

Załącznik 1 do Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej 2016 – 2025

ZATOKA PUCKA I INFRASTRUKTURA PORTOWA JAKO ISTOTNY ELEMENT KAPITAŁU PRZESTRZENNEGO I INFRASTRUKTURALNEGO

I. Diagnoza potencjału portowego Zatoki Puckiej

Wstęp

1. Uwarunkowania infrastrukturalne

- 1.1. Infrastruktura portowa oraz potencjał usługowy portów Zatoki Puckiej
- 1.2. Struktura przestrzenna i własnościowa terenów portowych
- 1.3. Zaplecze społeczno-gospodarcze portów
- 1.4. Przedpole portowe
- 1.5. Struktura rodzajów działalności
- 1.6. Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych portów

2. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne

- 2.1. Uwarunkowania formalno-prawne Zatoki Puckiej
- 2.2. Dostępność transportowa oraz powiązania komunikacyjne portów Zatoki Puckiej
- 2.3. Powiązania przestrzenne i gospodarcze z otoczeniem
- 2.4. Wpływ sąsiednich ośrodków portowych na funkcjonowanie portów Zatoki Puckiej
- 2.5. Badanie opinii żeglarzy o portach i przystaniach Zatoki Gdańskiej i Puckiej
- 2.6. Wnioski

II. Wizja rozwoju Zatoki Puckiej w 2025 roku

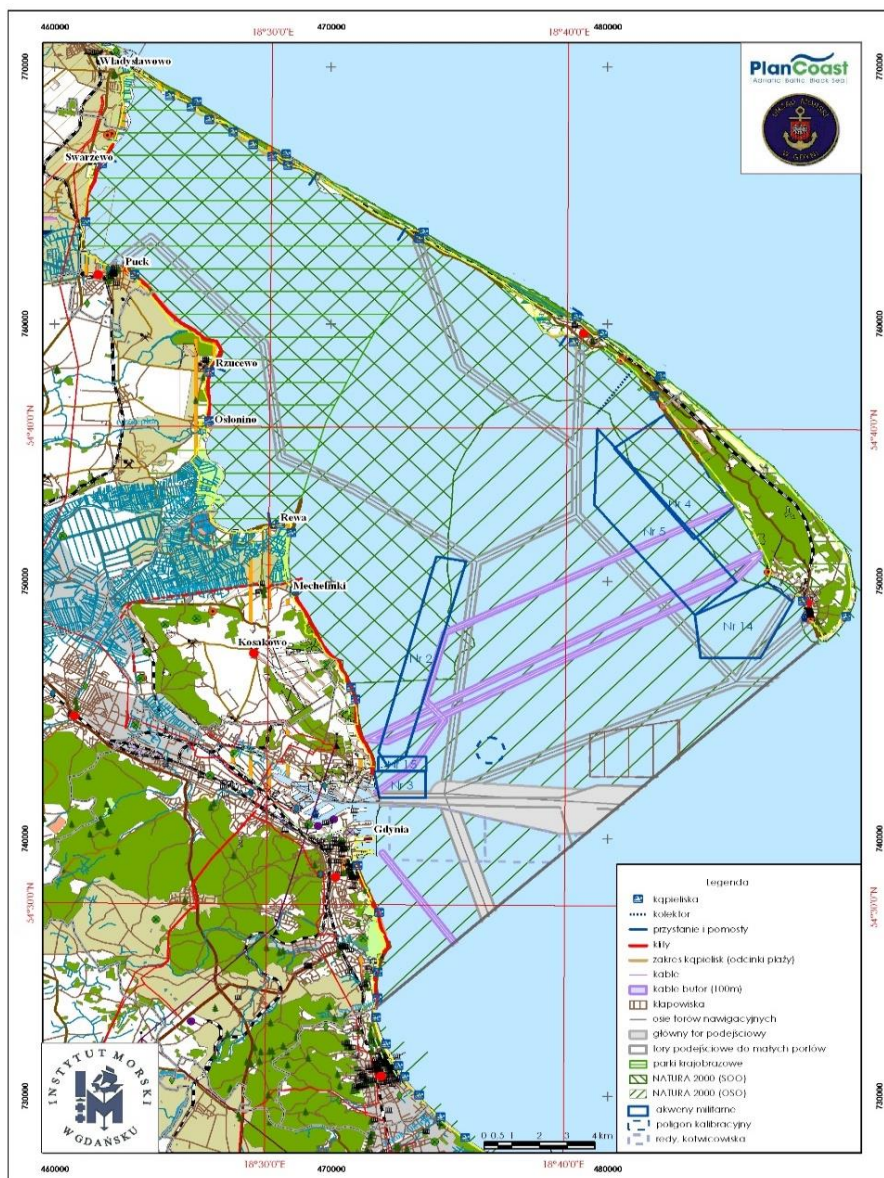
III. Cel strategiczny: Tworzenie warunków dla poprawy gospodarczego wykorzystania Zatoki Puckiej ze szczególnym uwzględnieniem potencjału portowego.

IV. Spójność celów strategicznych dla Zatoki Puckiej z dokumentami na poziomie europejskim i krajowym

WSTĘP

Zatoka Pucka stanowi subregion Zatoki Gdańskiej, oddzielony Półwyspem Helskim od otwartego morza ze strony północno – zachodniej. Jako granicę wschodnią przyjmuje się umowną linię, łączącą Cypel Helski z Kamienną Górą, jak również z położonym dalej na południe Przylądkiem Orłowskim.

Rys. 1. Formy użytkowania zachodniej części Zatoki Gdańskiej.



Rys. 1.1. Istniejące formy użytkowania zachodniej części Zatoki Gdańskiej

Źródło: www.umgdy.gov.pl

Umownie można podzielić zatokę na dwie części: wschodnią - zewnętrzną i zachodnią - wewnętrzną. Granicę między nimi, a zarazem strefę przejściową, tworzy Rybitwia Mielizna o długości ok. 8,6 km oraz z drugiej strony Cypel Rewski o zmiennej długości. Część wewnętrzna zatoki zwana Zalewem Puckim ma powierzchnię 103 km² i charakteryzuje się niewielką objętością wód, wynoszącą zaledwie 0,32 km³,

podczas gdy pole powierzchni części zewnętrznej wynosi 257 km², a jej objętość 5,50 km³. Zalew Pucki jest akwenem płytkim o średniej głębokości 3,13 m z trzema zagłębieniami: Jamą Kuźnicką (9,40 m), Jamą Chałupską (4,0 m) i Jamą Rzucewską (5,7 m). Średnia głębokość w części zewnętrznej wynosi 20,5 m, a maksymalna głębokość wynosi 54 m. Obie części Zatoki Puckiej rozdziela naturalna bariera w postaci Rybitwiej Mielizny, która znacząco wpływa na kształtowanie się odmiennych warunków fizycznych, chemicznych i biologicznych w obu częściach zatoki. Ważny udział w kształtowaniu warunków hydrologicznych Wewnętrznej Zatoki Puckiej mają bardzo silne wiatry, które powodują, że kierunek transportu wód w zatoce jest przeciwny do kierunku wiatru. Silne wiatry zachodnie powodują w warstwie powierzchniowej napływ wód do zalewu, a wschodnie odpływ wód do części zewnętrznej Zatoki Puckiej. Temperaturę, zasolenie i gęstość wód w Zatoce Puckiej kształtuje szereg różnorodnych czynników. Należą do nich, oprócz warunków klimatycznych, napływ wód morskich i lądowych oraz zróżnicowanie głębokości. Wiosną i latem wewnętrzna część szybciej się nagrzewa, zaś jesienią i zimą łatwiej traci ciepło. Często też ulega zlodzeniu.

Zatoka Pucka jest to ekosystem o największej bioróżnorodności na całym polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. W 1978 roku Zatoka Pucka Wewnętrzna została pierwszym w Polsce obszarem wód morskich objętych ochroną w ramach Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. W 1992 roku włączono ją do Bałtyckiego Systemu Obszarów Chronionych (Baltic Sea Protected Areas - BSPA), stworzonego pod auspicjami Komisji Helsińskiej. Znajduje się ona również na liście Światowej Organizacji Ochrony Przyrody (World Wide Fund for Nature - WWF). Zatem, Zatoka Pucka to akwen objęty ochroną prawną krajową, jak i międzynarodową¹.

1. Uwarunkowania infrastrukturalne

1.1. Infrastruktura portowa oraz potencjał usługowy portów Zatoki Puckiej

Ważną grupę portów i przystani morskich stanowią ośrodki położone na Półwyspie Helskim i w Zatoce Puckiej (m.in. Jastarnia, Kuźnica, Hel, Puck, Władysławowo). Obszar ten posiada szczególne znaczenie dla aktywności turystycznej (żeglarstwo, sporty wodne, turystyka rowerowa itp.), a porty i przystanie są jednocześnie miejscem stacjonowania floty rybackiej. Szczególnie istotne jest w tym wypadku, także położenie geograficzne portów oraz związane z tym problemy z dostępnością do portów od strony lądu (pomijając port w Pucku). Podstawowym elementem decydującym o bieżących możliwościach usługowych małych portów i przystani morskich oraz o ich potencjale rozwojowym jest infrastruktura portowa².

Dodatkowo można wykazać, że łącznie porty te dysponują podobnym potencjałem w zakresie długości nabrzeży i powierzchni, jak jeden krajowy port morski o podstawowym znaczeniu. Ważnym aspektem analizy infrastruktury portowej, oprócz aspektu ilościowego, jest także jej jakość rozumiana jako występujące tam parametry i wyposażenie (jakość użytkowa), a także jako aktualny stan techniczny budowli (jakość techniczna).

W tabeli poniżej przedstawiono podstawowe parametry wybranych małych portów i przystani Powiatu Puckiego.

¹ www.zostera.pl

² Infrastruktura portowa to znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań określonych w ustawie.

Tab. 1 Małe porty i przystanie morskie Ziemi Puckiej.

GMINA/MIASTO	PORT/PRZYSTAŃ
Gmina Krokowa	Przystań Dębki
Gmina Władysławowo	Port Władysławowo
	Przystań Chałupy
	Przystań Chłapowo
Gmina Jastarnia	Przystań Jastarnia
	Pomosty Jurata
	Przystań Kuźnica
Gmina Hel	Port Hel
Gmina Puck	Przystań Swarzewo
	Przystań Osłonino
	Przystań Rzucewo
Gmina Miasto Puck	Port Puck
Gmina Kosakowo	Przystań Mechelinki
	Przystań Rewa

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 2 Podstawowe parametry infrastruktury portowej wybranych portów i przystani Zatoki Puckiej.

Lp.	Port/przystań	Długość nabrzeży (m)	Powierzchnia lądowa portu (ha)	Powierzchnia wodna portu (ha)	Głębokość (m)
1	Władysławowo	2 371,5	75,5590	11,4374	4,0 - 6,0
2	Hel	1 934,0	8,9625	9,5524	4,0 - 7,0
3	Jastarnia	658,1	28,1160	10,7100	3,8 - 5,0
4	Kuźnica	92,0	0,7050	3,50	3,5
5	Puck	258,7	5,4684	1,8191	2,8 - 3,5
Razem:		5 314,3	118,6109	37,0189	-

Źródło: Materiały Urzędu Morskiego w Gdyni.

Innym z omawianych elementów jest infrastruktura dostępowa od strony morza do portów i przystani. Podstawowymi elementami i urządzeniami wchodzącymi w skład tej infrastruktury są: tory podejściowe, falochrony stałe oraz pływające znaki nawigacyjne. Za utrzymanie odpowiednich parametrów infrastruktury dostępowej odpowiadają właściwe urzędy morskie.

Tab. 3 Infrastruktura zapewniająca dostęp do wybranych małych portów i przystani morskich Zatoki Puckiej.

Lp.	port/przystań	tor podejściowy			Falochrony mb.	stałe znaki nawigacyjne	pływające znaki nawigacyjne
		dł.	szer.	głęb.			
1	Władysławowo	700	60	7,0	829,8	5 szt.	2 szt.
2	Hel	370	60	7,0	795	2 szt.	1 szt.
3	Jastarnia	980	50	5,0	172	6 szt.	7 szt.
4	Kuźnica	1 750	30	3,5	284	2 szt.	4 szt.
5	Puck	1 570	30	2,8	182	5 szt.	10 szt.

Źródło: Materiały Urzędu Morskiego w Gdyni, Materiały Urzędu Morskiego w Słupsku.

Poniżej przedstawiono kluczowe elementy związane z infrastrukturą portową i dostępową od strony lądu do wybranych portów i przystani Zatoki Puckiej wraz z portem we Władysławowie.

Fot. 1 Port we Władysławowie



Źródło: Jan Matzken

Władysławowo

Port morski we Władysławowie pełni funkcję rybacką, pasażerską i żeglarską. Ponadto całorocznie funkcjonują tu usługi jednostek oferujące wędkarskie połowy morskie. Wejście do portu osłaniają dwa falochrony: Północny o długości 620 m i Wschodni o długości 340 m. Wewnątrz, port składa się z trzech basenów: Wejściowego, Wewnętrznego oraz Stoczniowego. Wewnątrz portu znajduje się pirs, którego zadaniem jest oddzielenie części stoczniowej od rybackiej i transportowej, a także zabezpieczenie przed falowaniem. Głębokości w porcie nie przekraczają 4,0 m. W porcie działa stocznia remontowa i zakład przetwórstwa rybnego. W stoczni istnieje wyciąg dla jednostek o długości do 30 m i nośności do 220 ton (slip poprzeczny) z 14 stanowiskami remontowymi. Obiekty stoczniowe zajmują tereny o powierzchni ok. 3,3 ha i zlokalizowane są we wschodniej części portu. W porcie znajdują się place składowe, bocznica kolejowa, dźwig samojezdny (18 ton) oraz pochylnia dla jachtów o długości do 12 m. Jednostki sportowe i turystyczne cumują przy nabrzeżu jachtowym o długości 90 m wyposażonym w pomosty pływające i tzw. Y-bomy. W porcie można skorzystać z sanitariatów, energii elektrycznej wody na nabrzeżu, zatankować olej napędowy oraz zdać śmieci i wody zaolejone. We Władysławowie znajduje się również brzegowa stacja ratownicza SAR oraz morskie przejście graniczne z placówką Urzędu Celnego. Do portu we Władysławowie wiedzie tor podejściowy o długości 700 m i głębokości 7,0 m. Silne prądy wzdłuż brzegu powodują zjawisko przepływania wejścia do portu, co wymaga prowadzenia regularnych prac pogłębiarskich.

Fot. 2 Port w Helu



Źródło: Jan Matzken

Hel

W Helu funkcjonują dwa niezależne od siebie porty: rybacko – handlowo – pasażerski (pozostający w obszarze zainteresowania niniejszego opracowania) oraz port wojenny (obecnie we władaniu Agencji Mienia Wojskowego), który planuje się wykorzystać jako nowoczesny port jachtowy. Pierwszy z nich zlokalizowany jest u nasady Mierzei Helskiej, od strony Zatoki Puckiej. Port otoczony jest dwoma falochronami: Południowym (o długości 180 m) oraz Zachodnim (615 m).

