat 1950–1975, ale zmodyfikowane byłoby o koncepcję rozszerzenia jego obszaru na zachód od Kołobrzegu, na wzór powiększonej rejencji koszalińskiej z 1938 r., zgodnie z Zaborowskim (2019, s. 35). Tym samym każde z analizowanych 4 miast (bez Białogardu) uzyskałoby rozległy obszar zarządczy, pełniąc funkcję faktycznej „stolicy” rejonu liczącego po 200–300 tys. mieszkańców (Zaborowski 2019, s. 36). Wskazane w analizach miasta Koszalin, Kołobrzeg, Słupsk i Szczecinek pełniłyby ponownie rolę zarządczą, co byłoby silnym impulsem rozwoju tych miast średnich.

## Miasta średnie w sieci osadniczej Pomorza Środkowego

Wiodącym czynnikiem decydującym o obecnym rozwoju ośrodków miejskich Pomorza Środkowego jest dostępność komunikacyjna. Według Jażdżewskiej (2008): „Miasta te tworzą niedużą regionalną sieć osadniczą, ale odległości między nimi przekraczały 25 km, przez co nie tworzyły one spójnego skupienia”. Obecnie miasta średnie Pomorza Środkowego cechuje dość dobra dostępność do systemu dróg ekspresowych i linii kolejowych (Śleszyński 2021). Pod tym względem zdecydowanie wyróżnia się Kołobrzeg, gdzie może wystąpić zjawisko efektu mnożnikowego na skutek kumulacji dostępnych funkcji komunikacyjnych. Decydujące znaczenie w tym przypadku może mieć dalszy rozwój portu morskiego (w tym MEW) oraz funkcjonowanie lotniska sezonowego. Wciąż rozbudowywana infrastruktura transportowa sprawia, że spośród 5 miast średnich to prawdopodobnie miasto Kołobrzeg może już około 2030 r. pełnić rolę najważniejszego węzła transportowego Pomorza Środkowego (tab. 2).

Tabela 2. Dostępność infrastruktury transportowej w miastach średnich na Pomorzu Środkowym

Miasto	Drogi ekspresowe	Linie kolejowe	Port morski	Lotnisko – kod ICAO
Koszalin	S-6, S-11	LK 202, 402	brak	brak
Słupsk	S-6	LK 202, 405	brak	brak
Kołobrzeg	S-6, S-11	LK 402, 404	średni wielofunkcyjny	sezonowe – EPKG
Szczecinek	S-11	LK 210, 404, 405	brak	brak
Białogard	–	LK 202, 404	brak	brak

Źródło: opracowanie własne autora.

Brak tzw. funkcji centralnych o charakterze administracyjno-zarządczym w połączeniu z narastającym zjawiskiem „marginalizacji” regionu słupskiego w ramach województwa pomorskiego, a także „marginalizacji” regionu koszalińskiego w ramach województwa zachodniopomorskiego widoczny jest w delimitacji obszarów problemowych (Śleszyński 2019b). Z kolei w opracowaniu Zaborowskiego (2016, s. 178) podjęta została próba przebudowy układu województw z wykorzystaniem sieci ośrodków regionalnych. W wyniku przeprowadzonej analizy studium przypadku Pomorza Środkowego subregion słupski włączony został w całości do województwa zachodniopomorskiego i zaproponowano zespół dwóch powiązanych ze sobą ośrodków wojewódzkich: „W tym świetle należy widzieć przypadek Pomorza Środkowego, które pozostaje poniżej progu przyjętego dla samodzielnego województwa. Stąd propozycja, by Koszalin i Słupsk potraktować jako zespół stanowiący równoważny ośrodek wojewódzki – obok Szczecina – w powiększonym województwie zachodniopomorskim” (Zaborowski 2016, s. 178). Według Wałachowskiego (2019, s. 8) i Zaborowskiego (2019, s. 33) silnie osłabione były miasta wojewódzkie (Koszalin, a zwłaszcza Słupsk) są ośrodkami zagrożonymi marginalizacją i wymagają wsparcia (Śleszyński 2017, s. 584, 2019, s. 8).

Analiza stanu 5 miast Pomorza Środkowego dość wiernie koreluje z założeniami teorii etapów rozwoju Friedmanna (ryc. 2), a analizowane miasta osiągnęły

poziom przejściowy między etapem 3 i 4, przy braku możliwości wskazania dominującego ośrodka miejskiego. Na Pomorzu Środkowym jesteśmy na etapie „rynkowego” tworzenia bieguna wzrostu (faza 4). Sytuacja ta jest tożsama z założeniami teoretycznymi, w których według Sabala-Gwosdz (2023, s. 4): „Odpowiednia gęstość miast, zwłaszcza subregionalnych, jest ważna, gdyż umożliwia dostęp do wszystkich dóbr i usług podstawowych”. Cytując Burger i Meijers (2010): „główną ideą leżącą u podstaw pozytywnych efektów przypisywanych policentryczności jest to, że zewnętrzne efekty sieci, które mają miejsce w obrębie regionów, mogą zastąpić proste efekty zewnętrzne aglomeracji, pozwalając na pojawienie się zregionalizowanych gospodarek urbanizacyjnych”.

Tym samym „najlepszy jest system policentryczny, cechujący się odpowiednią gęstością miast oraz zrównoważoną strukturą” (Sabala-Gwosdz 2023, s. 4). Autorka ta stwierdza, że: „W ramach szerszego ujęcia sieci osadniczych używa się również tzw. policentryczności morfologicznej, gdzie nie występuje ośrodek dominujący”. Według tej koncepcji nie ma ośrodka dominującego, miasta są zbliżone wielkością, a powiązania nie są asymetryczne względem głównego ośrodka, lecz wielokierunkowe. Taka policentryczna struktura miast sprzyja procesom konwergencji społeczno-gospodarczej obszaru kraju (KSSR2030 2019) i jest powiązana z nową delimitacją MOF na terytorium kraju (Churski i in. 2023, s. 45), gdzie każde z 5 miast ma własny MOF, stając się znaczącym ośrodkiem wzrostu.

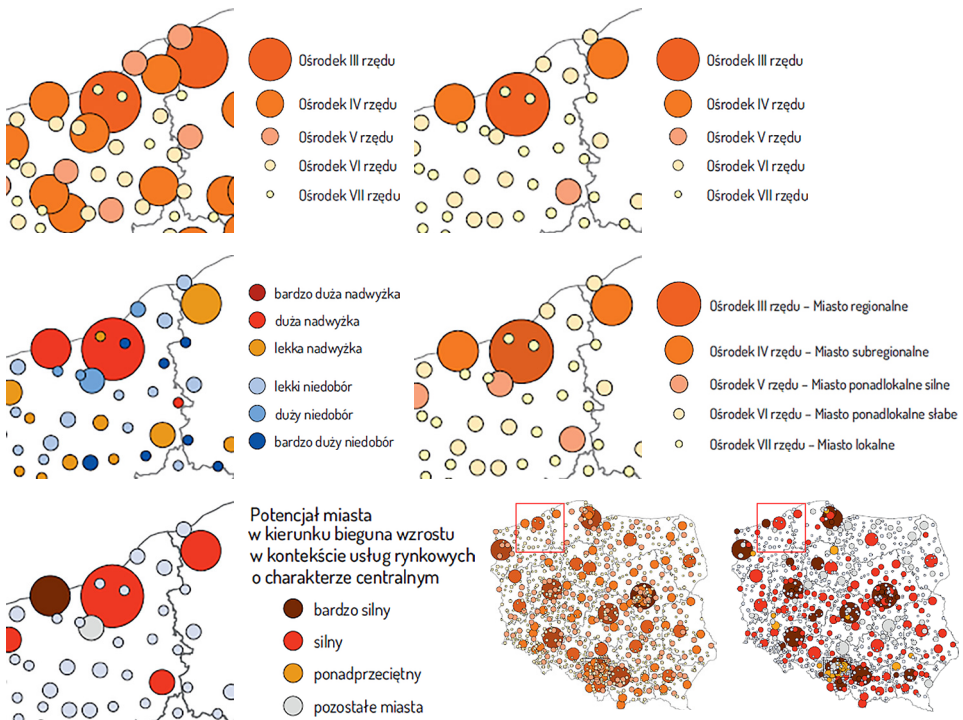
## Ranga i rola miast średnich w systemie osadniczym Pomorza Środkowego