Wody wewnętrzne podzielone są przez trzy pirsy: Rybacki, Kaszubski i Wewnętrzny. Przez to powstały w porcie trzy obszary obsługi: basen wyładunkowo – manewrowy (zewnątrzny), basen wewnętrzny wyładunkowy oraz basen jachtowy. Basen zewnętrzny, który z uwagi na występujące tam falowanie przeznaczony jest do postoju większych jednostek, posiada wejście o szerokości 80 m, które jednocześnie jest wejściem do całego portu. We wschodnim jego narożniku przewiduje się miejsce na ewentualną rampę pływającą, która w przyszłości mogłaby umożliwić cumowanie promu samochodowego. Port wyposażony jest w punkty poboru energii elektrycznej i wody, zbiorniki do odbioru wód zaolejonych, dźwig do podnoszenia jednostek do 5 ton, system monitoringu wizyjnego obejmujący swoim zasięgiem obszar całego portu. Basen wewnętrzny wyładunkowy (przy Nabrzeżu Wyładunkowym) stanowi obecnie miejsce postoju i obsługi jednostek rybackich, ale docelowo ma tam być usytuowana druga część mariny jachtowej. Nabrzeża po drugiej stronie basenu są obecnie miejscem postoju jednostek rybackich i pasażerskich.

Marina Hel zlokalizowana jest w Basenie Jachtowym i dysponuje 60 miejscami postojowymi. Miejsca cumownicze wyposażone są w punkty poboru energii i wody. W marinie można też zdać ścieki i śmieci, a także skorzystać z pryszniców i sanitariatów. W marinie jest dostęp do internetu. Podejście do portu wyznaczone jest względnie krótkim, 370 metrowym torem o głębokości 7,0 m. Port otwarty jest dla jednostek, których długość nie przekracza 80 m i zanurzeniu 6,0 m przy średnim stanie wody.

Fot. 3 Port w Jastarni



Źródło: Jan Matzken

Jastarnia

Port morski w Jastarni pełni funkcje: rybacką, pasażerską, turystyczną i szkolenia żeglarskiego. Port został niedawno zmodernizowany i posiada 130 m pirsu pływającego dla statków rybackich, bramownicę samojezdną (tzw. travelift 65 t.) wraz z pirsami pod bramownicę oraz pochylnię z rampą oraz żuraw o nośności 6,3 t. Znajdują się tu też trzy budynki: budynek administracyjno-socjalny, budynek warsztatowy oraz budynek gromadzenia odpadów. Ponadto występują tutaj stanowiska do remontu oraz zimowania jednostek pływających, mycia kadłubów, odbioru wód zaolejonych oraz

ścieków z kutrów, parking i drogi wewnętrzne. Jest zmodernizowane Nabrzeże Zachodnie, Nabrzeże Łodziowe oraz pomost cumowniczy. Sam basen portowy oddzielony jest od Zatoki Puckiej dwoma falochronami: Zachodnim (o długości 200 m) oraz Wschodnim (o długości 80 m). Głębokość basenu portowego wynosi od 2,0 do 5 m. Wschodnie nabrzeże portu, użytkowane przez jednostki turystyczne i rybackie ma długość 310 m, zachodnie (rybackie) 300 m. W basenie portowym, oprócz pirsu pływającego znajdują się pływające pomosty cumownicze dla jachtów wraz z zapleczem socjalnym i remontowym. Dostęp od strony wody do portu w Jastarni odbywa się torem podejściowym (980 m) o głębokości 5 m. Z uwagi na zatokowe położenie toru i względnie stabilny stan wody nie ma problemu z utrzymaniem parametrów toru wodnego do portu.

Fot. 4 Port w Kuźnicy



Źródło: www.zalewwislany.pl

Kuźnica

Obecnie morska przystań rybacka w Kuźnicy jest nowoczesną przystanią rybacką, posiadającą linię cumowniczą o łącznej długości 420 m, która składa się z:

- falochronu wschodniego o długości 110 m,
- falochronu południowego o długości 186 m,
- dwóch pirsów o długości 32,6 m każdy,
- wyremontowane zachodnie nabrzeże postojowo-wyładunkowe o długości 92,75 m wraz z zmodernizowanym oznakowaniem nawigacyjnym,
- umocniony brzeg o długości 149 m,
- nowa pochylnia do wodowania małych jachtów przy nabrzeżu północnym,
- budynek bosmanatu wraz z zapleczem sanitarnym dla rybaków oraz zjazd dla osób niepełnosprawnych,
- monitoring przystani,
- nawierzchnie drogowe, chodniki, miejsca postojowe o powierzchni 6.191 m².

Do przystani wiedzie tor podejściowy o długości 1750 metrów i głębokości 3,5 m. Dla celów turystycznych powyższa przystań rybacka może także służyć dla jachtów w zależności od wolnych miejsc, a w porcie dostępne jest: wc, prysznic, prąd na kei oraz slip z dźwigiem. W Kuźnicy można dodatkowo zacumować jednostkami o małym zanurzeniu (ok. 0,5 m) przy pływającym pomoście i

stanicy wodnej z informacją turystyczną, po wschodniej stronie miejscowości. Pomost oraz stanica zostały wybudowane w ramach projektu Pierścień Zatoki Puckiej. Znajduje się tu 10 miejsc do cumowania wzdłuż pomostu pływającego oraz pomost spacerowy. W marinie znajdują się: toalety, prysznice, odbiór śmieci, olejów i ścieków i slip.

Puck

Port Morski Puck składa się z dwóch rozdzielonych plażą miejską obszarów (tzw.): przystani rybackiej oraz mariny jachtowej. Jest tym samym bazą floty rybackiej, miejscem uprawiania żeglugi turystycznej, a jednocześnie ważnym ośrodkiem sportów wodnych. Z uwagi na dostęp do relatywnie płytkiego, obszernego oraz charakteryzującego się korzystnym układem wiatrów akwenu stanowi on dogodne miejsce dla organizacji regat m.in. jachtów mieczowych w klasach olimpijskich. W części rybackiej znajduje się prostokątny basen z trzema nabrzeżami o łącznej długości 181 metrów i głębokości 2,5 – 3,5 m. U nasady basenu znajduje się także pomost pływający (spełniający funkcję falochronu).

Fot. 5 Port jachtowy w Pucku



Źródło: Jan Matzken

W części jachtowej, port w Pucku składa się z basenu jachtowego ograniczonego od strony wschodniej falochronem, który wykorzystywany jest jako miejsce postojowe dla jednostek turystycznych, a od strony zachodniej ogólnodostępnym pirsem dla pieszych. Oprócz wskazanych wyżej basenów portowych istnieją także dwa małe baseny (w kierunku północno – zachodnim, pozostałość po dawnym lotnisku nadmorskim). Wewnątrz basenu znajdują się jeszcze dwa pomosty cumownicze. Łączna pojemność basenu jachtowego to 42 jednostki. Przystań jachtowa stała się bazą dla rozwoju innych form turystyki wodnej: motorowodnej, windsurfingu, żeglarstwa morskiego. Oprócz tego port pełni funkcję zaplecza dla rybołówstwa łodziowego oraz funkcję pasażerską dla wycieczek po Zatoce Puckiej. W przystani znajdują się wszystkie niezbędne usługi sanitarne i mediów wraz z możliwością zakupu paliwa i usług sklepu żeglarskiego.

Miasto Puck stało się centrum polskiego żeglarstwa regatowego stając się bazą dla zgrupowań i organizacji regat o najwyższej randze światowej. Ważną rolę w systemie morskiego szkolenia młodzieży i szkoleniu żeglarsko-motorowodnym odgrywa Harcerski Ośrodek Morski.

1.2 Struktura przestrzenna i własnościowa terenów portowych

1) Port w Jastarni



Port morski w **Jastarni** jest bazą dla floty rybackiej oraz żeglugi turystycznej. Portem zarządza Urząd Morski w Gdyni, a przystanią jachtową i zapleczem remontowym Miejski Zarząd Portu Jastarnia (jednostka budżetowa gminy).

Ruchem jednostek pływających kieruje Bosmanat podległy Kapitanowi Portu Hel. Powierzchnia portu obejmuje 31,5437 ha, z czego ponad 50 % należy do Skarbu Państwa. Aż 38,91 % udziału we własności nieruchomości portowych przypada gminie, natomiast właścicielami pozostałego obszaru są: Województwo Pomorskie oraz podmioty prywatne.

Struktura władania odbiega znacząco od struktury własnościowej: obszar o powierzchni niemal 16 ha znajduje się w użytkowaniu lub zarządzaniu Urzędu Morskiego w Gdyni, który włada również częścią nieruchomości należących do Województwa Pomorskiego. Część nieruchomości stanowiących własność gminy (ponad 3,6 ha) znajduje się w użytkowaniu Zarządu Głównego LIGI OBRONY KRAJU.

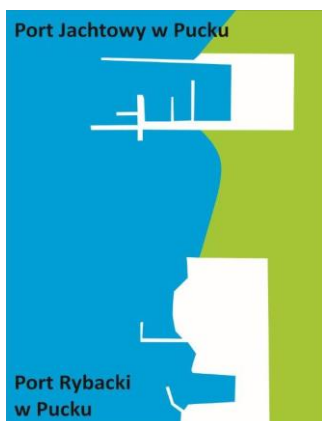
2) Port w Helu

Podmiotem zarządzającym portem w **Helu** jest ZARZĄD PORTU MORSKIEGO HEL KOGA Spółka z o. o., a ruchem jednostek pływających kieruje Bosmanat podległy Kapitanowi Portu Hel. Powierzchnia portu to około 14,5 ha. Największy udział w strukturze własności posiada Skarb Państwa. Nieruchomości te oddane są w użytkowanie wieczyste różnym podmiotom. w części lądowej w przeważającej większości Zarządowi Portu Morskiego Hel KOGA Sp. z o.o. z siedzibą w Helu, który dysponuje obszarem stanowiącym około 62% powierzchni lądowej portu. Pozostała część gruntów oddana jest w użytkowanie wieczyste takich podmiotów jak: Chłodnie Helskie Sp. z o.o., WTI Sp.j., KOGA-MARIS Sp. z o.o.

Źródło: www.hela.com.pl



3) Port w Pucku



Infrastrukturą portową portu w **Pucku** administruje Urząd Morski w Gdyni oraz Gmina Miasta Puck, zaś administratorem przystani jachtowej jest Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji. Ruchem w porcie kieruje bosmanat zlokalizowany w przystani rybackiej.

Ogólna powierzchnia portu to 9,309 ha, z czego ponad 70 % stanowi własność gminy, zaś pozostali znaczący właściciele to Skarb Państwa i osoby prywatne.

4) Port we Władysławowie



Właścicielem portu jest Starostwo Powiatowe w Pucku, a ruchem jednostek zarządza Bosmanat Portu podległy Kapitanatowi Portu Władysławowo.

Portem we **Władysławowie** zarządza spółka publiczna Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich "Szkuner" sp. z o.o. z siedzibą we Władysławowie. Wykonuje ono funkcje eksploatacyjne portu i zarządza portem we Władysławowie, a nadto świadczy usługi stoczniowe polegające na remontach kutrów oraz mniejszych statków.

Tab. 4 Struktura własnościowa gruntów wykorzystywanych na działalność portową w porcie we Władysławowie.

POWIERZCHNIA [m ²]	POWIERZCHNIA [%]	WŁAŚCICIEL LUB RZECZYWISTY UŻYTKOWNIK
161 333	42,57 %	PPIUR SZKUNER Sp. z o.o. we Władysławowie
61 957	16,35 %	osoby prawne ³
46 943	12,39 %	Gmina Władysławowo
41 708	11,01 %	Urząd Morski w Gdyni
24 025	6,34 %	ENERGOBALTIC Spółka z o.o. w Gdańsku
23 699	6,25 %	osoby prywatne
16 578	4,37 %	POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE S.A. w Warszawie
2 430	0,64 %	Urząd Celny
312	0,08 %	PRO

Źródło: Strategia Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie – PPIUR SZKUNER Sp. z o.o.

O ile weźmie się pod uwagę nieruchomości faktycznie wykorzystywane na działalność portową, wówczas wielkość gruntów zajmowanych przez port we Władysławowie jest oceniana na: 378.985 m², zaś powierzchnia akwenu na 114.347 m². W ogólnej powierzchni nieruchomości faktycznie wykorzystywane na działalność portową, stosunki własnościowe kształtują się jak w tabeli powyżej.

1.3 Zaplecze społeczno-gospodarcze portów

Powiat pucki zlokalizowany jest w północnej części województwa pomorskiego. Na jego terenie znajduje się najbardziej na północ wysunięty punkt Polski - przylądek Rozewie. W skład powiatu wchodzi cztery miasta: Hel, Jastarnia, Puck i Władysławowo. Tworzą go gminy miejskie: Hel, Jastarnia, Puck, gmina Władysławowo oraz gminy wiejskie: Kosakowo, Krokowa i Puck. Ich powierzchnię i liczbę ludności w 2014 r. zawarto w tabeli.

³ Głównie: MŁODZIEŻOWA SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA „SZKUNER” we Władysławowie i MIERZEJA HELSKA Spółka z o.o. w Chałupach.

Tab. 5 Powierzchnia i liczba mieszkańców w poszczególnych gminach powiatu puckiego stan na dzień 31 grudnia 2014.

Gmina	Typ	Powierzchnia (km ²)	Liczba ludności
Gmina Puck	wiejska	243,29	25 183
Gmina Władysławowo	miejsko-wiejska	38,1	15 456
Gmina Kosakowo	wiejska	47,37	12 342
Puck	miejska	4,9	11 321
Gmina Krokowa	wiejska	211,83	10 652
Jastarnia	miejska	8	3 866
Hel	miejska	21,27	3 594

Źródło: GUS: Bank Danych Lokalnych – Ludność

Z zestawienia wynika, że największymi pod względem terytorialnym gminami powiatu puckiego były w 2014 r. dwie gminy wiejskie: Puck i Krokowa. Z kolei pod względem populacji: gmina wiejska Puck i gmina Władysławowo.

Tab. 6 Ludność w powiecie puckim w latach 2011-2014

Rok	Ludność na 1 km ²	Ogółem
2014	144	82 414
2013	143	81 597
2012	141	80 738
2011	140	80 106

Źródło: GUS: Bank Danych Lokalnych – Ludność

Średnia liczba ludności w województwie pomorskim przypadająca na jeden kilometr kwadratowy wynosiła w 2014 r.: 126 osób. Powiat pucki kształtuje się zatem powyżej tej średniej (więcej o 18 osób). Biorąc pod uwagę dane za lata 2011 -2013, gdy w odniesieniu do całego województwa kształtowała się ona na poziomie 125 osób – w odniesieniu do powiatu puckiego zaobserwować można także większy jej wzrost (o cztery osoby), niż w przypadku całego województwa pomorskiego (o jedną osobę). Tym samym liczba ludności powiatu puckiego w analizowanym okresie wzrosła aż o 2 308 – co oznacza, że powiat charakteryzuje się wyjątkowymi w skali kraju trendami demograficznymi. W powiecie puckim największą grupę w 2014 r. stanowiły osoby w wieku produkcyjnym, następnie przedprodukcyjnym - na końcu poprodukcyjnym. Podczas gdy w dwóch pierwszych kategoriach liczba mężczyzn nieznacznie przewyższa liczbę kobiet, tak w ostatniej – liczba kobiet jest ponad dwukrotnie wyższa niż mężczyzn.

Transport i łączność

Dostępność od strony lądu określa ilość i jakość dróg głównych i dojazdowych kołowych i kolejowych do miejsc wyładunków, a także ilość i jakość dróg wewnętrznych, placów manewrowych i liczba miejsc parkingowych. Realizowane w ostatnich latach inwestycje drogowe: autostrada A1 (w połączeniu z istniejącą obwodnicą Trójmiasta) oraz droga ekspresowa S6 poprawiły dostępność obszaru. Jest ona jednak zachwiana w sezonie letnim, ze względu na wzmożony ruch turystów udających się na półwysep. Na terenie powiatu i w pobliżu w 2014 r. zlokalizowane były następujące drogi kołowe:

- krajowa nr 6 Granica Państwa (PL-D): Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Reda – Gdynia _ Gdańsk – Łęgowo,
- wojewódzka nr 216 (Reda – Władysławowo – Hel),
- powiatowe (o powierzchni twardej – 190,4 km, gruntowej – 13,8 km),
- gminne (o powierzchni twardej – 206,1 km, o powierzchni gruntowej – 89,3 km).

Oprócz nich na terenie powiatu puckiego jest obecnie czynna jedna linia kolejowa nr 213. Linia nr 263 została rozebrana w 2005 r. (obydwie linie krzyżowały się w Swarzewie). Czynna linia mająca swój początek w Redzie (gdzie odgałęzia się od linii nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński) kończy się na stacji Hel i mierzy 62,827 km. Jest to jedyna w Polsce normalnotorowa linia kolejowa zbudowana na mierzei – przy czym do tej pory (2015 r.) nie została ona zelektryfikowana. Przy linii tej zlokalizowane są czynne obecnie stacje kolejowe i przystanki osobowe: Reda, Reda Rekowo, Mrzezino, Żelistrzewo, Puck, Swarzewo, Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy, Kuźnica (Hel), Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata, Hel. Wzmożony ruch pociągów odbywa się tu w sezonie letnim kiedy to dodatkowo jeżdżą po niej pociągi dalekobieżne, zarówno pospieszne (TLK) jak i ekspresowe. Ruch towarowy, ze względu na brak przemysłu ma marginalne znaczenie. Na omawianym terenie działa też kolejka wojskowa na Helu, która wcześniej służyła głównie do przewozu amunicji używanej przez Wojsko Polskie w Regionie Umocnionym Hel. Obecnie jest to jedyna odtajniona kolejka wojskowa w Polsce, z której częściowo mogą korzystać cywile – dotyczy to kolejki wąskotorowej na terenie Muzeum Obrony Wybrzeża, Kolejka jest zarządzana przez Punkt Bazowania w Helu. Żegluga przybrzeżna nie stanowi obecnie znaczącego elementu systemu publicznego transportu zbiorowego, zajmuje jednak dość ważne miejsce w obsłudze morskich przewozów turystycznych, przede wszystkim pomiędzy miastami aglomeracji trójmiejskiej a Półwyspem Helskim i w obszarze Zalewu Wiślanego (Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”).

Tab. 7 Ruch pasażerski w portach morskich powiatu puckiego w latach 2011 - 2014 (krajowy)

Rok	przyjazdy	wyjazdy
2014	78 996	69 084
2013	98 519	91 407
2012	135 120	132 808
2011	180 383	175 925

Źródło: Stat.gov.pl

W zakresie ruchu pasażerskiego w portach morskich powiatu puckiego w latach 2011 -2014 nastąpił znaczny regres. Zarówno przyjeżdżających jak i wyjeżdżających było tu w 2014 r. o ponad połowę mniej niż w roku 2011. Wzrastającym powodzeniem w ostatnich latach cieszą się też rowery wykorzystywane jako środki transportu służące do pokonywania często znacznych odległości. Ich wzmożony ruch wymógł budowę ścieżek rowerowych także na terenie powiatu puckiego. Wiele ścieżek jest w mieście Władysławowo (30,6 km), Jastarni (16 km) i na Helu (19,6 km). Około 30,0 km ścieżek rowerowych jest w Krokowej, w Kosakowie ok. 50 km., Na terenie gminy Puck jest około 30 km ścieżek, a 5,2 km w mieście Puck.

1.4 Przedpole portowe

Istotnym elementem układu przestrzennego rynku portowego, dla portów Zatoki Puckiej, jest ich przedpole, definiowane jako miejsca docelowe dla żeglugi prowadzonej z/do portów. W tym wypadku

wskazać należy na cztery podstawowe typy relacji transportowych (I → IV), bazujące na charakterystyce przedmiotu przewozu oraz wykorzystywanej gałęzi transportu wodnego. W każdym z obszarów inaczej bowiem trzeba zdefiniować obszary ciężenia.

Tab. 8 Podstawowe typy przedpola portowego dla portów Zatoki Puckiej

Funkcje	Przewozy morskie i rybołówstwo	Przewozy w obrębie Zatoki Puckiej
Transport ładunków	I	III
Transport pasażerów	II	IV

Źródło: opracowanie własne

Dla obszaru oznaczonego „I”, podstawowym przedpołem portowym będzie obsługa transportu towarowego krajowego i międzynarodowego (Władysławowo) oraz transport gazu z platformy wiertniczej do Władysławowa i transport złowionych ryb z łowisk bałtyckich do portów Zatoki Puckiej, Władysławowa i in. W pozostałych obszarach transport ładunków odbywa się sporadycznie. Kluczową kwestią jest w tym przypadku zapewnienie swobodnego oraz posiadającego dobre parametry nawigacyjne dostępu do portów. **Drugi typ („II”)** przedpola portowego dotyczy przewozów pasażerskich realizowanych z portów Zatoki Puckiej do portów krajów bałtyckich i poza Morze Bałtyckie. Można tu mówić jedynie o transporcie załóg jachtów oraz statków żaglowych. Są to głównie przewozy turystyczne, które są ograniczone rozmiarami popytu oraz ich sezonowością. W inny sposób definiować należy przedpole dla relacji obsługiwanych na obszarze Zatoki Puckiej. **W przypadku transportu ładunków („III”)**, przewozy wodne traktować można jako połączenia do innych portów Zatoki Puckiej i Gdańskiej. Elementem determinującym tworzenie tego rodzaju relacji jest niewątpliwie dostosowanie infrastruktury technicznej portów do specjalnych ładunków jakimi są ryby dostarczane np. do przetwórnictwa.

Czwartym wymiarem przedpola portowego o symbolu „IV” są połączenia pasażerskie realizowane w obrębie Zatoki Puckiej i Gdańskiej. W tym wypadku wiodącą relacją transportową jest połączenie Helu z Gdynią, Gdańskiem i Sopotem. W porównaniu do wcześniej opisywanych obszarów aktywności przewozowej, ten element rynku uznać można za relatywnie stabilny mimo malejącego trendu i wycofania się samorządów terytorialnych z dofinansowania przewozów, a także ugruntowana pozycja rynkowa tej atrakcji turystycznej regionu.

Analizując obszar przedpola portowego dla portów Zatoki Puckiej, wskazać również należy na rozproszony ruch pasażerski generowany przez jednostki sportowe i turystyczne (jachty, łodzie motorowe). W tym przypadku wspomnieć należy o portach i przystaniach Gdyni, Sopotu i Gdańska oraz o nowych portach i przystaniach wybudowanych w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”, a także o przystaniach zrealizowanych w ramach projektu pn. Pierścień Zatoki Gdańskiej (współfinansowany ze środków przedakcesyjnych PHARE), które stanowią punkty pośrednie i docelowe podróży turystycznych.

Jako podsumowanie analizowanych wyżej wymiarów i typów przedpola portu morskiego we Władysławowie, wskazać można na statystyki ruchu statków w porcie. Biorąc pod uwagę rejsy statków handlowych, wskazać można na 174 zawinięcia do portu we Władysławowie w 2014 roku, z czego 84 odbyły się w ruchu międzynarodowym. Tak więc, zapewnienie dobrego dostępu do portu od strony

morza, jak również udrożnienie dróg wodnych stanowi jeden ze strategicznych celów rozwojowych portu.

Tab. 9 Ruch statków transportowych w porcie morskim we Władysławowie w latach 2012-2014 (jednostek)

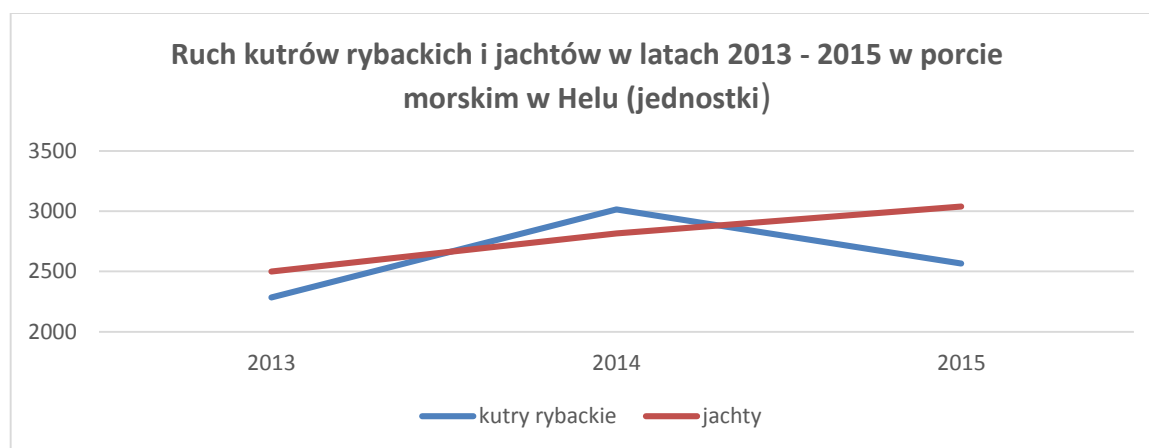
Lata	2012	2013	2014
ogółem	174	165	174
W ruchu międzynarodowym	84	bd.	84

Źródło: *Transport – wyniki działalności 2004-2014*, GUS Warszawa, www.stat.gov.pl

Tab. 10 Ruch kutrów rybackich i jachtów w porcie morskim w Helu w latach 2013-2015 (jednostek)

Lata	2013	2014	2015
Kutry rybackie	2 284	3 014	2 566
Jachty powyżej 3 h	2 499	2 816	3 038

Źródło: *Kapitan Portu w Helu*



Tab. 11 Ruch statków w porcie morskim we Władysławowie w 2014 r.

Lata	2014
ogółem	6 760
W ruchu międzynarodowym (statki + jachty)	600
Kutry rybackie	2 500
Kutry wędkarskie	3 000
Inne jednostki polskie (statki, kutry, jachty)	660

Źródło: *Kapitan Portu we Władysławowie*

Przedstawione wyżej wielkości, uzupełnione przez charakterystykę ruchu indywidualnego, co dotyczy oczywiście jednostek sportowych i turystycznych pokazują znaczną różnicę pomiędzy danymi Kapitana Portu a danymi urzędów statystycznych. Aktywność żeglugi turystycznej posiada dużo większe znaczenie w generowaniu pośrednich efektów społeczno-gospodarczych (rozwój handlu, gastronomii i bazy noclegowej), niż w przypadku bezpośredniego oddziaływania na funkcjonowanie portu (np. przychody z opłat portowych). Bardzo znamienne jest porównanie trendów w ruchu kutrów rybackich i jachtów w Helu, gdzie wyraźnie widać stabilny trend wzrostowy ruchu jachtów i trend spadkowy ruchu kutrów rybackich.

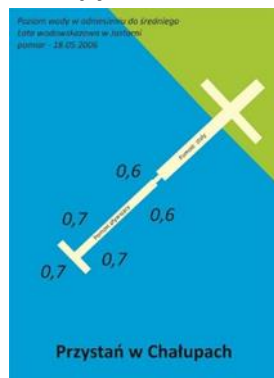
Natomiast w relacjach wewnątrz-zatokowych, zwrócić należy uwagę na tworzenie spójnej i kompleksowej oferty przewozów turystycznych i komunikacyjnych. Działanie takie wdrażane może być ze wsparciem gmin Zatoki Puckiej i Gdańskiej oraz w ramach Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. Przewozy pasażerskie mogą mieć także charakter czysto turystyczno-widokowy, podczas których jednostka nie zawija do innych portów i przystani na zalewie. Przewozy takie są prowadzone z Helu przez 4 jednostki. Dodatkowo w 2015 r. zaistniały nowe połączenia pasażerskie Hel – Jastarnia i Puck – Jastarnia.

1.5 Struktura rodzajów działalności

Potencjał portów i przystani morskich Zatoki Puckiej wymaga wskazania podstawowych funkcji, jakie spełniają one obecnie. Potencjał ten określony jest w n/w funkcjach: handlowo - przeładunkowa, przemysłowa, turystyczna, rybacka i pozostałe (np. mieszkaniowa, usługowa).

Wykaz i aktywności portów i przystani Zatoki Puckiej

Chałupy



„Port Chałupy” położony jest na wschodnim krańcu miejscowości Chałupy nad Zatoką Pucką. Drewniane pomosty umożliwiają cumowanie jednostek o zanurzeniu do 1,2 metra. Parking zapewnia miejsce dla około 30 samochodów. W skład portu wchodzi: bar z widokiem na zatokę, tradycyjna wędzarnia kaszubska oraz taras restauracyjny położony bezpośrednio nad wodą. Punktem charakterystycznym jest 24 metrowej wysokości replika masztu żaglowca z XIX wieku.

Dzisiejsze Chałupy to przede wszystkim mekka windsurfingu. Znajduje się tu wiele szkółek i wody przybrzeżne są zatłoczone deskami z żaglami. Znajdują się tu dwa pomosty gdzie można zacumować. Pomost w centrum osady, wybudowany w projekcie Pierścienia Zatoki, znajduje się na płyciźnie i głębokość przy nim wynosi tylko około 40 cm. Natomiast na wschodnim krańcu miejscowości, pod repliką masztu z żaglowca, znajduje się „Port Chałupy”. Jest to restauracja / tawerna / smażalnia przy której są dwa małe pomosty. Głębokość na końcu pomostu wynosi około 2 metrów. A to dzięki temu, że port położony jest na skraju Chałupskiej Jamy i przez to dostępny dla jednostek o zanurzeniu do 1,2 m.

Właściciel tej przystani Pan Aleksander Celarek jest skutnikiem i żaglomistrzem jak również jednym z inicjatorów dorocznego festiwalu / regat starych łodzi rybackich tzw. pomeranek. Festyn ten odbywa się w lipcu i nosi nazwę: "Kaszubskie Łodzie pod Żaglami" ("*Kaszëbszczi bôtë pod żôglama*").

„Port Chałupy” to również wypożyczalnia sprzętu wodnego oraz rowerów (do dyspozycji jest 30 różnorodnych rowerów: trekkingowi, górskie, tandemy, dziecięce) Wynająć można tradycyjne łodzie drewniane: żaglowe, motorowe (spalinowe oraz elektryczne) oraz łodzie wiosłowe. Port oferuje ponadto: zabawy na wodzie (np. banan), naukę pływania na nartach wodnych, wakeboardzie oraz skateboardzie, rejsy po zatoce nowoczesną ślizgową motorówką i luksusowym motorowym katamaranem, taksówkę wodną na Hel. Jest tu też mała przystań rybacka z zarejestrowanymi 6-ma łodziami rybackimi oraz 2 łodziami wiosłowymi.

Chłapowo

Chłapowo to mała miejscowość nadmorska. Już w latach międzywojennych Chłapowo zyskało na znaczeniu jako letnisko. Dużym także atutem miejscowości jest lokalizacja pomiędzy Władysławowem i Jastrzębią Górą, oraz bliskie sąsiedztwo Rozewia z latarnią morską. Mała przystań rybacka miejscowych rybaków zlokalizowana jest na plaży pomiędzy wejściami nr 14 a 13. Jest to teren kapitanatu portu we Władysławowie. W porannych godzinach można tu zakupić świeżo złowione ryby. Przystań rybacka funkcjonuje z zarejestrowanymi 2-ma łodziami rybackimi oraz 2 łodziami wiosłowymi. Stacjonują tu tradycyjne łodzie rybackie.