By określić rangę danego miasta w systemie osadniczym, zbadano ciężenia grawitacyjne, dojazdy do pracy oraz predyspozycje do pełnienia roli ośrodka wzrostu. W świetle wyników badań (Śleszyński 2015, s. 350) Koszalin cechował się niewielką przewagą ciężarów grawitacyjnych w stosunku do Słupska i Kołobrzegu (dla wykładników 1,5/2/3), tworząc najszerszy obszar wpływu spośród miast regionu. Potwierdzeniem porównywalnej pozycji trzech największych miast średnich regionu jest ich pozycja w sieci osadniczej kraju (sieć hierarchiczna miast) ze wskazaniem, w jaki sposób (i na jakim poziomie) pełnią lub są one predysponowane do pełnienia roli ośrodka wzrostu (Śleszyński 2016, s. 480), przy poprawie dostępności komunikacyjnej (Śleszyński 2021, s. 237). Jednocześnie w rankingu 100 obszarów funkcjonalnych Koszalin, Kołobrzeg, Słupsk i Szczecinek zostały sklasyfikowane odpowiednio na 34, 35, 37 i 99 miejscu (Wałachowski 2019, s. 20). Z kolei w badaniach Obserwatorium Polityki Miejskiej Instytutu Rozwoju Miast i Regionów (Sabala-Gwosdz 2023) rozpatrywane jest 5 podstawowych klasyfikacji hierarchii osadniczej miast jako ośrodków centralnych w zakresie rozwoju: usług nierynkowych, usług rynkowych, nadwyżki/niedoboru usług rynkowych o charakterze centralnym, hierarchii miast w systemie osadniczym oraz potencjału miast w kierunku bieguna wzrostu w kontekście usług rynkowych o charakterze centralnym.



Badanie hierarchii osadniczej (Sobala-Gwosdz 2023) zostało przeprowadzone na bazie ustalania liczby dostępnych instytucji oraz dostępnych działalności usługowych, co pozwoliło na ustalenie centralności ośrodków usługowych (węzłowości) miast. Badanie obejmowało 10 grup instytucji w ramach (66) rodzajów działalności usługowych, w tym takich jak: administracja (7), edukacja (9), finanse (10), funkcje kontrolne (1), handel (7), kultura (6), sądownictwo i usługi prawne (2), teleinformatyka (2), zdrowie (4) oraz pozostałe usługi (17). Należy podkreślić, że w badaniu tym zabrakło turystyki, a w niej np.: pojemności całorocznej lub sezonowej bazy noclegowej według GUS, liczby udzielonych osobonoclegów według GUS, liczby zarejestrowanych hoteli 4–5\*, dostępności dróg typu A lub S, a także dostępu do portu morskiego i lotniska. Tym samym można stwierdzić, że miejsce Kołobrzegu w hierarchii osadniczej jest niedoszacowane.

Zgodnie z klasyfikacją hierarchii osadniczej (Sobala-Gwosdz 2023) na Pomorzu Środkowym w grupie miast średnich jest tylko 1 ośrodek III rzędu (miasto regionalne), 2 ośrodki IV rzędu (miasto subregionalne) i 1 ośrodek V rzędu (miasto ponadlokalne silne). Wyniki badania hierarchii osadniczej przedstawione zostały jako rycina zbiorcza (ryc. 3).



Ryc. 3. Pozycja – rangowanie miast Pomorza Środkowego jako ośrodków centralnych  
 Źródło: <https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2023/03/Pozycja-miast-jako-osrodkow-centralnych-1.pdf> (dostęp: 7.07.2023).

Według autorki (Sobala-Gwosdz 2023) kluczowy trzeci szczebel hierarchii (ośrodki regionalne) w skali kraju tworzy 16 miast. W skład tej grupy (poza metropolią stołeczną oraz metropoliami regionalnymi) wchodzi wszystkie pozostałe miasta wojewódzkie, a także 6 innych dużych ośrodków: Gdynia, Bielsko-Biała, Częstochowa, Radom, Gliwice oraz liczący 104 000 mieszkańców i za wszelką cenę próbujący utrzymać status miasta ponad 100-tysięcznego – Koszalin. W wielu analizach społeczno-gospodarczych oraz w świetle praktycznych działań władz miasta podkreśla się włączenie w granice miasta Koszalina w 2010 r. miejscowości Jamno i Łabusz (964 mieszkańców) oraz kolejne rozszerzenie granic miasta Koszalina w 2010 r. o miejscowości Kretomino i Stare Bielice w 2023 r. (1733 mieszkańców). Działania te mają kluczowe znaczenie dla utrzymania statusu miasta Koszalina jako ośrodka miejskiego mającego ponad 100 tys. mieszkańców – zaliczanego tym samym do grona dużych ośrodków miejskich kraju. Obok niego na Pomorzu Środkowym wykazane zostały jeszcze 2 miasta subregionalne (wg kolejności: Kołobrzeg, Słupsk) oraz 1 miasto ponadlokalne silne (Szczecinek). Białogard w świetle tych badań nie wykazuje tzw. funkcji centralnych (tab. 3).

Na uwagę zasługuje fakt, że według tej rozbudowanej klasyfikacji miasto Koszalin znajduje się na przedostatnim miejscu w grupie miast regionalnych, w której prawdopodobnie grozi mu spadek z poziomu „silnego ośrodka węzłowego rynkowych usług centralnych” do poziomu „ponadprzeciętnego ośrodka węzłowego rynkowych usług centralnych” (tab. 3).

Wskazane powyżej wyniki badań sieci osadniczej Pomorza Środkowego (Sobala-Gwosdz 2023) korelują z wcześniejszymi, wciąż aktualnymi analizami zawartymi w założeniach i koncepcji deglomeracji w Polsce (Śleszyński 2018, s. 20), w ramach których postulowana jest zmiana liczby województw (zwiększenie do 18–25), a stolicami województwa środkowopomorskiego byłby np. układ wielobiegunowy (Koszalin–Słupsk–Kołobrzeg). W ramach postulowanych procesów deglomeracyjnych bardziej efektywny według Śleszyńskiego byłby któryś z dwóch modeli podziału administracyjno-terytorialnego: zwiększenie liczby województw przy likwidacji powiatów lub zmniejszenie liczby województw przy zwiększeniu wielkości powiatów i zmniejszeniu ich liczby do 100–150 (Śleszyński 2018, s. 21). Po ewentualnym ograniczeniu liczby powiatów do 100–150 ich stolicami stałyby się prawdopodobnie miasta Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg i Szczecinek. Rozważania na temat roli miast w strukturze administracyjnej potencjalnego województwa środkowopomorskiego pojawiały się także w pracach Rydza (1990, 2006, 2008, 2009), Śleszyńskiego (2015), Rydza i Zaleskiego (1992), Zaborowskiego (2014, 2016), Jażewicz (2017), Miedzińskiego (2017, 2018, 2019).