Dębki

Miejscowość Dębki położona jest u ujścia rzeki Piaśnicy, na obszarze Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Miejscowość z przystanią morską dla rybaków (pas plaży). Kiedyś wioska rybacka, obecnie nadmorska miejscowość wypoczynkowa. Zamieszkała przez ok. 200 stałych mieszkańców wioska. W Dębkach znajduje się kilka XIX-wiecznych chałup rybackich.

W Dębkach zorganizowano letnie kąpielisko morskie przy wejściu od nr 18 do 25, obejmujące 100 m linii brzegowej. Znajduje się tu mała przystań rybacka z zarejestrowanymi 5-ma łodziami rybackimi. Rybacy pływają na tradycyjnych łodziach drewnianych.

Hel

Port rybacki w Helu znajduje się w najbardziej atrakcyjnym turystycznie miejscu w mieście. Stanowiska postojowe dla jachtów są zlokalizowane przy pomostach pływających oraz przy Pirsie Wewnętrzny i Rybackim. Posiada 60 stanowisk dla jednostek sportowych i turystycznych, głębokość basenu jachtowego to maksymalnie 4,5 m. Od maja do końca września, port rybacki jest też miejscem gdzie dobijają jednostki białej floty - statki pasażerskie kursujące z Gdańska, Sopotu i Gdyni. Również w tym okresie uruchamiane są usługi przewozów krajoznawczych po zatoce i w okolicy cypla.

W porcie funkcjonuje Lokalne Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb prowadzone przez Zrzeszenie Rybaków Morskich – organizację producentów z Władysławowa. Funkcjonują tu także trzy punkty rozładunku ryb w oparciu o urządzenia pompowe, usytuowane na nabrzeżach. Wyładunków dokonują tu zarówno armatorzy kutrów na stałe zarejestrowanych w Helu, jak też kutry z Władysławowa, Jastarni, Kuźnicy, Górek Zachodnich, Górek Wschodnich, Darłowa, Dziwnowa, Gdańska, Łeby, Ustki, a także kutry bandery niemieckiej i fińskiej. W obszarze portu działają: firma przetwórczo-połowowa Koga-Maris Sp. z o. o. i chłodnie składowe prowadzone przez Chłodnie Helskie Sp. z o. o. Działają tu również trzy bazy nurkowe. Port Hel jest też miejscem pierwszej rejestracji złowionych gatunków ryb, których zasoby wymagają wzmożonej ochrony lub wzmożonego nadzoru. Hel to także morskie przejście graniczne. W obszarze drugiego portu siedzibę lądową i miejsce postoju jednostek pływających posiada Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – SAR. Położenie portu praktycznie w środku tkanki miejskiej powoduje, że falochrony oprócz funkcji nabrzeży cumowniczych i miejsc rozładunku ryb pełnią także funkcję promenady spacerowej prowadzącej do ciekawych miejsc. Z jednej strony na cypel – początek Polski ze zlokalizowanym tam Kopcem Kaszubów, z drugiej zaś strony do centrum miasta w kierunku gotyckiego kościoła, w którym obecnie mieści się Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku Oddział Rybołówstwa. Latem w porcie urządzone są liczne smażalnie i wędzarnie ryb oraz portowe knajpki.

Jastarnia

Tu znajduje się jeden z największych portów rybackich nad Zatoką Pucką. Port rybacki w Jastarni to jedna z największych atrakcji na Półwyspie Helskim. W związku z budową mariny, port został w

ostatnich latach zmodernizowany i należy obecnie do najnowocześniejszych w regionie. Można tu też kupić świeżą rybę prosto z kutra oraz wędzoną z wędzarni. Do portu przypłynąć można także tramwajem wodnym z Gdyni. Po drugiej stronie portu znajduje się przystań żeglarska dysponująca 82 miejscami postojowymi. Głębokość w porcie waha się od 2 do 5 m. Do dyspozycji żeglarzy: prąd oraz słodka woda na kei. W przystani rybackiej zarejestrowano 30 łodzi rybackich oraz 6 łodzi wiosłowych.

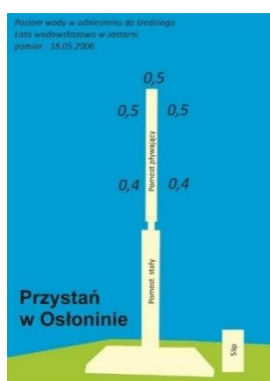
Jurata

Jurata jest częścią gminy Jastarnia położoną wśród lasów, wydm na Półwyspie Helskim. Przebiega przez nią linia kolejowa łącząca Gdańsk z Helem. Dzisiaj - prestiżowe kąpielisko, w którym wypoczywają znane osobistości ze świata kultury i polityki. W pobliżu Juraty znajduje się rezydencja Prezydenta RP. Molo - od strony Zatoki Puckiej znajduje się piękne długie, drewniane molo, wchodzące daleko w płytką zatokę ok. 320 m. Molo zostało zbudowane w latach siedemdziesiątych i rozciąga się z niego malowniczy widok na zatokę. Molo posiada pomosty cumownicze dostępne dla jednostek o zanurzeniu ok. 0,4 m. W pobliżu znajduje się liczna gastronomia. Tuż przy molo znajdują się wypożyczalnia sprzętu wodnego, serwis sprzętu motorowodnego oraz przechowalnia. Ponadto każdy może skorzystać ze szkolenia windsurfingowego i żeglarskiego. Tradycyjnymi łodziami można się wybrać w rejs po Zatoce Puckiej.

Kuźnica

Kuźnica to dawna wieś rybacka, obecnie będąca częścią gminy miejskiej Jastarnia i letnisko nadmorskie. Kuźnica swą historią sięga XVI w, kiedy to Półwysep Helki był szeregiem wysepek. Pierwsza wzmianka o Kuźnicy pochodzi z 1570 r. Obecnie w Kuźnicy można zacumować jednostkami o małym zanurzeniu przy pływającym pomoście i stancy wodnej z informacją turystyczną, po wschodniej stronie osady. Pomost oraz stanica zostały wybudowane w ramach projektu Pierścienia Zatoki Gdańskiej. Port rybacki w Kuźnicy jest obecnie w stanie przyjąć 10 jachtów. W zależności od stanu wody, bezpiecznie do portu mogą wejść jachty turystyczne o max. zanurzeniu 1,5m. Tor podejściowy w sezonie jest oznakowany. W porcie można skorzystać z wc i prysznica oraz uzyskać dostęp do energii elektrycznej na kei. Zarejestrowano tutaj 28 łodzi rybackich oraz 13 łodzi wiosłowych.

Oślonino



Oślonino - wieś kaszubska, powstała w 1355 roku. Należała do dóbr rzucewskich i rzucewsko-wejherowskich. Z Rzućewem połączona 10-kilometrową aleją lipową zwana Aleją Sobieskiego z XVII w. Według legendy aleję sadził sam Jan III Sobieski, w czasie gdy właścicielką dóbr rzucewskich była jego siostra Katarzyna. Na plaży wybudowano tu pomost cumowniczy z przyczółkiem, stały pomost o długości 26 m, 36-cio metrowy pomost pływający i pochylnie. Również ta przystań jak większość z projektu Pierścienia Zatoki Gdańskiej, jest dostępna tylko dla jednostek o niewielkim zanurzeniu do ok. 0,4 m. Największą atrakcją położonej na południowym krańcu Kępy Puckiej jest Klif Ośloniński, z którego roztacza się widok na Zatokę i Półwysep Helki.

Brzegi Oślonina otaczają mielizny, na których spoczywają wraki wielu statków. W okolicy samej przystani nie ma żadnej infrastruktury. Na południe od miejscowości, w okolicach rezerwatu, można obserwować rzadkie okazy ptactwa.

Mechelinki



Mechelinki to stara wieś kaszubska w Polsce położona w gminie Kosakowo. W bezpośrednim sąsiedztwie Mechelinek znajduje się rezerwat przyrody "Mechelińskie Łąki", znajduje się tu piaszczysta plaża. Przystań w Mechelinkach adresowana jest dla sektora rybackiego. Przystań rybacka składa się z części lądowej i morskiej. W skład części lądowej wchodzi: budynek warsztatu łodziowego z zapleczem socjalnym, 10 boksów dla rybackich zlokalizowanych w 5-ciu budynkach oraz budynek hali sprzedaży ryb wraz z chłodnią i wytwórnią lodu oraz plac manewrowo-składowy. Łączna powierzchnia zabudowy wynosi 1136 m². W części morskiej znajdują się: pomost żelbetowy o długości ok. 170 mb i szerokości 4,5 z pokładem drewnianym, posadowiony na palach. Jest tu także pomost cumowniczy o konstrukcji stalowej o długości 55 m i szerokości 3,8 m wraz z wyposażeniem połączony z pomostem żelbetowym z urządzeniem do transportu skrzyń. Na koronie wału przeciwsztormowego umieszczonych zostało 5 wyciągarek łodziowych, które wraz z dalbą zwrotną zapewniają pełną obsługę łodzi rybackich. Przystań wyposażona jest również w zestaw ciągnika i przyczep łodziowych, przy pomocy którego możliwe jest podejmowanie łodzi rybackich z wody i przewożenie ich na plac manewrowy lub do warsztatu łodziowego. Infrastruktura ta powstała w wyniku realizacji projektu; Zagospodarowanie Przystani Rybackiej w Mechelinkach, współfinansowanego ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rybackiego zapewniającego inwestycje w zrównoważone rybołówstwo. Na stałe zarejestrowano tu 10 łodzi rybackich. Ze względu na duże falowanie przy wiatrach wschodnich niezbędne jest wybudowanie falochronu osłonowego.

Puck

Port w Pucku jest portem z przystanią rybacką i niezależną mariną jachtową. Stanowi bazę dla floty rybackiej i rozwijającej się żeglugi turystycznej, jest także ośrodkiem sportów wodnych. Port Puck jest położony na zachodnim wybrzeżu Zatoki Puckiej na Pobrzeżu Kaszubskim. Dzieje portu handlowego w Pucku sięgają wczesnego średniowiecza a jego relikty tkwią głęboko w wodach zatoki. W okresie XVI i XVII stulecia była tu baza floty kaperskiej a następnie królewskiej. Pucki port to także historyczne miejsce zaślubin Polski z morzem, które miało miejsce 10 lutego 1920 r. Wydarzenie do upamiętnia symboliczny słupek zaślubinowy oraz popiersie gen. Józefa Hallera, który dokonał aktu zaślubin. Port znajduje się w północnej części Miasta Pucka. Port Puck tworzą dwa baseny portowe oddzielone plażą i obiektami Harcerskiego Ośrodka Morskiego. Według rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1999 roku, port morski w Pucku obejmuje obszar od wschodniego falochronu basenu Jachtowego do rowu melioracyjnego przy zachodniej części basenu Rybackiego, a także obszar do ulic Tadeusza Kościuszki i Żeglarzy. Ruchem statków kieruje Bosmanat Portu Puck podległy pod Kapitanat Portu Władysławowo. Infrastrukturą portową administruje Urząd Morski w Gdyni oraz miasto Puck.

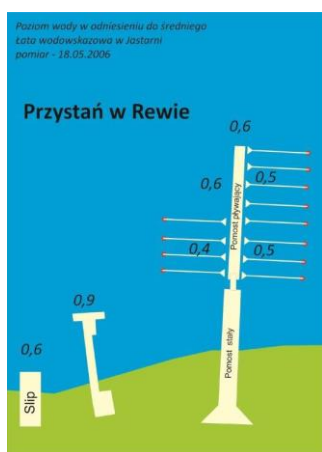
Marina jachtowa (żeglarska) w Pucku przyjmuje jednostki o długości kadłuba do 20 m i zanurzeniu nie przekraczającym 2,8 m. Z ramienia władz miasta Pucka administratorem mariny jest Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji w Pucku. Basen Rybacki posiada prostokątny kształt i 3 nabrzeża, których wschodnie ma długość 67 m, południowe 40 m, zachodnie 74 m. Głębokości w basenie wahają się od 2,5 m do 3,5 m.

Harcerski Ośrodek Morski w Pucku

Harcerski Ośrodek Morski w Pucku znajduje się pomiędzy portem jachtowym a rybackim. Posiada flotę jachtów żaglowych i motorowych, które spełniają wymogi bezpiecznej żeglugi, łodzie te można wypożyczać osobom posiadającym uprawnienia żeglarskie i motorowodne. Osobom bez doświadczenia proponuje się możliwość skorzystania z usług instruktora (sternika). Oprócz tego na terenie ośrodka znajduje się wypożyczalnia sprzętu żeglarskiego oraz hala szkutnicza, w której wykonywane są usługi w zakresie remontów bieżących i kapitalnych, a także zabudowy nowych jachtów z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb klienta. Oferowane jest zimowanie jachtów na placu, plaży lub wewnątrz hali szkutniczej.

Ośrodek jest producentem łodzi typu „Puck” zbudowanych na potrzeby turystyczne i szkoleniowe. W łodzi zastosowano wiele rozwiązań, które czynią ją bezpieczną oraz prostą w obsłudze. Jej walory można sprawdzić między innymi podczas regat organizowanych w tej klasie od maja do końca września. Obecnie HOM dysponuje 25 łodziami tej klasy.

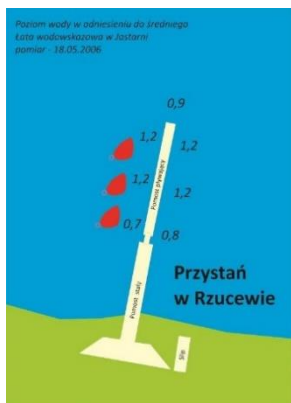
Rewa



Rewa to mała wioska położona u podstawy unikatowej Mierzei Rewskiej, zwanej "Szperkiem" lub "Szpyrkem". Jest to łacha piachu ciągnąca się w głąb morza. Przedłużenie tego ponad kilometrowego cypla "Ryf Mew" rozdziela ciepłe wody Zalewu Puckiego od zewnętrznej bardziej słonej i chłodniejszej części wód Zatoki Puckiej. Mierzeja w większej części jest zanurzona w wodzie i ciągnie się aż do płycizn Półwyspu Helskiego. Jednak przy niskich stanach wody tworzy ona wyspy na środku zatoki. Cypel Rewski jest jednym z bardziej popularnych w Polsce miejsc do uprawiania windsurfingu i kitesurfingu. Znajduje się tu kilka szkółek kite- i windsurfingowych. Rewa posiada dwie plaże, północną z cieplejszą wodą ale o bardziej zatokowym charakterze i tę wschodnią z większą ilością piasku, szerszą, bardziej otwartą na kaprysy natury.