Analiza stanu miast średnich Pomorza Środkowego wymaga odniesienia się do wciąż aktualnych dwóch delimitacji miast średnich „tracących funkcje społeczno-gospodarcze/ powiększających dystans rozwojowy” opracowanych przez Śleszyńskiego (2017, s. 584, 2019, s. 8). Według tej delimitacji Słupsk w latach 2004–2014+ był miastem zagrożonym marginalizacją, przechodząc w okresie 2008–2018+ w miasto obniżającego się potencjału. Z kolei miasta Szczecinek i Białogard zostały sklasyfikowane jako miasta stagnujące. Koszalin i Kołobrzeg poprawiły swoje potencjały funkcjonalne (+1 pkt) (Śleszyński 2019).

Tabela 3. Potencjał miast w kierunku bieguna wzrostu jako ośrodków węzłowych w zakresie usług rynkowych o charakterze centralnym

Poziom hierarchii	Potencjał miasta w kierunku bieguna wzrostu	
	bardzo silne węzłowe ośrodki usług centralnych	Silne ośrodki węzłowe rynkowych usług centralnych
	wskaźnik NWUR i RnNR $\geq 0$	wskaźnik NWUR $\geq 0$
I (metropolia stołeczna)	Warszawa	
II (metropolia regionalna)	Kraków, Wrocław, Poznań, Łódź, Gdańsk, Katowice	
III (miasto regionalne)	Gdynia, Bydgoszcz, Rzeszów, Bielsko-Biała, Gliwice	Lublin, Białystok, Toruń, Kielce, Olsztyn, Opole, Zielona Góra, Koszalin, Gorzów Wielkopolski
IV (miasto subregionalne)	Kalisz, Piła, Pruszków, Ostrów Wielkopolski, Tarnowskie Góry, Świdnica, Kołobrzeg, Legionowo	Tarnów, Płock, Nowy Sącz, Sopot, Siedlce, Legnica, Jelenia Góra, Słupsk, Zamość, Piaseczno, Leszno, Konin, Chełm, Piotrków Trybunalski, Krosno, Ostrołęka, Zakopane, Ciechanów, Skierniewice, Nowy Targ, Cieszyn, Oświęcim, Wołomin, Puławy, Żyrardów, Sieradz
V (miasto ponadlokalne silne)	Racibórz, Świnoujście, Mińsk Mazowiecki, Grodzisk Mazowiecki, Dębica, Mikołów, Pruszcz Gdański, Czechowice-Dziedzice, Ząbki, Łomianki, Luboń, Marki, Swarzędz, Józefów (mazowieckie), Konstancin-Jeziorna, Skawina	Otwock, Sanok, Nysa, Jarosław, Żywiec, Bolesławiec, Kutno, Wieliczka, Zduńska Wola, Chojnice, Sochaczew, Zgorzelec, Olkusz, Szczecinek, Kłodzko, Sandomierz, Września, Oleśnica (dolnośląskie), Jasto, Bochnia, Oława, Pszczyna, Biłgoraj, Łowicz, Wadowice, Łuków, Brzeg, Tomaszów Lubelski, Wieluń, Wyszki, Busko-Zdrój, Augustów, Brodnica, Limanowa, Środa Wielkopolska, Nowy Dwór Mazowiecki, Myślenice, Jarocin, Turek, Krotoszyn, Płońsk, Gorlice, Wągrowiec, Lubliniec, Garwolin, Kościerzyna, Grójec, Szamotuły, Koło, Słubice, Świebodzin, Gostyń, Goleniów, Ostrów Mazowiecka, Kluczbork, Sokołów Podlaski, Łańcut, Kartuzy, Kościan, Nowy Tomyśl, Pułtusk, Słupca, Trzebnica, Hrubieszów, Rawa Mazowiecka, Pleszew, Gostynin, Przasnysz, Rawicz, Brzesko, Lubań, Oborniki, Chodzież, Końskie, Międzyrzecz, Leżajsk, Kępno, Radzyń Podlaski, Przeworsk, Miechów, Jędrzejów, Ostrzeszów, Namysłów, Wolsztyn, Strzelin, Gryfice, Choszczno, Wschowa, Ząbkowice Śląskie, Łęczycza, Węgrów, Staszów

Uwaga: w tabeli są tylko miasta, które spełniły co najmniej jedno z kryteriów: nadwyżki węzłowości w zakresie usług rynkowych o charakterze centralnym (NWUR)  $\geq 0$  lub przewagi rynkowych usług centralnych nad nierynkowymi RnNR  $\geq 0$ .

Źródło: Sobala-Gwosdz (2023, s. 55).

Jednocześnie miasta Koszalin, Kołobrzeg i Słupsk były/są klasyfikowane jako „inne miasta subregionalne”, natomiast Szczecinek i Białogard to „ośrodki lokalne A” (Śleszyński 2013, Kurek 2020, 2021).

## **Autorska analiza porównawcza rozwoju miast średnich Pomorza Środkowego**

W świetle dotychczasowych badań prowadzonych przez autora w zakresie stanu i możliwości rozwoju miast średnich Pomorza Środkowego (Miedziński 2017, 2018, 2019), a także roli miast średnich Pomorza Środkowego według innych autorów, możliwe jest podjęcie próby autorskiej analizy stanu pięciu miast średnich Pomorza Środkowego. Autorska analiza porównawcza została opracowana na podstawie 25 mierników i wskaźników społeczno-gospodarczych w oparciu o wyniki NSP z 2021 r. z wykorzystaniem ogólnodostępnych danych statystycznych GUS. W analizie i badaniu porównawczym zestawiono również dane sprawozdawcze dla budżetów każdego z pięciu miast średnich z uwzględnieniem faktycznych dochodów budżetowych, wydatków budżetowych, poziomu zadłużenia za rok 2022 oraz planu budżetu w zakresie nadwyżki lub deficytu planowanego na rok 2023 jako ogólnego stanu ich sytuacji gospodarczej.

Analiza porównawcza pozwala tym samym przybliżyć stan 5 miast średnich pod względem podstawowych parametrów powierzchni, liczby ludności oraz gęstości zaludnienia. W analizie są dane na temat stanu i zmian wielkości zasobów mieszkaniowych oraz liczby podmiotów gospodarczych, a także wskaźniki atrakcyjności rynku pracy i wysokości poziomu bezrobocia. Określona została również szacunkowa pojemność 5 miast na podstawie wielkości dostępnych zasobów mieszkaniowych a także pojemności turystycznej bazy noclegowej. Ustalone zostały sumy oraz średnie porównawcze, a kolory wskazują mocniejszą/słabszą sytuację w zakresie danego parametru w grupie 5 miast regionu (tab. 4).