W ramach projektu "Pierścień Zatoki Gdańskiej", współfinansowanego ze środków PHARE, w Rewie zrealizowano budowę sezonowego pomostu cumowniczo-spacerowego z przyczółkiem i pomostu pływającego oraz budynku Punktu Informacji Turystycznej. Przystań wyposażona jest w pływający pomost cumowniczy oraz pomost stały spacerowy na palach. Możliwość cumowania jednostek o niewielkim zanurzeniu (małe żaglówki, niewielkie łodzie motorowe). Przystań znajduje się po wewnętrznej części zatoki, przy plaży północnej. Obecnie rewska infrastruktura turystyczna posiada kilka sezonowych stanowisk cumowniczych. Część stała pomostu (przyczółek) jest oświetlona. W Rewie zarejestrowano 3 łodzie rybackie. W pobliżu przystani znajduje się informacja turystyczna (o wydłużonych godzinach pracy w sezonie) prowadzona przez Referat ds. Kultury Sportu i Rekreacji Urzędu Gminy Kosakowo. Planowane jest przedłużenie pomostu w Rewie celem zwiększenia liczby miejsc postojowych oraz stworzenia możliwości cumowania jednostek o większym zanurzeniu. Niezbędnym jest stworzenie zaplecza socjalnego dla wodniaków poprzez rozbudowę budynku tzw. bosmanatu, celem stworzenia m. in infrastruktury organizacyjno-techniczno-higienicznej. Dofinansowanie na to zadanie można pozyskać w ramach przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. Na terenie Rewy można wypożyczyć łodzie klasy puck oraz skutery wodne. U nasady cypla istnieją sezonowe szkółki wind i kitesurfingu.

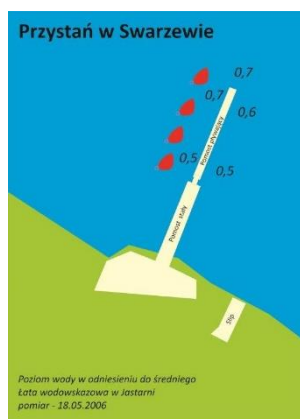
Rzucewo



Rzucewo to rybacka wieś kaszubska położona nad zatoką Pucką, pomiędzy Rewą a Puckiem. Znajduje się tutaj zabytkowy neogotycki pałac w Rzucewie - siedziba rodziny von Belowów z 1840, obecnie luksusowy hotel Zamek Jan III Sobieski, nazwa związana z tym, że niegdyś Rzucewo było w posiadaniu Sobieskich. W okolicy znajduje się zgrupowanie głazów narzutowych stanowiących pomnik przyrody pod nazwą „Dwunastu Apostołów”, a ponadto aleja lipowa z XVII wieku, zwana Aleją Sobieskiego - jak mówi tradycja, sadził ją nad brzegiem zatoki sam Jan III Sobieski, kiedy wioska należała do jego siostry Katarzyny.

W Rzucewie znajduje się pomost dostępny dla jednostek o zanurzeniu ok. 0,7 m. Brak jest zaplecza socjalnego.

Swarzewo



Stacja wodna w Swarzewie posiada zaplecze turystyczno-żeglarskie. Molo postojowe składa się z części stałej oraz pływającego pontonu. Do samego pomostu mogą dobić jedynie jednostki o małym zanurzeniu od 0,3 do 0,7 m. Większe muszą cumować z dala od brzegu przy bojach. Można tu wypożyczyć sprzęt wodny, jest informacja turystyczna, gastronomia, zaplecze socjalne, odbywają się szkolenia żeglarskie. Warte obejrzenia jest kapliczka i sanktuarium związane z kultem Maryi Królowej Polskiego Morza.

Wypożyczalnia sprzętu pływającego posiada kajaki, łodzie wiosłowe i rowery wodne na wynajem. W tej małej przystani rybackiej zarejestrowano 6 łodzi rybackich.

Władysławowo

Port morski we Władysławowie posiada 2 167 m nabrzeży. Jego początki sięgają lat 30. XX, kiedy stanowił główny port rybacki w Polsce nad otwartym Bałtykiem. Do dziś jest to największy port rybacki w naszym kraju. Cumują tu także jachty i łodzie żaglowe. Przystań jachtowa posiada 20 miejsc postojowych. Coraz bardziej popularną formą turystyki są rejsy wędkarskie po Bałtyku. Niezwykłą promenadę spacerową stanowi falochron, który jest też doskonałym punktem widokowym na port, Bałtyk oraz plażę. W siedzibie PLGR znajduje się interaktywna wystawa „Praca Rybaka – jak, gdzie, czym”. W bezpośrednim sąsiedztwie, na wzgórzu wznosi się budynek „Domu Rybaka” (obecnie siedziba Urzędu Miasta) z charakterystyczną wieżą, na szczycie której zlokalizowany jest punkt widokowy. We wieży mieści się też oryginalne Muzeum Motyli.

Możliwości przeładunkowe portu w 2014 r. wynosiły 7,3 tys. ton. W tym samym roku, zawinęło do niego 6.760 statków, kutrów i jachtów. W porcie Władysławowo funkcjonuje stocznia remontowa, która przeprowadza naprawy kutrów oraz innych mniejszych jednostek. Dysponuje ona halą obróbki mechanicznej, halą remontową z suwnicą oraz placem i budynkiem magazynowym (wg. www.szkuner.pl). W porcie rybackim zarejestrowanych jest 60 kutrów i wiele łodzi rybackich oraz łodzi wiosłowych i jednostek wędkarskich.

Władysławowo Małe Morze

Kemping "Małe Morze" położony jest nad Zatoką Pucką (pierwszy od Władysławowa na Półwyspie Helskim). Posiada specyficzny, sprzyjający mikroklimat. Przystań przystosowana do obsługi jachtów mieczowych. Stanowi doskonałą bazą wypadową do organizowania wycieczek krajoznawczych w kierunku Helu oraz w stronę Gdańska. Oferuje wiele atrakcji w tym: ośrodek żeglarski, szkoła windsurfingu, restauracja z daniami regionalnymi i rybnymi, sklep windsurfingowy, rejsy szkoleniowo - turystyczne jachtami żaglowymi, wypożyczalnia sprzętu windsurfingowego i wodnego, czartery jachtów, boiska do koszykówki, siatkówki i kortball.

1.6 Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych portów

Ocenę wykorzystania istniejących możliwości usługowych portów Zatoki Puckiej należy rozpatrywać w następujących funkcjach:

- handlowo - przeładunkowej,
- przemysłowej,
- turystycznej,
- rybackiej,
- pozostałej (np. mieszkaniowa, usługowa),
- funkcji społecznej.

Funkcja handlowo-przeładunkowa

Funkcja **przeładunkowa** (transportowa), do której zaliczyć można dwa podstawowe obszary aktywności: działalność przeładunkową (obsługa relacji morze – ląd) oraz działalność logistyczną (magazynowanie oraz świadczenie usług na rzecz ładunku), która to bazuje na strumieniach ładunkowych generowanych przez port.

Jednocześnie funkcja transportowa może się przejawiać obsługą ruchu pasażerskiego (należy tu jednak podkreślić różnice pomiędzy rejsami komunikacyjnymi, a wycieczkowymi). Warty podkreślenia jest jednocześnie fakt, iż z funkcją transportową portów morskich, również tych małych, związane jest uzyskiwanie przychodów z tytułu obsługi jednostek pływających przez administratora portu morskiego (opłaty portowe).

Kolejną funkcją realizowaną w portach morskich może być **handel**. Rozpatrując podstawowe obszary działalności handlowej w porcie, a także odnosząc niniejszą kwestię do funkcjonowania małych portów i przystani morskich, wskazać można na następujące przypadki realizacji funkcji handlowej:

1. Obrót rybą, w tym działalność centrów (aukcji rybnych) oraz punktów pierwszej sprzedaży ryb.
2. Działalność handlowa związana z obrotem portowo – morskim (sprzedaż lub skup towarów podlegających obsłudze transportu morskiego – tożsama z logistyczną funkcją transportową).
3. Działalność handlowa realizowana na statkach wykorzystujących port jako miejsce stacjonowania statku (rejsy handlowe).

Obecnie działalność transportowa realizowana w małych portach i przystaniach morskich ma charakter sezonowy (pasażerowie) lub incydentalny (ładunki), co związane jest z czasowym lub bardzo ograniczonym popytem na tego rodzaju usługi na ich zapleczu. Duża liczba zawinięć w portach związana jest głównie z funkcjonowaniem w nich regularnych, sezonowych linii pasażerskich.

Projektem, w który zaangażowanych zostało wiele podmiotów, a który w założeniu ma się przyczynić do odciążenia połączeń drogowych pomiędzy Trójmiastem, a Półwyspem Helskim jest Tramwaj Wodny. Łącznie uruchomionych zostało pięć linii żeglugowych, o całkowitym, dziennym potencjale przewozowym 5 340 osób oraz 560 rowerów. Warto dodać, że średnie wykorzystanie tramwajów wodnych wyniosło nawet 58,7%. Obecnie połączenia te w ograniczonym zakresie realizowane są przez Żeglugę Gdańską na trasie Gdańsk – Hel, Gdynia – Hel, Sopot – Hel. Kolejnym krokiem rozwoju koncepcji Tramwaju Wodnego, który postulowany jest w odniesieniu do połączeń Trójmiasto – Półwysp Helski jest włączenie do przewozów jednostek pasażersko – samochodowych, które mogłyby być odpławiane w porcie w Gdyni i Jastarni. Działanie takie wymaga jednak odpowiednich analiz efektywności finansowej i ekonomicznej, a także wsparcia ze strony władz publicznych. W przypadku przewozów ładunkowych potwierdzeniem tezy o marginalnym znaczeniu małych portów dla obsługi transportu morskiego świadczy fakt, że tylko w przypadku portu we Władysławowie – w ostatnich latach notowane były statystyki ładunkowe. Co więcej uzyskane wartości potwierdzają marginalne znaczenie tego typu aktywności.

Główną przyczyną tego stanu jest brak wystarczającego potencjału produkcyjnego (zakłady produkcyjne, których wyroby wymagałyby wykorzystania transportu morskiego) lub konsumpcyjnego (istnienie dużych aglomeracji) na zapleczu portowym. Co ważniejsze, z uwagi na regionalny charakter działalności transportowej małych portów, stosunkowo słabo rozwiniętą sieć infrastrukturalnych połączeń drogowych i kolejowych, a także bliską konkurencję ze strony dużych portów Gdańska i Gdyni, potencjał ten musiałby istnieć na ograniczonym powierzchniowo obszarze.

Skutkiem braku ładunków w małych portach województwa pomorskiego są także ograniczone możliwości rozwoju działalności logistycznej oraz handlu bazującego na tym strumieniu. Jednocześnie ograniczone rezerwy terenowe, ukierunkowanie działalności portowej na funkcje turystyczne oraz oddalenie portów od potencjalnych rynków zbytu nie daje przesłanek dla wskazania tego typu aktywności jako istotnej w rozwoju małych portów i przystani morskich. Oczywiście, koniecznym jest utrzymanie odpowiedniego potencjału przeładunkowego (infrastruktura nabrzeżowa) dla realizacji potencjalnych przyszłych potrzeb transportowych. Podkreślić jednak należy, że będą miały one incydentalny lub sezonowy charakter.

Funkcja przemysłowa

Funkcja przemysłowa to jeden z najslabiej rozwiniętych obszarów aktywności małych portów Zatoki Puckiej. Wynika to z kilku zasadniczych przesłanek:

- braku rozwiniętej funkcji przemysłowej w przeszłości;
- upadku krajowego przemysłu okrętowego oraz polityki UE ograniczania potencjału floty połowowej;
- relokalizacji zakładów przetwórczych przemysłu rybnego poza tereny portowe;
- rozwoju funkcji turystycznej i pojawiających się w związku z tym konfliktów;
- ograniczeń środowiskowych (m.in. Natura 2000).

W praktyce można więc wskazać jedynie na występującą na terenie Zatoki Puckiej działalność stoczniową oraz przetwórstwo rybne. Funkcje przemysłowe na terenach portowych można sprowadzić do stoczni. Aktualnie działalność stoczniowa realizowana jest jedynie we Władysławowie. We Władysławowie działalność stoczniowa stanowi jeden z obszarów aktywności przedsiębiorstwa Szkuner Sp. z o.o. Istniejące tam zaplecze stoczniove, składa się ze slipu wyposażonego w 5 torów zjazdowych i 14 stanowisk remontowych (jednostki o nośności do 220 ton), hali montażowej (8 970

m²), budynków socjalnych oraz warsztatów (29 700 m²). W stoczni dokonywane są przeglądy, remonty roczne i kapitalne jednostek rybackich i innych statków. Jako potencjalny obszar działalności realizowanej w najbliższym czasie wskazać można ponadto złomowanie jednostek rybackich lub budowę konstrukcji stalowych. W dalszej perspektywie, co związane jest zarówno z procesem modernizacji krajowej floty rybackiej (średni wiek kutra rybackiego to 38,1 lat), jak też ożywieniem na światowym rynku stoczniowym, możliwa będzie budowa nowych statków.

Przyszły rozwój funkcji przemysłowej może być także oparty o zupełnie nowe aktywności gospodarcze, które będą rozwijane na obszarach portów Zatoki Puckiej. Z uwagi na fakt relatywnie wysokich kosztów dostępu do terenów portowych (w porównaniu do obszarów poza portem), przesłanką lokalizacji musi być bezpośrednie powiązanie działalności z dostępem do morza. Odnosić się to może do konieczności wykorzystania transportu morskiego, jak i zasobów morza. W drugim przypadku można wskazać na takie bogactwa, jak minerały (m.in. piasek i kruszywa) lub energia wiatrowa. Na terenach portowych rozwijana może być na przykład produkcja prefabrykatów betonowych czy elementów wiatraków dla morskich farm wiatrowych.

Funkcja turystyczna

Funkcja turystyczna portów i przystani Zatoki Puckiej i jej otoczenia wymaga szczególnego potraktowania. Wynika to z kilku kluczowych czynników, takich jak:

- naturalne położenie portów na styku lądu z morzem, a tym samym bezpośrednie sąsiedztwo z terenami plażowymi;
- możliwości dowolnego kreowania funkcji portowych w przyszłości (eliminacja konfliktów funkcjonalnych oraz brak strategicznego znaczenia);
- miejsce lokalizacji i rozwoju klubów jachtowych i motorowodnych;
- obszar rozwoju nowych atrakcji związanych z eksploatacją akwenów wodnych (nurkowanie, rejsy ekstremalne, paralotniarstwo wodne).