Przedstawione w tabeli 4 autorskie opracowanie zbiorcze wybranych mierników i wskaźników sytuacji społeczno-gospodarczej dla 5 miast średnich Pomorza Środkowego wskazuje na dość słabą sytuację Koszalina, Słupska, a także bardzo niewielki potencjał Szczecinka i Białogardu. Kołobrzeg cechuje stabilna gospodarka finansowa i przewaga zadowalających wyników społeczno-gospodarczych. Szczególną uwagę należy zwrócić na wyniki ponadprzeciętne (kolor zielony) oraz wyniki słabe i bardzo słabe (kolor czerwony). Wyniki porównawcze 25 mierników i wskaźników społeczno-gospodarczych wyraźnie wskazują na najkorzystniejszą sytuację ekonomiczno-gospodarczą Kołobrzegu. Większość danych społeczno-gospodarczych wskazuje na drugą pozycję Koszalina, natomiast w przypadku Słupska mierniki i wskaźniki są zbliżone do odnotowywanych w Szczecinku i Białogardzie. Zaznacza się osłabienie sytuacji społeczno-gospodarczej dawnych miast wojewódzkich. Dodatkowo aż cztery miasta odnotowują słabe wyniki finansowe, a jedynie w Kołobrzegu sytuację finansową można określić jako pozytywną (nadwyżka finansowa, minimalne zadłużenie, równowaga

Tabela 4. Mierniki i wskaźniki rozwoju społeczno-gospodarczego 5 miast Pomorza Środkowego

Miernik/wskaźnik rozwoju społeczno-gospodarczego	Miasta w granicach administracyjnych (2023 r.)				
	Koszalin	Słupsk	Kołobrzeg	Szczecinek	Białogard
Powierzchnia w ha	9834	4315	2739	4848	2574
Liczba mieszkańców	104239	86365	43678	37899	22664
Gęstość zaludnienia (os./km <sup>2</sup> )	1060	2002	1595	782	880
Liczba mieszkań ogółem	49048	41390	28075	16392	9337
Liczba lokali mieszkalnych/1000 mieszkańców	471	479	643	433	412
Zmiana liczby lokali mieszkalnych (1995–2022)	13639	9445	13606	2942	1811
Zmiana liczby lokali mieszkalnych (2012–2022)	5184	3596	6240	1409	404
Zmiana liczby mieszkań/1000 mieszkańców (1995–2022)	131	109	312	78	80
Zmiana liczby mieszkań/1000 mieszkańców (2012–2022)	50	42	143	37	18
Liczba izb mieszkalnych ogółem	171267	143358	89031	58552	34727
Liczba izb mieszkalnych/1000 mieszkańców	1643	1660	2038	1545	1532
Zmiana liczby izb mieszkalnych w tys. (1995–2022)	49552	33314	39267	11828	8781
Zmiana liczby izb mieszkalnych w tys. (2012–2022)	11705	10249	5369	3804	1677
Zmiana liczby izb mieszkalnych/1000 mieszkańców (1995–2022)	475	386	899	312	387
Zmiana liczby izb mieszkalnych/1000 mieszkańców (2012–2022)	112	119	123	100	74
Powierzchnia zasobów mieszkaniowych w tys. m <sup>2</sup> w 2022 r.	3094858	2464245	1679723	1028945	634852
Powierzchnia zasobów mieszkaniowych/1000 mieszkańców (2022 r.)	29690	28533	38457	27150	28011
Zmiana powierzchni zasobów mieszkaniowych w tys. m <sup>2</sup> (1995–2022)	1177630	743483	878806	290850	218303
Zmiana powierzchni zasobów mieszkaniowych w tys. m <sup>2</sup> (2012–2022)	314697	234184	199209	108497	48639
Zmiana powierzchni zasobów mieszkaniowych w tys. m <sup>2</sup> /1000 os	11297	8609	20120	7674	9632
Zmiana powierzchni zasobów mieszkaniowych w tys. m <sup>2</sup> /1000 os	3019	2712	4561	2863	2146
Szacowana pojemność mieszkaniowa (wg liczby mieszkań)**	100259	84605	57388	33507	19086
Szacowana pojemność zasobów mieszkaniowych (wg liczby izb)**	101617	85058	52825	34740	20604
Szacowana pojemność zasobów mieszkaniowych (wg pow. mieszkań)**	102498	81613	55631	34078	21026



Miernik/wskaźnik rozwoju społeczno-gospodarczego	Miasta w granicach administracyjnych (2023 r.)				
	Koszalin	Słupsk	Kołobrzeg	Szczecinek	Białogard
Szacunkowa pojemność ludnościowa (średnia z 3 mierników)**	101458	83759	55281	34108	20239
Szacowana rezerwa zasobów mieszkaniowych**	-2781	-2606	11603	-3791	-2425
Oficjalna pojemność bazy noclegowej (GUS)	1086	481	20006	236	105
Szacunkowa łączna pojemność zabudowy mieszkaniowej i noclegowej	-1695	-2125	31609	-3555	-2320
Łączna szacunkowa pojemność miasta (GUS + rezerwa mieszkań)**	102544	84240	75287	34344	20344
Szacunkowa pojemność bazy noclegowej wg badań autora**	2500	2500	110000	1000	500
Szacunkowa łączna pojemność zabudowy mieszkaniowej i noclegowej**	103958	86259	165281	35108	20739
Łączna liczba podmiotów gospodarczych	18502	13073	8943	5050	3092
Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców	177	151	205	133	136
Liczba osób bezrobotnych XII 2022	2510	1400	267	1456	1019
Iloraz przepływów – dojazdy do pracy i wyjazdy do pracy w 2011 roku	1,85	1,45	2,2	1,18	0,5–1,0
Iloraz przepływów – dojazdy do pracy i wyjazdy do pracy w 2011 roku	2,68	1,2	2,34	1,67	0,5–1,0
Różnica ilorazu przepływów 2011/2016 (dojazdy/wyjazdy do pracy)	0,83	-0,25	0,14	0,49	
Stopa bezrobocia w %	4,3	3,5	1	6,4	7,3
Dochody za rok 2022 (w tys. zł)	758 439	734 697	343 191	206 267	145 126
w tym gmina (w tys. zł)	573 042	558 729	343 191	206 267	145 126
*w tym powiat (Kołobrzeg, Szczecinek, Białogard – symulacja) w tys. zł	185 397	175 968	*95 000	*85 000	*50 000
Wydatki za rok 2022 (w tys. zł)	807 319	775 131	327 214	214 781	144 404
w tym gmina (w tys. zł)	564 026	591 004	327 214	214 781	144 404
*w tym powiat (Kołobrzeg, Szczecinek, Białogard – symulacja) w tys. zł	243 293	184 127	*81 911	*95 000	*55 000
Nadwyżka/Deficyt za rok 2022 (w tys. zł)	-48 880	-40 435	15 977	-8 484	-3 581
Zadłużenie rok 2022 (Rb-UZ sprawozdanie o zobowiązaniach) w tys. zł	332 600	287 000	30 066	38 155	36 549
Planowany deficyt budżetu miasta na rok 2023 (w tys. zł)	-147 279	-89 408	0	-13 000	-13 000

\* Dla 3 gmin miejskich symulacja udziału w budżecie powiatu. \*\* Szacowanie na podstawie stanu wykorzystania mieszkań zamieszkałych i niezamieszkałych (NSP 2021) – gdzie na szacunkową pojemność miasta składa się liczba mieszkańców, zasoby niezamieszkałe i baza noclegowa.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych GUS (BDL GUS + wyniki NSP 2023) oraz dane z BIP dotyczące sprawozdań z wykonania budżetu i sprawozdań Rb-UZ o zobowiązaniach budżetowych dla każdego z 5 miast średnich Pomorza Środkowego.

operacyjna netto). Tym samym miasto Kołobrzeg wykazuje cechy miasta zbliżającego się wielkościowo do dwóch dawnych miast wojewódzkich i osiąga w porównaniu z nimi korzystną sytuację społeczno-gospodarczą i finansową. Jest zatem miastem wystarczająco silnym, by pełnić rolę alternatywnego ośrodka wzrostu na Pomorzu Środkowym aspirującego do dalszego wzrostu i dywersyfikacji funkcji.

Inną formą opisu stanu społeczno-gospodarczego może być również dość subiektywna autorska analiza SWOT opracowana dla pięciu miast średnich Pomorza Środkowego (tab. 5).

Subiektywna autorska analiza SWOT dla 5 miast średnich Pomorza Środkowego (tab. 5) w połączeniu ze wskazanymi wcześniej miernikami i wskaźnikami gospodarczymi (tab. 4), a także potencjałem miast w kierunku wzrostu bieguna wzrostu (tab. 3) pozwala na przedstawienie 11 wniosków końcowych oraz dyskusję nad wynikami badań innych autorów. Autor wskazuje możliwą ścieżkę wyłonienia nowego lidera – bieguna wzrostu w sieci osadniczej wśród pięciu miast średnich Pomorza Środkowego. Możliwe kierunki przemian sieci miast wskazują zapisy raportu ESPON 1.4.3. (2007, s. 96, 188) oraz opracowania Śleszyńskiego (2015, s. 350, 2018, s. 20), Sobali-Gwosdz (2023, s. 16–17, 22, 54), Wałachowskiego (2019, s. 20), Jażewicz (2017, s. 73) i Miedzińskiego (2017, 2018, 2019), w których rysuje się kierunek zmian w hierarchii sieci miast średnich Pomorza Środkowego i proces wyłonienia wśród nich bieguna wzrostu będącego wiodącym miastem regionu. Obok teoretycznych i modelowych uwarunkowań rozwoju miast istotną rolę pełnią również tzw. gospodarcze „czarne łabędzie”, jakimi były pandemia COVID-19 oraz wybuch wojny w Ukrainie. W przypadku Kołobrzegu za sprawą lockdownu, który objął około 90% gospodarki miasta w latach 2020–2021, podjęta została decyzja o przekształceniu jego profilu gospodarczego i maksymalnego wykorzystania osiągniętego potencjału turystycznego i promocyjnego (Kołobrzeg finalistą konkursu o uzyskanie statusu Europejskiej Stolicy Kultury 2029, który rozstrzygnie się w czerwcu 2024 r.) oraz potencjału rozwoju morskiego portu handlowego po uzyskaniu statusu portu morskiego umożliwiającego eksport zbóż z Ukrainy i portu serwisowego dla morskiej energetyki wiatrowej z rozbudowanym zapleczem magazynowym, logistycznym, przemysłowym i energetycznym (przemysł 4.0 i 5.0) po zmianie granic administracyjnych gminy miasto Kołobrzeg. O najlepszej spośród miast średnich Pomorza Środkowego sytuacji gospodarczej Kołobrzegu może świadczyć również najniższe w historii bezrobocie (niższe było tylko przed pandemią COVID-19) oraz największa w dziejach miasta liczba inwestycji i oddanych mieszkań, a także wzrost przeładunków w morskim porcie handlowym. Pandemia i spowolnienie gospodarcze w Europie doprowadziły do załamania rynku związanego z produkcją autobusów, czego bolesnym skutkiem dla Słupska jest decyzja o zakończeniu działalności zakładów Scania Production Słupsk do dnia 31 marca 2024 r., co oznacza zakończenie produkcji autobusów i zwolnienie około 850 osób. Dla przeciwwagi tej sytuacji istotnym czynnikiem miastotwórczym w przypadku Słupska może być podniesienie rangi Akademii Pomorskiej w Słupsku i utworzenie na jej bazie Uniwersytetu Pomorskiego. Tym samym Słupsk nie ma jednoznacznych perspektyw poprawy własnej sytuacji społeczno-gospodarczej. Z kolei w przypadku Koszalina, Szczecinka

Tabela 5. Analiza SWOT dla 5 miast średnich Pomorza Środkowego

	Mocne strony	Słabe strony	Szanse	Zagrożenia
Koszalin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• liczne organizacje gospodarcze (w tym: KIPH, podstrefa SSSE),</li> <li>• szkolnictwo wyższe: PK, PWSZ, CSSG, WSD,</li> <li>• znaczący potencjał demograficzny, usługowy i przemysłowy,</li> <li>• media regionalne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zanik kluczowych funkcji wojewódzkich po 1999 r.,</li> <li>• uzależnienie dochodów ludności miasta i instytucji od środków zewnętrznych (MNiSWPK, MON, SG),</li> <li>• bariery fizjograficzne,</li> <li>• bardzo ograniczony rozwój funkcji turystycznych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój funkcji usługowych, przemysłowych i naukowych w ramach SSSE i PK,</li> <li>• deglomeracja funkcji wojewódzkich (np. lokalizacja WUS, KOWR)</li> <li>• Magistrała Nadbałtycka,</li> <li>• szkolnictwo wyższe i średnie,</li> <li>• rozwój usług i przemysłu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• opóźnienia w budowie drogi S-6 (obwodnica S-6)</li> <li>• tranzytowe obejście miasta drogami S-6 i S-11,</li> <li>• brak własnych dużych źródeł kapitałowych,</li> <li>• dość niska atrakcyjność inwestycyjna</li> <li>• wysokie zadłużenie miasta</li> </ul>
Stupsk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniwersytet Pomorski,</li> <li>• liczne organizacje gospodarcze (w tym: PARR, SIPH, SSSE),</li> <li>• znaczący potencjał przemysłowy i usługowy,</li> <li>• status głównego ośrodka rozwoju wschodniej części pomorza środkowego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zanik kluczowych funkcji wojewódzkich po 1999 r.,</li> <li>• uzależnienie dochodów ludności i instytucji od środków zewnętrznych (MNiSW UP, MON, MSWiA, USA „Tarcza”)</li> <li>• zły stan techniczny przedwojennej zabudowy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniwersytet Pomorski</li> <li>• rozwój funkcji przemysłowych i usługowych w ramach 4 podstref SSSE,</li> <li>• deglomeracja funkcji wojewódzkich (np. lokalizacja WUS, filii Urzędu Morskiego),</li> <li>• Magistrała Nadbałtycka,</li> <li>• współpraca z Ustką</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagrożenia Bazy Tarczy Antyrakietowej,</li> <li>• ryzyko upadku dużych podmiotów (np. Skania)</li> <li>• tranzytowe obejście miasta drogą S-6, odległość od S-11,</li> <li>• brak własnych znaczących źródeł kapitałowych,</li> <li>• wysokie zadłużenie miasta</li> </ul>
Kołobrzeg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wielkie uzdrowisko, biegun wzrostu (Śleszyński 2017)</li> <li>• walory uzdrowiskowe,</li> <li>• wielofunkcyjny port morski oraz rozwój OZE (MEW),</li> <li>• rozwinięte organizacje gospodarcze: np. KIG, RSTU,</li> <li>• silny sektor deweloperski,</li> <li>• dostępność komunikacyjna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• polityczna blokada szans rozwoju wielofunkcyjnej zdywersyfikowanej gospodarki (np. przemysł 4.0),</li> <li>• brak szkolnictwa wyższego (np. PWSZ),</li> <li>• przeciążenie transportu,</li> <li>• monokultura turystyczna,</li> <li>• status gminy miejskiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozbudowa portu morskiego i rozwój transportu lotniczego,</li> <li>• rozbudowa kolei (Magistrała Nadbałtycka, Magistrała Środkowopomorska do CPK),</li> <li>• bliskość lotniska Goleniów,</li> <li>• zmiana granic i rozszerzenie</li> <li>• profilu gospodarczego miasta,</li> <li>• dywersyfikacja gospodarki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zagrożenia dla zasobów balneologicznych w wyniku nadmiernej urbanizacji i ograniczeń granic administracyjnych,</li> <li>• bardzo wysokie koszty codziennego życia,</li> <li>• przeurbanizowanie miasta,</li> <li>• ograniczenia polityczne</li> </ul>