W okresie od 2010 do 2014 roku w powiecie puckim znacznie **wzrosła liczba obiektów noclegowych** (o 327,7%) a także liczba miejsc noclegowych (o 65,3%). Przyrost miejsc noclegowych był ok. dwukrotnie wolniejszy. Liczba korzystających z noclegów wzrosła o 30,6%. Liczba turystów zagranicznych wzrosła w omawianym okresie o 75,6%. Udzielono ogółem o 27,1% więcej noclegów, a w tym turystom zagranicznym o 55,6%. Z powyższej analizy wynika, że przyrost obiektów i miejsc noclegowych był znacznie wyższy niż przyrost turystów. Należy także zauważyć, że nieznacznie zmalała długość pobytu turystów krajowych (o 0,1 dnia) jak również długość pobytu turystów zagranicznych (o 0,4 dni), co wpisuje się w europejskie trendy skracania czasu pobytu turystów,

Kluczowymi elementami dla rozwoju turystyki opartej o szeroko rozumiana **infrastrukturę portową**, będzie dobra dostępność do portu (miasta, regionu portowego) od strony lądu, dobrze rozwinięta baza noclegowa i gastronomiczna, istnienie wielu atrakcji turystycznych, naturalnych oraz/lub wykreowanych, wśród których wskazać można usługi świadczone przez porty i przystanie. Będą to, m.in.: wędkarstwo morskie, rejsy wycieczkowe, nurkowanie, rejsy ekstremalne, czy windsurfing (katesurfing). W tym wypadku działania powinny się koncentrować na rozwoju oraz promocji tego typu oferty. Drugi przypadek dotyczy turystów przybywających do portów na jednostkach pływających (jachty, łodzie motorowe, promy). Jest on szczególnie istotny z punktu widzenia portów i przystani, ponieważ wzrost aktywności przekłada się na poziom generowanych tam przychodów portowych. Występują tutaj dwa obszary aktywności, pierwszy związany z zapewnieniem odpowiednich warunków dla postoju jednostki i jej załogi (pomosty, węzeł sanitarny, zaplecze hotelowe i gastronomiczne), drugi z chęcią zatrzymania turysty na miejscu poprzez zapewnienie mu odpowiedniego zasobu atrakcji w

regionie. Przyszły rozwój turystyki w województwie pomorskim, a co za tym idzie również w regionach portowych Zatoki Puckiej, wymagać będzie eliminacji istniejących braków, wykorzystanie szans oraz unikania zagrożeń. Plany województwa pomorskiego, w okresie od 2014 do 2020 roku dotyczące turystyki opierają się o ustalenia Regionalnego Programu Operacyjnego i Regionalnego Programu Strategicznego pt. „POMORSKA PODRÓŻ”. Cel główny opisano jako: „unikatowa oferta turystyczna i kulturalna”. Dla potrzeb niniejszej diagnozy przyjęto, że zapisy dotyczące sektora turystyki portowej Zatoki Puckiej zawarte są w celu szczegółowym drugim oraz w priorytetach 1-3: „Całoroczna, sieciowa i kompleksowa oferta, wzmacniająca wizerunek regionu” oraz w poszczególnych priorytetach:

Priorytet 2.1 Nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne i przestrzenne

Priorytet 2.2 Oferta czasu wolnego

Priorytet 2.3 Rozpoznawalny turystyczny wizerunek regionu

Zasadniczą rolę portów i przystani Zatoki Puckiej będzie zaoferowanie potencjalnym turystom odpowiedniej bazy infrastrukturalnej, co odnosi się do rozbudowanej (ilościowo i jakościowo) sieci marin. Aktualnie istniejący potencjał jest wciąż niewystarczający, zwłaszcza z punktu widzenia jakości oferowanych usług. Z drugiej strony, szczególnie widoczne jest bardzo duże zaangażowanie poszczególnych portów i przystani (ich gestorów) w rozwój potencjału turystycznego. Można wręcz stwierdzić, że we wszystkich analizowanych portach i przystaniach opracowywane lub wdrażane są koncepcje rozbudowy marin jachtowych i motorowych.

Tab. 12 Wykaz ważniejszych portów i przystani Zatoki o funkcji turystycznej i liczba miejsc postojowych

Port/przystań	Pojemność aktualna	Pojemność docelowa	Projekt
Władysławowo	30	70	Strategia Rozwoju Morskiego Portu we Władysławowie (SZKUNER)
Hel	60	100 +500 port wojenny	Plan Rozwoju Zarządu Portu Morskiego Hel KOGA Sp. z o. o.
Jastarnia	82	132 1 000	Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej Koncepcja budowy nowej przystani jachtów (Urząd Miasta Jastarnia)
Puck	42	350	Koncepcja rozwoju: Morski Port Puck (UM Pucku, MOKSiR Puck, AREN Architects)
Kuźnica	10 + 30	bd.	bd
Rewa Rzucewo Gmina Kosakowo	10	30 30 2 000	Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej Plany Gminy Kosakowo
Razem:	264	4 242	

Dane: Opracowanie własne na podstawie danych gmin Powiatu Puckiego.

Jak widać na przedstawionym zestawieniu, realizacja projektów docelowych powinna zwiększyć pojemność marin ponad dwudziestokrotnie. Dodatkowo w analizie potencjału przystani jachtowych

uwzględnić należy lokalizacje trójmiejskie, które łącznie posiadać będą około 880 miejsc postojowych. Z przedstawionych powyżej danych wynika, że potencjał turystyczny będzie bardzo intensywnie rozwijana. Pozostaje zatem pytanie, jakie są perspektywy wygenerowania odpowiedniego popytu na usługi świadczone przez porty i przystanie morskie regionu. Potencjalne ośrodki popytowe podzielić można na ruch krajowy oraz międzynarodowy, a także na zmiany w skali marko (rozwój ruchu turystycznego), jak i mikro (wzrost zainteresowania wypoczynkiem).

Tab.13 Najważniejsze mariny jachtowe Trójmiasta i ich pojemność

Nr.	Przystań jachtowa	Miejsc postojowych
1	Przystań "Marina Gdynia"	220
2	Przystań "Molo" Sopot	103
3	Gdańsk – Cedry Wielkie - Błotnik	76
4	Gdańsk Stare Miasto	50
5	Gdańsk LOK	17
6	Gdańsk YK St. Północnej	35
7	Narodowe Centrum Żeglarstwa	51
8	Górki Zachodnie AKM	56
9	Górki Zachodnie YK Conrada	62
10	Górki Zachodnie YK St. Gdańskiej	120
11	Górki Zachodnie YK Neptun	90
	Razem:	880

Dane: opracowanie własne

Zgodnie z prognozami krajowy ruch będzie się zwiększał w kolejnych latach liniowo o 1 do 2 % rocznie. Oznacza to relatywnie powolne tempo rozwoju popytu na usługi turystyczne w najbliższej przyszłości. Wzrost liczby turystów odwiedzających pomorskie wybrzeże i Zatokę Pucką będzie więc wymagał uatrakcyjnienia oferty tak, aby stać się konkurencyjnym wobec innych krajowych i regionalnych destynacji.

Kolejnym ważnym czynnikiem w procesie aktywizacji portów i przystani Zatoki Puckiej jako turystycznych punktów docelowych będzie, już wyraźnie zauważalny, wzrost zainteresowania aktywną turystyką wodną. Przez pojęcie to rozumieć można wszelkie przejawy aktywności turystycznej wymagającej odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego. Do najważniejszych przejawów tego typu aktywności zaliczyć można:

- rekreacyjne żeglarstwo jachtowe oraz motorowodne;
- żeglarstwo regatowe (sportowe);
- wędkarstwo morskie;
- nurkowanie morskie;
- rejsy wycieczkowe.

W odniesieniu do **żeglarstwa rekreacyjnego oraz turystyki motorowodnej** wzrost popytu na usługi portowe będzie związany zarówno z rozwojem rynku krajowego, a także zagranicznego. Dane z funkcjonowania projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” pokazują, że liczba turystów w 2015 roku jest o 262% wyższa niż jeszcze w 2014 roku. Jako charakterystykę rynku wewnętrznego wskazać można, po pierwsze możliwości uprawiania żeglugi morskiej w Polsce

(wymagane uprawnienia), jak też dostęp do sprzętu pływającego. Z drugiej strony ważnym czynnikiem popytowym będzie wzrost ilości jednostek pływających będących w posiadaniu obywateli, możliwych do wyczarterowania oraz organizacji (klubów sportowych) w regionie. Jednocześnie warto wspomnieć, że wskaźnik liczby przypadających w Polsce jachtów i łodzi na 1000 mieszkańców wynoszący średnio 0,03 (w regionie pomorskim wynosi on 0,36), znacznie odbiega od poziomu notowanego w zamożnych krajach regionu bałtyckiego (np. Niemcy 0,89). Zakładając osiągnięcie wskaźnika docelowego, czyli takiego jak w Niemczech, osiągniemy za kilka/kilkanaście lat poziom ok. 2.000 łodzi i jachtów zarejestrowanych w województwie pomorskim. Do tego należy dodać łódki i jachty mieszkańców innych województw przebywające na terenie województwa pomorskiego. Wzrost liczby jednostek jest także zależny od poziomu bogactwa społeczeństwa, a więc od tempa rozwoju gospodarczego kraju.

Ważnym obszarem, na którym generowany może być popyt dla rodzimych marin jest obsługa cudzoziemców. Dotyczy to zarówno ruchu turystycznego, jak i usług na rzecz jednostek pływających (remonty, slipowanie, zimowanie). W pierwszym przypadku kluczowymi czynnikami aktywizującymi będzie stworzenie kompleksowej oferty dla żeglarzy. Dotyczy to zarówno standardu poszczególnych marin, jak i stworzenia spójnej sieci portów i przystani, które tworzyłyby „szlaki” wzdłuż polskiego wybrzeża. Co ważniejsze, uwzględnić w tym wypadku należy zarówno turystów płynących z zachodu, jak też ruch generowany od strony Zalewu Wiślanego. Oprócz obsługi ruchu turystycznego, porty i przystanie Zatoki Puckiej mogą stać się centrami świadczącymi usługi na rzecz jednostek pływających. Związane jest to zarówno z posiadanym potencjałem infrastrukturalnym i technicznym (stocznie i tereny postoczniove), wysoko wykwalifikowaną kadrą szutników, jak też relatywnie niskimi kosztami wykonania takich prac. Porty i przystanie mogą jednocześnie stać się miejscem zimowania obcych jednostek. Podstawowym atutem będzie tutaj niższy koszt, niż w przypadku przepelnionych marin zachodnioeuropejskich. Jednocześnie tego typu działalność może stanowić istotne źródło przychodów dla portów i przystani w okresach pozaurlapowych.

Innym obszarem aktywności turystycznej portów i przystani jest **żeglarstwo sportowe/regatowe**. W Polsce istnieje ok. 200 sekcji żeglarskich, w których trenowało ok. 7 tys. zawodników. Większość z nich uprawiało żeglarstwo jachtowe. Pozostałe sekcje prowadziły szkolenia w zakresie żeglarstwa deskowego. W województwie pomorskim działa ok. 30 sekcji żeglarskich, które skupiały ok. 2 tys. zawodników. Analiza danych historycznych wskazuje na sukcesywny wzrost zainteresowania tą dyscypliną sportu. Największe znaczenie dla żeglarstwa sportowego mają dwa ośrodki we Władysławowie i Pucku. Port w Pucku umożliwia organizowanie regat jachtów mieczowych klas olimpijskich na obszarze Zatoki Puckiej. Rozwój tego obszaru aktywności zarówno we Władysławowie i Pucku, jak i pozostałych ośrodków wymaga rozbudowy baz i zapleczy sportowych. Wspomnieć należy jednocześnie o rekreacyjnym żeglarstwie deskowym. Tego typu aktywność wpływa zaś w sposób pośredni na wzrost atrakcyjności rejonów przyportowych. Idealnym miejscem do uprawiania żeglarstwa deskowego jest obszar Zatoki Puckiej, gdzie niewielkie głębokości, ciepła woda oraz korzystne wiatry tworzą doskonałe warunki do pływania. Jest to także jedna z głównych przyczyn odwiedzania Półwyspu Helskiego przez turystów w okresie urlapowym.

Kolejnym obszarem aktywności turystycznej jest **wędkarstwo morskie**. W tym przypadku należy wspomnieć o dwóch ważnych elementach, którymi są specjalistyczny rodzaj aktywności kierowany do określonej grupy klientów (dla hobbistów – ograniczony popyt) oraz całosezonowy charakter działalności (wydłużony okres aktywności). Co więcej, działalność taka stanowi alternatywę dla rybołówstwa, które wskutek istniejących limitów połowowych poszukuje nowych obszarów

aktywności. Wymogi współczesnego rynku wymuszają tworzenie zintegrowanych produktów turystycznych w zakresie wędkarstwa morskiego, co oznacza połączenie usług związanych z samym połowem, noclegiem, wyżywieniem i przetwórstwem złowionych ryb (np. wędzenie, patroszenie). Tego typu oferta jest najszerzej rozwinięta w portach Puck i Władysławowo.

Dziedziną, która jest dopiero w początkowym stadium rozwoju jest **nurkowanie**. Cechą szczególną Bałtyku jest korzystny skład wody, która (upraszczając) zamiast niszczyć zatopione obiekty (wraki), konserwuje je. Dzięki temu dno morza obfituje w ciekawe obiekty stanowiące potencjalne miejsca do nurkowania. Niektóre nadmorskie gminy próbują wzbogacić ofertę dla nurków, czego przykładem było zatopienie wojskowego kutra łącznikowego „Bryza” w pobliżu Helu. Nurkowanie, podobnie jak wędkarstwo morskie jest rodzajem aktywności specjalistycznej, a tym samym istnieje popyt na tego typu usługi także poza głównym sezonem urlopowym. Jednocześnie istnieje w tym wypadku również potrzeba tworzenia oferty pakietowej, łącznie z noclegiem i wyżywieniem.

Wśród atrakcji turystycznych, które korzystają z infrastruktury omawianych portów i przystani, wskazać można różnego typu **rejsy wycieczkowe**. Przeważnie mają one charakter krajoznawczy, połączony z możliwością skorzystania z oferty gastronomicznej na jednostce. Działalność ta ma jednak jedynie sezonowy charakter tym niemniej posiada znaczny potencjał rozwojowy, czego przykładem są Niemcy, Dania i Holandia. Jako skrajny przykład tego typu usług wskazać można ofertę rejsów ekstremalnych oraz paralotniarstwo wodne. Oferta ta skierowana jest jednak do szerokiego odbiorcy, a tym samym występuje tutaj sezonowy charakter popytu.

Podsumowując, funkcja turystyczna jest obecnie dominującą w większości analizowanych portach i przystaniach Zatoki Puckiej. Jednocześnie, podkreślić należy wielowymiarowy charakter działalności turystycznej. Z punktu widzenia inwestycji, kluczowym elementem jest rozbudowa marin jachtowych, zarówno ich części hydrotechnicznych, jak i zaplecza sanitarnego, gastronomicznego i hotelowego. Jednocześnie, istnieje pilna potrzeba tworzenia kompleksowej oferty usługowej bazującej zarówno na potencjale każdego portu i powiatu, jak i bazującej na licznych lokalnych atrakcjach i zasobach kulturowych Ziemi Puckiej. Taka działalność musi być oparta o wykreowanie i szeroką promocję **nowego wizerunku/marki Zatoki Puckiej**. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozwojem turystyki w małych portach i przystaniach morskich jest zauważalny trend, moda na aktywny wypoczynek.

Funkcja rybacka

Polski sektor rybołówstwa stanowi 0,07% PKB, jednakże ma ogromny wpływ na życie społeczno-gospodarcze trzech nadmorskich województw. Wśród podstawowych obszarów aktywności w ramach tej funkcji małych portów wskazać można trzy podstawowe elementy: połów ryb, handel rybą oraz przetwórstwo rybne. Widać więc, że część aktywności odnosi się także do innych funkcji portowych, czyli funkcji handlowych oraz funkcji przemysłowych. Pierwszym, a co ważniejsze pierwotnym elementem jest **połów ryb**. Analiza tego obszaru aktywności gospodarczej wymaga w pierwszej kolejności wskazania podstawowych obszarów połowowych oraz wyników działalności na nich realizowanych (rybactwo bałtyckie oraz rybactwo dalekomorskie). Bieżąca działalność oraz rozwój portów i przystani Zatoki Puckiej uzależniona jest od rybołówstwa bałtyckiego. Mimo zróżnicowanej sytuacji dotyczącej jednostek pływających, na obszarze Ziemi Puckiej obserwuje się wzrost wielkości połowów. W 2013 r. wyniosły one 50,7 tys. ton, co oznacza wzrost od 2007 r. o 37,4%. Mimo to, udział połowów w regionie spadł o 2,0 p. proc. i wyniósł 65,8%. Z kolei sytuacja w Polsce spowodowała, że w

skali kraju udział połowów z obszaru Ziemi Puckiej wzrósł o 3,6 p. proc. z 34,2 do 37,8%. Największy udział w połowach mają jednostki zarejestrowane w portach we Władysławowie (65,4%, tj. 33,5 tys. ton) oraz w Helu (24,2%, tj. 12,3 tys. ton).