	Mocne strony	Słabe strony	Szanse	Zagrożenia
Szczecinek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• silny „klaster drzewny”,</li> <li>• węzeł kolejowy i drogowy,</li> <li>• status głównego miasta i ośrodka gospodarczego południa regionu),</li> <li>• atrakcyjność turystyczna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niewielka liczba ludności miasta i jego zaplecza,</li> <li>• bariery fizjograficzne i sieciowe,</li> <li>• niski poziom urbanizacji,</li> <li>• słaby rozwój turystyki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa drogi S-11 oraz systemu drogowego,</li> <li>• budowa Magistrali Środkowopomorskiej CPK,</li> <li>• rozwój usług i handlu,</li> <li>• rozwój funkcji turystycznych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• monokultura przemysłowa i gospodarcza oparta na przemyśle drzewnym,</li> <li>• depopulacja miasta i niski poziom urbanizacji otoczenia,</li> <li>• ryzyka upadku dużych firm</li> </ul>
Białogard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ważny węzeł kolejowy,</li> <li>• niskie koszty życia i znaczący potencjał usług,</li> <li>• duże możliwości rozwoju funkcji przemysłowych,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niski własny potencjał gospodarczy i społeczny,</li> <li>• procesy depopulacji,</li> <li>• słaby potencjał lokalnych zasobów rynku pracy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozbudowa Magistrali Środkowopomorskiej CPK,</li> <li>• rozwój przemysłu,</li> <li>• współpraca w ramie KKBOF, w tym portu morskiego w Kołobrzegu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• znaczna odległość od dróg ekspresowych (S-6 i S-11),</li> <li>• dość niska atrakcyjność inwestycyjna i turystyczna,</li> <li>• depopulacja miasta i gminy</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne autora.

i Białogardu w latach 2022–2023 brak było nowych istotnych impulsów rozwoju czy wzmożonej aktywności gospodarczej (poza formalnym powiększeniem obszarów strefy ekonomicznej). Oznaki sytuacji kryzysowej dotyczyły przemysłu drzewnego, meblowego i elektromaszynowego. Jak widać, wskazane powyżej procesy gospodarcze zachodzące w poszczególnych miastach średnich Pomorza Środkowego pokazują bardzo silne zróżnicowanie sytuacyjne zachodzące w postpandemicznej i wojennej rzeczywistości lat 2022–2023.

## Podsumowanie

1. Obszar Pomorza Środkowego wciąż cechuje słaby poziom rozwoju sieci osadniczej, peryferyjność miast średnich względem obu centrów społeczno-gospodarczych województw nadmorskich oraz postępujący rozpad powiązań funkcjonalnych między miastami średnimi. Zauważalna jest także coraz silniejsza „depresja gospodarcza” w gminach zlokalizowanych na pograniczu obu województw nadmorskich. Stan ten „blokuje” jakiegokolwiek szanse utworzenia samodzielnego województwa środkowopomorskiego.
2. Zgodnie z teorią Friedmanna miasta średnie Pomorza Środkowego cechuje wciąż brak wiodącego ośrodka wzrostu, a po likwidacji funkcji wojewódzkich w 1999 r. trwa proces „wyłaniania” lidera – bieguna wzrostu spośród miast średnich Pomorza Środkowego. Sytuacja popandemiczna po COVID-19 oraz niepewność okołowojska po wybuchu wojny w Ukrainie są istotnymi czynnikami determinującymi rozszerzenie profilu gospodarczego miasta Kołobrzegu oraz determinantami pogarszającej się sytuacji gospodarczej

- pozostałych czterech miast Pomorza Środkowego (Koszalin, Słupska, Szczecinka i Białogardu).
3. Pięć miast średnich regionu podzieliło się na dwie grupy. Pierwszą grupę miast tworzą trzy bardzo zbliżone pod względem hierarchii osadniczej miasta będące „biegunami wzrostu” północnej części Pomorza Środkowego (Koszalin, Kołobrzeg, Słupsk). Drugą grupę tworzą dwa znacznie słabsze miasta – Szczecinek i Białogard, które cechują się znacząco niższymi odnotowywanymi parametrami społeczno-gospodarczymi. Są one jednocześnie najsilniejszymi ośrodkami wzrostu centralnej i południowej części Pomorza Środkowego.
  4. Postępująca etapami przebudowa systemu transportowego między pięcioma miastami średnimi Pomorza Środkowego przy braku wiodących funkcji zarządczych i zaniku powiązań funkcjonalnych prowadzi do procesu przekształceń układu węzłów transportowych i nowego obrazu atrakcyjności inwestycyjnej pięciu miast średnich regionu.
  5. Koncentracja funkcji transportowych w połączeniu z atrakcyjnością inwestycyjną oraz walorami środowiska może doprowadzić do „rynkowego” wykształcenia dominującego bieguna wzrostu, który będzie silnie przyciągał nowe usługi rynkowe. W długim czasie może to być podstawa do wykreowania miasta – lidera regionu, w którym z kolei w dalszym okresie mogą być lokowane nowe usługi nierynkowe (funkcje administracyjno-zarządcze).
  6. W gronie trzech wiodących, ale dość zbliżonych pod względem większości parametrów ośrodków miejskich przeważa (jeszcze?) miasto Koszalin. Za nim lokuje się znacząco słabsze (i od lat słabnące) miasto Słupsk cechujące się słabymi parametrami społeczno-gospodarczymi. Z kolei w „sąsiedztwie” dwóch dawnych miast wojewódzkich szybko rośnie znaczenie miasta Kołobrzegu. Wyróżnia się ono wieloma silnymi parametrami wzrostu, dzięki czemu stale poprawia swoją pozycję w hierarchii sieci osadniczej regionu.
  7. Koszalin jest miastem, które wciąż bazuje na „osiągniętej historycznie do 2000 r. wielkości i randze” (104 000 mieszkańców, 17 000 firm), ale jego siły rozwoju są „coraz słabsze”. Koszalin „desperacko walczy” o utrzymanie statusu miasta ponad 100-tysięcznego, a istotnym problemem jest pogłębiające się zadłużenie i rosnący wysoki deficyt budżetowy.
  8. Słupsk cechuje przewaga relatywnie „słabych” parametrów społeczno-gospodarczych, przez co upodabnia się on strukturalnie do miast centralnej części Pomorza Środkowego (Szczecinek, Białogard). Słupsk jakby wciąż opiera się na „dorobku wielkościowym miasta”, wykazując „słabe” wyniki rozwoju, relatywnie wysokie zadłużenie oraz deficyt budżetowy.
  9. Kołobrzeg pomimo bariery „w procesie zmiany granic”, braku terenów inwestycyjnych i ograniczeń uzdrowiskowych wykazuje cechy niedocenianego, ale „bardzo aktywnie rozwijającego się ośrodka miejskiego zmagającego się z »polityczno-decyzyjną« barierą dla jego rozwoju”. Kołobrzeg cechuje najlepsza sytuacja gospodarcza, finansowa i budżetowa. Według raportu ESPON 1.4.3. Kołobrzeg ma najwyższe znaczenie na Pomorzu Środkowym.
  10. Szczecinek i Białogard jako wiodące średnie ośrodki miejskie centralnej i południowej części Pomorza Środkowego rozwijają funkcje przemysłowo-usługowe



z funkcją węzłów kolejowych, starając się podkreślać swoje znaczenie jako lokalnych ośrodków turystycznych.

11. Po zakończeniu przebudowy systemu transportowego powinien nastąpić dalszy wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i przyciągania usług rynkowych i nierynkowych w miastach średnich Pomorza Środkowego. Może to pobudzić rynkowy proces wyłaniania nowego alternatywnego, a w dłuższym okresie w przypadku jego dalszego rozwoju, nowego ośrodka wzrostu, który mógłby przejąć rolę wiodącego ośrodka miejskiego na Pomorzu Środkowym.

Wskazane przez autora kierunki i możliwości rozwoju pięciu miast średnich Pomorza Środkowego potwierdzają rosnące aspiracje Kołobrzegu względem obu byłych miast wojewódzkich (Koszalin i Słupsk). Kierowanie uwagi na nowe możliwości rozwoju Kołobrzegu wydaje się zbieżne z zapisami raportu ESPON 1.4.3. (2007, s. 96, 188), opracowaniami Śleszyńskiego (2015, s. 350, 2018, s. 20) oraz Sobali-Gwosdz (2023, s. 16–17, 22, 54) wskazującymi na rosnące znaczenie Kołobrzegu w sieci osadniczej Pomorza Środkowego. Według Wałachowskiego (2019, s. 20), Jażewicz (2017, s. 73), Zaborowskiego (2019, s. 36) i Miedzińskiego (2017, s. 155, 2018, s. 135, 2019, s. 173) poziom rozwoju Kołobrzegu sprawia, że mógłby on już pełnić niektóre funkcje centralne i zarządcze, co oznacza pewien przełom w kierunkach rozwoju sieci osadniczej Pomorza Środkowego. Jednocześnie pomimo pomijania przez część autorów wzrostu roli Kołobrzegu zgadzam się z tezami Zaborowskiego (2016, s. 178, 2019, s. 33), Wałachowskiego (2019, s. 8) oraz opiniami Śleszyńskiego (2017, s. 584, 2019, s. 8), że oba były miasta wojewódzkie są zagrożone marginalizacją. Ewentualne wsparcie tych miast w pierwszej kolejności powinno przy tym wspierać ich endogeniczne (wewnętrzne) potencjały rozwojowe, a dopiero po ich uruchomieniu można byłoby rozwijać nowe funkcje społeczno-gospodarcze. Uważam, że obecny stan sieci osadniczej miast średnich Pomorza Środkowego skłania do rozpatrywania koncepcji rozwoju Kołobrzegu w roli alternatywnego ośrodka wzrostu na Pomorzu Środkowym. Z kolei wdrażana popandemiczna i wojenna dywersyfikacja dotychczas dominujących funkcji turystyczno-uzdrowiskowych Kołobrzegu połączona z przygotowaniem warunków do intensywnego rozwoju nowych pozaturystycznych funkcji transportowych (portowych), logistycznych, przemysłowych (podstrefa SSE), kulturalnych (ESK 2029), handlowych i administracyjnych (Miedziński 2023) wskazuje na aspiracje Kołobrzegu do roli wiodącego ośrodka wzrostu Pomorza Środkowego.

## Literatura

- Burger M., Meijers E. 2011. Form Follows Function? Linking Morphological and Functional Polycentricity. *Urban Studies*, 49(5): 1127–1149. <https://doi.org/10.1177/0042098011407095>
- Christaller W. 1933. Die zentralen Orte in Süddeutschland: Eine ökonomischgeographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entckwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Gustav Fischer Verlag, Jena.
- Christaller W. 1963. Ośrodki centralne w południowych Niemczech. *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, 1: 1–72.

- Churski P., Adamiak Cz., Szylda B., Dubownik A., Pietrzykowski M., Śleszyński P. 2023. Nowa delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce i jej zastosowanie w praktyce zintegrowanego podejścia terytorialnego (place based approach). *Przegląd Geograficzny*, 95, 1: 29–55. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2023.1.2>
- ESPON project 1.4.3. Study on Urban Functions. Final Report March 2007. The ESPON Monitoring Committee and the partners of the projects mentioned ([https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.3\\_April2007-final.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/fr-1.4.3_April2007-final.pdf)).
- Friedmann J. 1966. Regional development policy: a case study of Venezuela. MIT Press, Cambridge. <https://doi.org/10.1080/00420986720080601>
- Jażewicz I. 2017. Miejska sieć osadnicza projektowanego województwa zachodniopomorskiego. *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 2(20): 57–76 (<https://ezeszyty.wne.tu.koszalin.pl/index.php/zeszyty/article/view/37>).
- Jażdżewska I. 2008. Przemiany miejskiej sieci osadniczej w Polsce w świetle metod matematycznych. Wyd. UŁ, Łódź, s. 329.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. 2019. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Warszawa.
- Kurek S., Wójtowicz M., Gałka J. 2020. Functional Urban Areas in Poland. Demographic Trends and Migration Patterns. The Urban Book Series. Springer, Cham. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-31527-6>
- Kurek S., Wójtowicz M., Gałka J. 2021. Using Spatial Autocorrelation for identification of demographic patterns of Functional Urban Areas in Poland. *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, 52: 123–144. <http://doi.org/10.2478/bog-2021-0018>
- Lösch A. 1961. *Gospodarka przestrzenna*. PWN, Warszawa.
- Miedziński M. 2017. Czynniki endogeniczne i egzogeniczne oddziałujące na cztery największe miasta pomorza środkowego. *Słupskie Prace Geograficzne*, 14: 155–176 (spg09.pdf) ([apsl.edu.pl](https://apsl.edu.pl)).
- Miedziński M. 2018. Koncepcja nowego podziału terytorialnego kraju w świetle możliwości utworzenia województwa środkowopomorskiego. *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 1(21): 135–158 (<https://ezeszyty.wne.tu.koszalin.pl/index.php/zeszyty/article/view/76>).
- Miedziński M. 2019. Możliwości rozwoju miast średnich układu multipolarnego Pomorza Środkowego w świetle czynników endogenicznych i egzogenicznych. *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 1(23): 173–199 (<https://ezeszyty.wne.tu.koszalin.pl/index.php/zeszyty/article/view/151>).
- Miedziński M. 2023. Miasto kurort Kołobrzeg w drodze do zmiany granic, przebudowy układu transportowego oraz rozszerzenia profilu gospodarczego. Monografie: Turystyka i krajoznawstwo. Seria: Warsztaty z Geografii Turyzmu, 3: 51–75 (<https://dspace.uni.lodz.pl/xmlui/bitstream/handle/11089/47823/51-75-miedzinski.pdf?sequence=1&isAllowed=y>).
- Rydz E. 1990. Funkcje Koszalina i Słupska w regionalnej sieci osadniczej. Słupsk.
- Rydz E. 2006. Przemiany struktur społeczno-gospodarczych w okresie transformacji systemowej na Pomorzu Środkowym. Słupsk.
- Rydz E. 2008. Przekształcenia osadnictwa wiejskiego na Pomorzu Środkowym, ze szczególnym uwzględnieniem stref podmiejskich. [W:] A. Jeziarska-Thöle, L. Kozłowski (red.), *Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce*. Toruń, s. 157–175.
- Rydz E. 2009. Współczesne problemy demograficzno-osadnicze na Pomorzu Środkowym. *Słupskie Prace Geograficzne*, 6: 19–43 (<https://spg.apsl.edu.pl/spg06.php>).
- Rydz E., Jażewicz I. 2007. Uwarunkowania i kierunki przemian wiejskiej sieci osadniczej na Pomorzu Środkowym. [W:] S. Grykień, W. Hasiński, P. Tomczak (red.), *Uwarunkowania przyrodnicze a rozwój obszarów wiejskich*. Wrocław, s. 165–173.
- Rydz E., Zaleski J. 1992. Rola i funkcje Słupska na tle sieci osadniczej Środkowego Wybrzeża. Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk, s. 63–76.
- Sobala-Gwosdz A. 2023. Pozycja miast jako ośrodków centralnych. Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków (<https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2023/03/Polycja-miast-jako-osrodkow-centralnych-1.pdf>).
- Study on Urban Functions. ESPON Project 1.4.3. Final Report. 2007. ESPON Coordination Unit, Luxembourg (<https://www.espon.eu/programme/projects/espon-2006/studies-andscientific-support-projects/study-urban-functions>).