Drugim, ważnym elementem funkcji rybackiej portów i przystani Zatoki Puckiej jest **obróć (handel) rybami**. Dotyczy to zarówno handlu hurtowego (bezpośredniego lub pośredniego – poprzez giełdy) oraz sprzedaży detalicznej. Ważnym czynnikiem, dotyczącym obydwu obszarów jest zapewnienie dobrych warunków prowadzenia działalności, a także bezpieczeństwo sanitarne. Obecnie handel rybą często odbywa się w sposób nieuporządkowany, często poza kontrolą zarówno sanitarną, jak i skarbową. Odpowiednie obiekty handlowe, wyposażone w niezbędną infrastrukturę portową, transportową i komunikacyjną zapewnią kontrolę nad obrotem rybą oraz przygotują niezbędną dokumentację połowową, fiskalną, jakościową, higieniczno – sanitarną i weterynaryjną. Na obszarze Zatoki Puckiej wybudowano i wyposażono dwa tego typu obiekty Helu i Władysławowie. Port Hel w ciągu ostatnich 4 lat plasuje się w czołówce portów pod względem wyładunku ryb w skali polskiego wybrzeża. Sytuacja ta wynika z bliskości łowisk, dostępności urządzeń wyładunkowych na nabrzeżach oraz nie zamarzaniem portu w okresie zimowym.

Ważnym obszarem aktywności funkcji rybackiej jest **przetwórstwo ryb**, które uznane może być jako element aktywności przemysłowej realizowanej na terenach portowych. Jest to szczególnie istotny obszar sektora rybackiego, ponieważ cechuje się wysokim wskaźnikiem wartości dodanej oraz wysoką dynamiką wzrostu w ostatnich latach. Wzrost w połowach, przekłada się na silnie rozwinięty rybny sektor przetwórczy. Mimo spadku w latach 2007-2013, liczby przetwórczy o 35,7% (z 28 do 18), produkcja sprzedana wyrobów nieznacznie wzrosła. W 2013 r. przetwórcze zlokalizowane na obszarze Ziemi Puckiej stanowiły ¼ tego typu zakładów w regionie oraz 7,3% w kraju. Z szacunków Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego ^[2] wynika, że sprzedały one o 2,7% więcej produktów niż w 2007 r. W latach 2007-2013 struktura produkcji sprzedanej znacznie się zmieniła. W 2013 r., dominowały ryby mrożone (45,4%, wzrost o 27,2 p proc.) oraz konserwy i prezerwy (29,5%, spadek o 2,9 p proc.). Z kolei ryby wędzone stanowiły 12,4% (wzrost o 4 p proc.), świeże 11,5% (spadek o 13,7 p proc.) a marynaty i salinaty z pozostałymi produktami 1,2% (spadek o 14,6 p proc.).

W województwie pomorskim znajduje się 86 zakładów przetwórstwa rybnego, z czego 27 zlokalizowanych jest w gminach/miastach portowych. Jak widać na zestawieniu, w portach i przystaniach przeważają małe zakłady przetwórcze bazujące na lokalnych zasobach oraz produkujące na rzecz lokalnego rynku. Najczęściej spotykany zakres produkcji dotyczy takich czynności, jak: filetowanie, odgławianie, patroszenie, wędzenie, czy pakowanie. Większe zakłady przetwórcze (m.in. Wilbo,), które bazują w dużym stopniu na importowanym surowcu lokalizowane są w innych rejonach (kluczowe znaczenie drogowego dostępu transportowego).

^[2] W 2007 r. na podstawie formularza RRW-20 zebrano dane z 57,1% przetwórczy, a w 2013 r. z 83,3%. Niemniej, liczbowo wynosi to 16 do 15. Uznano, że na tej podstawie można wnioskować o trendach w przetwórstwie na obszarze Ziemi Puckiej z zastrzeżeniem, że są to jedynie szacunki.

Tab. 14 Ważniejsze Zakłady przetwórstwa rybnego w portach i przystaniach Zatoki Puckiej

Port/przystań	Liczba	Przedsiębiorstwa (nazwy)
Władysławowo	9	„Almir” Zakład Produkcyjno – Handlowy, „Arpol” Sp. z o.o., „Dorada” Jan Janczewski, „Fishmor” PPH, „Macryb” Robert Maciejewski, „Rafa” Sp.j., Sulecka Jadwiga Przetwórstwo Rybne, Szkuner Sp z o.o., „B.M.C” PPH,
Hel	2	„Koga-Maris” Sp z o.o.
Puck	1	„Koryb” PHP, „JANTAR Ltd” Spółka z o.o
Kuźnica	1	„Kotwica” Sp.j.
Łeńcz	1	„LAGUNA”
Żelistrzewo	1	BK-SALMON SA
Rekowo Górne	1	Nord Capital Sp. z o. o.

Źródło: Panorama Firm (www.pf.pl)

Głównymi czynnikami rozwojowymi odnoszącymi się do przetwórstwa rybnego jest wciąż niski poziom konsumpcji ryb przez polskie społeczeństwo, silna pozycja konkurencyjna na rynku międzynarodowym polskich wytwórców (głównie kraje UE) oraz proces dalszego unowocześnienia technologii przetwarzania (wspierany m.in. środkami unijnymi w ramach PO Ryby) i związany z tym rozwój gamy produktów zgodnie z zapotrzebowaniem unijnego rynku. Z drugiej strony podstawowym ograniczeniem produkcji są: braki w dostępie do surowca i znaczny wzrost cen.

Podsumowując, należy wskazać że funkcja rybacka portów i przystani Zatoki Puckiej będzie wciąż rozwijana. Należy się więc spodziewać wzrostu efektywności wykorzystania ograniczonej, ale bardziej nowoczesnej pod względem technicznym oraz technologicznym (połowowym) floty rybackiej, procesu koncentracji obrotu rybą w pomorskich LCPSR (Władysławowo, Hel), co poparte musi być wzmożonym monitoringiem rynku. W przypadku przetwórstwa rybnego następować będzie dalsza koncentracja potencjału wytwórczego, a co za tym idzie konieczność ekspansji zakładów przetwórczych, co powodować może dalszy odpływ tego typu działalności z terenów portowych. Elementem istotnym, z punktu widzenia zakładów przetwórczych będzie dogodny dostęp drogowy do zakładów, związane z dużym uzależnieniem produkcji od dostaw zewnętrznych surowca.

Tab. 15 Połowy ryb w obszarze Zatoki Puckiej w 2013 r.

Gatunek	Wielkość połowu [tony]	Dynamika [2007=100]	Udział w Ziemia Pucka [%]		Udział w województwie [%]		Udział w Polsce [%]	
			2007	2013	2007	2013	2007	2013
Szprot	38 759,9	139,1	75,5	76,4	78,0	71,1	46,3	47,9
Śledź	6 609,1	156,2	11,4	13,0	52,7	60,4	19,2	28,0
Dorsz	3 938,6	123,1	8,7	7,8	48,9	53,8	29,2	31,5
Ziemia Pucka	50 722,3	137,4	-	-	67,8	65,8	34,2	37,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego

Funkcja społeczna

Nie do przecenienia natomiast jest funkcja społeczna oddziaływania portów i przystani Zatoki Puckiej, która dotyka istotnych, a może nawet najważniejszych problemów lokalnej społeczności. To gospodarka morska daje mieszkańcom możliwości pracy, wykształcenia, rekreacji i wypoczynku. Ona jest często powodem budowania oznak lokalnego patriotyzmu, a wreszcie ta dziedzina gospodarowania ściśle związana jest z tradycją kulturową regionu i stanowi jest decydujący wyróżnik. Należy jednak niestety zauważyć częsty upadek tradycji i obyczajów jak również zanik niektórych rzemiosł i umiejętności. Niezbędna jest w tym przypadku radykalna zmiana, co już odnotować można w postaci np. inicjatywy odbudowy szkolenia w zawodzie skutnika. Trzeba tu również pilnie zinwentaryzować pozostałe obszary zaniku tradycyjnych umiejętności i je stopniowo przywracać do życia.

Lokalna społeczność powinna współtworzyć oraz ściśle współpracować przy tworzeniu nowego wizerunku i nowej marki Zatoki Puckiej i być w przyszłości jej orędownikiem. Niezbędne jest ciągłe wyjaśnianie potrzeby zmian, które dokonują się dla poprawy lokalnego poziomu życia poprzez wykaz korzyści wynikających z realizacji strategii wykorzystania potencjału portowego Zatoki Puckiej.

2. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne

2.1. Uwarunkowania formalno-prawne Zatoki Puckiej

Zatoka Pucka jako morskie wody wewnętrzne.

Zatoka Pucka jako obszar morski podlega regulacji wielu aktów prawnych, w tym międzynarodowych. Podstawową regulacją dotyczącą morskich wód wewnętrznych, jakimi są wody Zatoki Puckiej, jest Konwencja ONZ o prawie morza z 10 grudnia 1982 r., ratyfikowana przez Polskę (Dz. U. z 2002 r., nr 59, poz. 543).

Ponadto w sprawach nieuregulowanych Konwencją ma zastosowanie ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 934 ze zm.). Ustawa ta w art. 2 ust. 1 w zw. z art. 2 ust. 2 stanowi, że obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej są morskie wody wewnętrzne, które wchodzą w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zaś art. 4 pkt 2 stanowi, że morskimi wodami wewnętrznymi jest część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową morza terytorialnego w tym Zatoka Pucka. Wody Zatoki Puckiej, jako morskie wody wewnętrzne, są obszarem nad którym państwo polskie sprawuje zwierzchnictwo terytorialne, co powoduje podporządkowanie władzy państwa wszystkich aspektów danego obszaru, w szczególności: prawo określenia statusu prawnego obszaru, kompetencje organów państwowych, podporządkowanie znajdujących się tam osób, ustanowienie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, swobodne dysponowanie zasobami, i bogactwami naturalnymi zgodnie z interesem narodowym itd. Zwierzchnictwo to rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad wodami, dno morskie, i wnętrza ziemi⁴.

Zatoka Pucka w tym jej plaże, kąpieliska, infrastruktura, wody podlegają bezpośrednim regulacjom m. in. następujących ustaw:

- a) ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. 2015, poz. 469 ze zm.),
- b) ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 ze zm.),

⁴ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Arche, Gdańsk 2002 r.;

- c) ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o zachowaniu narodowego charakteru strategicznych zasobów naturalnych kraju (Dz. U. nr 97, poz. 1051 ze zm.),
- d) ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.),
- e) ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 199 ze zm.),
- f) ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t. j. Dz. U. z 2010 r., nr 33 poz. 179 ze zm.),
- g) ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U., nr 208, poz. 1240 ze zm.),
- h) ustawa z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1412),
- i) ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.).

Ochrona środowiska naturalnego i przyrody. Natura 2000.

Unia Europejska w zakresie swoich wyłącznych kompetencji traktatowych dotyczących zachowania morskich zasobów biologicznych w ramach wspólnej polityki rybołówstwa⁵ wpływa na regulacje dotyczące połowów. Ponadto Unia Europejska wpływa bezpośrednio na ochronę gatunków roślin i zwierząt. Na terenie Zatoki Puckiej ustanowiono dwa obszary Natury 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) o nr: PLH220032⁶ oraz obszary specjalnej ochrony ptaków o nr: PLB220005⁷. Obszary Natura 2000 to ponadpaństwowa forma ochrony przyrody, wprowadzona w Polsce w 2004 r. jako jeden z obowiązków związanych z przystąpieniem do Unii Europejskiej. Obszary Natura 2000 powstają we wszystkich państwach członkowskich tworząc Europejską Sieć Ekologiczną obszarów ochrony Natura 2000. Głównym celem funkcjonowania Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, które uważa się za cenne i zagrożone w skali całej Europy. Drugim jej celem jest ochrona różnorodności biologicznej⁸. W dalszej części opracowania zostanie wskazana instytucja oraz konsekwencje prawne ustanowionych obszarów. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.) zabrania się, z zastrzeżeniem art. 34, podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności:

1. pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, lub
2. wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub
3. pogorszyć integralność obszaru Natura 2000, lub jego powiązania z innymi obszarami.

Powyższy katalog przesłanek dotyczących zakazu konkretnego działania jest katalogiem otwartym, zaś podane działania wskazują odpowiedni nurt interpretacyjny⁹, dlatego też przed przystąpieniem do

⁵ Art. 3 ust. 1 lit. d Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej;

⁶ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory;

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (poprzednio: Dyrektywa Rady nr 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków);

⁸ <http://www.gdos.gov.pl/o-sieci>;

⁹ Gruszecki Krzysztof, Ustawa o ochronie przyrody. Komentarz., LEX 2013

jakichkolwiek inwestycji należy zbadać ich oddziaływanie na obszary Natury 2000. Zgodnie z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1 wyżej powołanej ustawy, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, może zostać udzielone wyłącznie w celu:

1. ochrony zdrowia i życia ludzi;
2. zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego;
3. uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego;
4. wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.

Na terenie Zatoki Puckiej występują chronione gatunki roślin i zwierząt, które podlegają ochronie ścisłej lub częściowej. Planowanie inwestycji wymagałoby zezwoleń. Zgodnie z art. 56 ust. 2 i 2a o ochronie przyrody regionalny dyrektor ochrony środowiska na obszarze swojego działania i na obszarach morskich może zezwolić w stosunku do gatunków:

1. objętych ochroną częściową - na czynności podlegające zakazom określonym w art. 51 ust. 1 i 1a oraz art. 52 ust. 1 i 1a;
2. objętych ochroną ścisłą - na czynności podlegające zakazom określonym w art. 51 ust. 1 pkt 1-8, 10 i 11 i ust. 1a pkt 1-3 i 5 oraz art. 52 ust. 1 pkt 2, 4-10 i 12-15 i ust. 1a pkt 2-6.

W odniesieniu do obszarów morskich, właściwość miejscową regionalnego dyrektora ochrony środowiska ustala się wzdłuż wybrzeża na terenie danego województwa. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) większość działań wymaga zbadania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszary Natura 2000 oraz wydanie decyzji o środowiskowym uwarunkowaniu. Uchwałą Nr 142/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 kwietnia 2011 r. w sprawie **Nadmorskiego Parku Krajobrazowego** (Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 66, poz. 1457) wprowadzono również szereg zakazów dotyczących wód Zatoki Puckiej oraz strefy przybrzeżnej. W § 3 uchwały na terenie Parku zakazano:

1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 340 i Nr 84, poz. 700);
2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej;
3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu

- drogowego, lub wodnego, lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów, lub naprawy urządzeń wodnych;
4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;
 5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym, lub przeciwośuwiskowym, lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem, lub naprawą urządzeń wodnych;
 6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody, lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej, lub rybackiej;
 7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej;
 8. lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 200 m od krawędzi brzegów klifowych oraz w pasie technicznym brzegu morskiego;
 9. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodnoblotnych;
 10. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych;
 11. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bez- ściółkową;
 12. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych;
 13. organizowania rajdów motorowych i samochodowych;
 14. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych.
- W stosunku m. in. do pkt 14 wprowadzono obostrzenia i wyłączono spod zakazu wytyczone tory wodne do portu w Pucku i przystani w Kuźnicy.