- Szwichtenberg A. 2001. Pomorze Środkowe poza jakimikolwiek oddziaływaniami aglomeracji szczebińskiej i trójmiejskiej. [W:] *Integracja i rozwój Pomorza Środkowego*. Koszalin, s. 95–109.
- Śleszyński P. 2013. Demographic changes in the functional urban areas in Poland, 2000–2010. *Geographia Polonica*, 86, 2: 169–170. <http://dx.doi.org/10.7163/GPol.2013.16>
- Śleszyński P. 2015. W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie metody grawitacyjnej. *Przegląd Geograficzny*, 87(2): 343–359. <http://dx.doi.org/10.7163/PrzG.2015.2.7>
- Śleszyński P. 2016. Klasyfikacja funkcjonalna gmin Polski na potrzeby monitoringu planowania przestrzennego. *Przegląd Geograficzny*, 88(4): 469–488 ([https://rcin.org.pl/Content/61605/PDF/WA51\\_80954\\_r2016-t88-z4\\_Przeg-Geogr-Sleszyns.pdf](https://rcin.org.pl/Content/61605/PDF/WA51_80954_r2016-t88-z4_Przeg-Geogr-Sleszyns.pdf)).
- Śleszyński P. 2017. Wyznaczenie i typologia miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze. *Przegląd Geograficzny*, 89(4): 565–593. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2017.4.3>
- Śleszyński P. 2018. Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomeracji w Polsce. Klub Jagielloński, Warszawa (<https://klubjagiellonski.pl/wp-content/uploads/2018/07/p.-sxxleszynxxski--polska-sxxrednich-miast.-zalozzenia-i-koncepcja-deglomeracji-w-polsce1.pdf>).
- Śleszyński P. 2019. Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (powiększających dystans rozwojowy). Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa (<https://www.gov.pl/attachment/5c7a04a5-ab22-49e4-a6a1-e874ede01445>).
- Śleszyński P. 2021. Rozwój miast w Polsce a ich położenie względem autostrad i dróg ekspresowych. *Przegląd Geograficzny*, 93(2): 233–248. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2.5>
- Śleszyński P., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Mazur M., Stępnik M. 2019b. Aktualizacja delimitacji obszarów problemowych na 2018 rok. Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa (<https://www.gov.pl/attachment/d5105cc5-e8d0-49e5-a074-e729d0935123>).
- Śleszyński P., Wiedermann K. 2020. Studium szacunku liczby i struktury pracujących oraz bazy ekonomicznej miast w Polsce. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 34(4): 184–205. <https://doi.org/10.24917/20801653.344.12>
- Wałachowski K. 2019. Uciekające metropolie. Ranking 100 polskich miast. Klub Jagielloński, Kraków (<https://klubjagiellonski.pl/wp-content/uploads/2019/12/uciekajace-metropolie.pdf>).
- Zaborowski Ł. 2016. Próba przebudowy układu województwa z wykorzystaniem ośrodków regionalnych, 88(2): 159–182. <http://dx.doi.org/10.7163/PrzG.2016.2.2>.
- Zaborowski Ł. 2019. Deglomeracja czy degradacja? Potencjał rozwoju średnich miast w Polsce. Klub Jagielloński, Kraków (<https://klubjagiellonski.pl/wp-content/uploads/2019/06/deglomeracja-czy-degradacja.pdf>).

## Medium cities of Central Pomeranian Region in the post-pandemic and war reality

**Abstract:** The article presents the socio-economic situation of five medium-sized cities in Central Pomerania after the territorial division reform of 1999, with particular emphasis on the condition of these cities after the COVID-19 pandemic in the conditions of the ongoing war in Ukraine since February 2022. The aim of the article is to compare the socio-economic and economic situation of five cities in Central Pomerania and to demonstrate the possibility of selecting a new “growth pole” among them, based on the analysis of the functions performed, communication accessibility and the scale and directions of development. The work presents various concepts of the potential administrative division of the region, indicating the role and functions of medium-sized towns and their importance in the settlement system. The author of the study cites the results of research and analyzes of other authors as well as concepts of administrative and functional changes covering five cities of Central Pomerania. Almost all studies emphasize that the two largest cities in Central Pomerania lost most of their former management functions and were “forced” to look for new development opportunities after losing their current socio-economic importance. At the same time, many authors note the advancement of Kołobrzeg in the settlement network of Central Pomerania and the increase in its economic potential. According to the author, improving the transport accessibility of Central Pomerania combined with the significant tourist, recreational and investment attractiveness of the region may become a key factor for changes in the hierarchy of the settlement network of medium-sized towns in

Central Pomerania. Improving communication accessibility and new functions may be an impulse for the development of market services and non-market services, which may result in the emergence of a new, alternative “growth center” which could also play the role of a growing “economic locomotive of the region”. The research results and concepts for the development of the settlement network of other authors prompted me to propose my own comparative analysis and SWOT analysis of the condition of five medium-sized towns in Central Pomerania. The study also discusses the directions and possibilities of further transformations of medium-sized towns in Central Pomerania. According to the author, the post-pandemic and war socio-economic reality influences the directions and development of medium-sized cities in Central Pomerania and the possibilities of developing Kołobrzeg as an alternative growth center in Central Pomerania can now be realistically considered.

**Key words:** medium city, Urban Functional Area (FUA), growth pole, central site