Porty i przystanie morskie.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t. j. Dz. U. z 2010 r., nr 33 poz. 179 ze zm.) wskazuje, że portem lub przystanią morską jest akwen i grunty oraz związana z nimi infrastruktura portowa, znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej¹⁰. Ponadto wyżej powołana ustawa ustanawia, że porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej¹¹. Zarządzaniem portami nie będącymi portami lub przystaniami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zajmuje się jednostka organizacyjna o formie organizacyjno – prawnej wybranej przez gminę, o ile nieruchomości gruntowe, na których jest położony port lub przystań morska, stanowią mienie komunalne¹². W odniesieniu do portów i przystani morskich znajdujących się w obrębie Zatoki Puckiej mają również zastosowanie wskazane ustawy, co powoduje, że w tych portach i przystaniach morskich budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich jest finansowana ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej, co może utrudniać ich rozwój.

Granice portów morskich od strony morza i od strony lądu, są ustalane na podstawie art. 45 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 934 ze zm.) przez Ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Przy wyznaczaniu granicy od strony lądu właściwy minister musi zasięgnąć opinii właściwych rad gmin.

¹⁰ Art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich;

¹¹ Art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich;

¹² Art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich;

Granice przystani morskich ustalają Dyrektorzy urzędów morskich, po zasięgnięciu opinii właściwych rad gmin oraz organów ochrony granicy państwowej. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską ma prawo: 1) pierwokupu przy sprzedaży, 2) pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego. Ponadto w odniesieniu do ewentualnego rozwoju portów i przystani morskich Dyrektor właściwego urzędu morskiego w akcie prawa miejscowego określi: 1) obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do każdego portu nie będącego portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i do przystani morskich, 2) akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury portowej każdego portu innego niż portu nie będącego portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich, uwzględniając usytuowanie obiektów, urządzeń i instalacji oraz ich rodzaj, liczbę lub wymiary. Infrastruktura doprowadzająca do portów morskich oraz przystani morskich wraz z infrastrukturą portową (przystani) stanowi infrastrukturę krytyczną w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1166 ze zm.).

Ograniczenia w rybołówstwie i żegludze. Pasy techniczne i ochronne.

Na Zatoce Puckiej występuje wiele miejsc, w których ograniczono, a nawet wyłączono prawo do swobodnego żeglowania. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 934 ze zm.), jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym mogą być ustanawiane strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa. Strefy te mogą być zamykane na stałe albo na czas określony. Strefy wprowadza Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia. Minister Obrony Narodowej w rozporządzeniu ustanawia strefy, określając granicę każdej ze stref, zgodnie z państwowym systemem odniesień przestrzennych oraz określa sposób rozpowszechniania informacji o terminach zamykania stref oraz warunki i tryb czasowego umożliwienia przejścia przez strefę zamkniętą dla żeglugi i rybołówstwa. Minister wydając rozporządzenie musi mieć na względzie konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa oraz bezpieczeństwa żeglugi, ochrony życia i mienia na morzu.

Dyrektorzy Urzędów Morskich również mają uprawnienia do wprowadzania stref zamkniętych. Zgodnie z art. 48 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, obronności i bezpieczeństwa państwa, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich - dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie swoich kompetencji przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania oraz tworzyć i ogłaszać strefy czasowo zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych i nurkowych, znajdujące się w strefie odpowiedzialności terytorialnej danego urzędu i będące w granicach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego. Przykładem takiego zarządzenia porządkowego jest zarządzenie porządkowe nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi na obszarze morskim wewnętrznej Zatoki Puckiej (Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 1416, Dz. Urz. Woj. Warmińsko - Mazurskiego poz. 1492).

Od strony lądu obowiązują również ograniczenia wynikające z ustanowionych pasów technicznych i pasów ochronnych. Pas techniczny to stanowiący strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu; jest on obszarem przeznaczonym do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami

bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Pasem ochronnym jest obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego. Dyrektor właściwego urzędu morskiego, w drodze zarządzenia, określa granice pasa technicznego, po uprzednim zasięgnięciu opinii właściwych rad gmin, a na terenach będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej – po zasięgnięciu opinii tych jednostek oraz wyznacza granice pasa technicznego w terenie oraz granice pasa ochronnego w uzgodnieniu z właściwym wojewodą i właściwymi radami gmin, a na terenach będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej - po zasięgnięciu opinii tych jednostek oraz wyznacza granice pasa ochronnego¹³. Ustanowienie pasa technicznego powoduje m. in. , że pozwolenia wodnoprawne, decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzje o pozwoleniu na budowę oraz decyzje w sprawie zmian w zalesianiu, zadrzewianiu, tworzeniu obwodów łowieckich, a także projekty studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i planów zagospodarowania przestrzennego województwa, dotyczące pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani, wymagają uzgodnienia z dyrektorem właściwego urzędu morskiego. Dodatkowo wszystkie plany i projekty związane z zagospodarowaniem morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego są zatwierdzane przez organy administracji morskiej w uzgodnieniu z właściwymi gminami nadmorskimi.

Zagospodarowanie przestrzenne

Obszary morskie w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego doczekały się wspólnych ram ustawowych za pośrednictwem Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, które powinny zostać transponowane do ustawodawstwa krajowego w 2016 r. W Rzeczypospolitej Polskiej na obszarach morskich uprawnienia do planowania i zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, posiada Dyrektor właściwego urzędu morskiego. Plany zagospodarowania przestrzennego przyjmuje w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: środowiska, gospodarki wodnej, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rolnictwa, rybołówstwa, transportu, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej¹⁴. Ponadto jak wynika z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest wymagane dla projektów koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planów zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju regionalnego¹⁵, czyli także dotyczących obszarów związanych z Zatoką Pucką.

Na lądzie zasady planowania i zagospodarowania przestrzennego reguluje ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 199 ze zm.). W zakresie planowania przestrzennego przez jednostki samorządu terytorialnego obowiązują w gminach

¹³ Art. 36 ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 934 ze zm.)

¹⁴ Art. 37a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 934 ze zm.);

¹⁵ Art. 46 ust. 1 ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.);

miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego albo studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W województwie pomorskim obowiązuje przyjęty uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 z dnia 26 października 2009 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, który Uchwała nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 roku w sprawie przystąpienia do sporządzania nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego metropolitalnego Trójmiasta zostanie zastąpiony i zaktualizowany.

Bezpieczeństwo żeglugi

Akweny w obrębie Zatoki Gdańskiej, Puckiej i Zalewu Wiślanego bardzo się od siebie różnią, nie tylko pod względem panujących warunków nawigacyjnych, ale również obowiązujących przepisów. Można tu wyróżnić np.: morskie wody przybrzeżne (Zatoka Gdańska i Zatoka Pucka) Zgodnie z Ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 z późn. zm.), rozróżnia się 4 rejony żeglugi śródlądowej:

- Rejon 1 – obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 2 m; do tego rejonu zalicza się min. część Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtyjsk;
- Rejon 2 – obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 1,2 m; do tego rejonu zalicza się min. Zalew Wiślany i Zatoka Pucka;
- Rejon 3 – obejmuje wody, na których może występować fala o wysokości do 0,6 m; do tego rejonu zalicza się rzeki, kanały i jeziora, uznane na mocy odrębnych przepisów za śródlądowe drogi wodne oraz polskie porty morskie;
- Rejon 4 – obejmuje wody śródlądowe, nieuznane na mocy odrębnych przepisów za śródlądowe drogi wodne.

Pływanie sportowe i rekreacyjne

Ustawa o Żegludze Śródlądowej (Dziennik Ustaw nr 5/2001 poz.43 z późn. zm.) a przede wszystkim Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28.04.2003 ogłoszone w Dzienniku Ustaw nr 2012/2003 poz. 2072 zawierają szczegółowe reguły prawa drogi, znaki żeglugowe, światła. Obowiązujące obecnie przepisy dotyczące żeglarstwa nie nakładają obowiązku posiadania jakichkolwiek dokumentów upoważniających do żeglowania na wodach śródlądowych jednostkami o maksymalnej długości kadłuba do 7,5 metra. Osoby posiadające patent żeglarza jachtowego mogą, na wodach śródlądowych sterować jachtami wszelkiego typu oraz jachtami do długości 12 m na morskich wodach przybrzeżnych (np. na Zatoce Gdańskiej i Zatoce Puckiej). Zgodnie z Ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, dla jednostek użytkowanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silnika mniejszej niż 75 kW, nie wymagane jest Świadectwo Zdolności Żeglugowej.

Bezpieczne odległości

Wedle badań Międzynarodowego Stowarzyszenia Żeglugi PIANC, odległości między przystaniami nie powinny przekraczać 30 kilometrów. Wynika to ze średniej prędkości żaglówek przemieszczających się przy użyciu napędu motorowego, która wynosi 10km/h. W przypadku Zatoki Puckiej widać, że odległości te są zachowane na większości akwenów.

Zamierzenia inwestycyjne

Zamierzenia inwestycyjne jednostek samorządu terytorialnego Zatoki Puckiej uwidocznione w projekcie „Rozwój turystyki wodnej w obrębie Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” itp.

Tab. 16 Planowany zakres przedsięwzięć w ramach

Gmina Puck	Oślonino – zagospodarowanie terenu przy pomoście Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	- Oślonino: Rozbudowa przystani - Rzucewo: Budowa bosmanatu, wydłużenie pomostu;
Gmina Władysławowo	Gminny Ośrodek Żeglarstwa – przystań żeglarska	- Budowa ośrodka żeglarstwa z budynkiem administracyjno-gospodarczym, slipu, pomostu pływającego i pogłębienie podejścia; - Promocja projektu;
Gmina Władysławowo	Pomost pływający w Chałupach	- Kapitałny remont i wydłużenie pomostu pływającego; - promocja projektu;
Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Sp. z o. o.	Rozbudowa mariny w Helu	- Budowa obiektu usługowego zaplecza socjalnego dla żeglarzy i pasażerów żeglugi sezonowej z kasami dla obsługi żeglugi pasażerskiej
Miasto Puck	Rozbudowa mariny w Pucku	- Budowa nabrzeża serwisowego ze slipem oraz falochronów
Gmina Jastarnia	Rozbudowa portu jachtowego	Rozbudowa przystani jachtowej o zaplecze sanitarne, pomosty cumownicze, miejsca wypoczynkowe
Gmina Kosakowo	Rozbudowa przystani w Rewie	- Przedłużenie pomostu do 100 m i przebudowa bosmanatu -Projekt budowa ekomariny w Mostach

Źródło: Analiza wykonalności Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obrębie Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”

2.2. Dostępność transportowa oraz powiązania komunikacyjne portów Zatoki Puckiej

Dostępność transportową portów Zatoki Puckiej limituje sieć i stan dróg krajowych i wojewódzkich oraz stan sieci kolejowej. Sieć infrastruktury transportu drogowego umożliwia włączenie portów i przystani do regionalnego i krajowego systemu gospodarczego oraz zapewnia dostępność pod względem realizowanych funkcji rekreacyjno – turystycznych. Droga krajowa nr 6 posiada status drogi ekspresowej (S) i łączy największe miasta województw zachodniopomorskiego i pomorskiego (Szczecin, Koszalin, Słupsk, Lębork), przechodzi następnie w zachodnią obwodnicę aglomeracji Trójmiejskiej, z której możliwe jest połączenie z autostradą A1 oraz drogą krajową nr 7 i 91. Jest to najdogodniejsze połączenie z punktu widzenia wewnętrznej spójności transportowej województwa, zapewniające również powiązanie z województwem zachodniopomorskim oraz warmińsko – mazurskim (poprzez drogę nr 7).

Tab. 17 Połączenia drogowe służące obsłudze transportowej portów Zatoki Puckiej

ort	droga o znaczeniu krajowym	bezpośrednie połączenie do portu
Puck	S6	DW213 i DW 216
Władysławowo	S6	DW215 i DW216
Kuźnica	S6	DW216
Jastarnia	S6	DW216
Hel	S6	DW216

Dane: opracowanie własne

Przebieg drogi nr 6 wyznacza również głębokość ciążenia zaplecza komunikacyjnego małych portów i przystani morskich zlokalizowanych w zachodniej części województwa, łącząc najważniejsze ośrodki rozwoju społeczno-gospodarczego, mogące mieć znaczenie dla ich rozwoju. Porty Zatoki Puckiej cechuje ograniczona dostępność **transportem kolejowym**. Najważniejszym połączeniem kolejowym obsługującym północną część województwa pomorskiego jest jego linia kolejowa 202, przebiegająca od Stargardu (zachodniopomorskie) do Gdańska Głównego, klasyfikowana jako linia pierwszorzędna państwowego znaczenia. Jest to linia zelektryfikowana oraz w większości jednotorowa (dwutorowa pomiędzy Gdańskiem Głównym a Wejherowem). Dopuszczalne prędkości na tej linii są bardzo zróżnicowane na poszczególnych odcinkach, jednak nie przekraczają 120 km/h dla składów pasażerskich. Dla pociągów pasażerskich, pomiędzy Gdańskiem a Lęborkiem, dopuszczalna prędkość wynosi 100 km/h, na pozostałej długości 80 km/h. Od linii 202 odchodzi niewiele połączeń do miast nadmorskich.

Istotny wpływ na dostęp kolejowy do portów i przystani Półwyspu Helskiego mają ostatnio zrealizowane inwestycje. Pierwsza z nich (Linia 213) znacząco poprawiła możliwości komunikacyjne w relacji Trójmiasto – Hel, co będzie miało znaczny wpływ na ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych na tej trasie. Obecnie mogą powstać centra przesiadkowe wyposażone w bezpieczne miejsca parkingowe dla samochodów w okolicach Władysławowa, skąd ruszałby pociąg w kierunku Helu. Druga z przedstawionych inwestycji posiada jedynie pośredni wpływ na sytuację w portach i przystaniach Zatoki Puckiej, umożliwiając sprawną komunikację na wybrzeże zarówno dla mieszkańców, jak i osób wypoczywających na Kaszubach.

2.3. Powiązania przestrzenne i gospodarcze z otoczeniem

Powiązania przestrzenne i gospodarcze portów i przystani Zatoki Puckiej należy rozpatrywać głównie w odniesieniu do województwa pomorskiego, a zawężając problematykę nawet do powiatów sąsiedzkich do powiatu puckiego jak również tych graniczących z linią brzegową Zatoki Gdańskiej i Mierzei Wiślanej. Uwzględniając poszczególne obszary aktywności portowej można wskazać szereg czynników wzrostu, charakterystycznych parametrów, a także szeroką skalę przestrzenną ich oddziaływania. Dla uproszczenia analizy, wskazano jednak najważniejsze obszary oddziaływań i odpowiadający im zasięg przestrzenny, a są to:

- populacja, charakterystyka regionalna oraz dynamika zmian w skali regionalnej;
- charakterystyka regionalna oraz perspektywy wzrostu;
- zmiany wielkości produkcji przemysłowej na regionalnym poziomie;
- poziom spożycia indywidualnego, wskazujący na poziom konsumpcji realizowany przez obywateli;
- obroty handlu zagranicznego, wraz z udziałem przewozów morskich w jego obsłudze.

Populacja województwa pomorskiego wynosi ok. 2,2 mln mieszkańców, z czego wynika średnia gęstość zaludnienia na poziomie 121 osób/km². Około 67% populacji województwa stanowiła zaś ludność miejska. Zgodnie z prognozami demograficznymi (GUS), liczebność populacji Polski będzie miała tendencję spadkową (35,9 mln osób w 2035 roku). Przeciwny kierunek zmian zakładany jest w odniesieniu do woj. pomorskiego. W tym wypadku wzrost do 2035 roku ma wynieść 2,3%. Istotnym zagadnieniem jest struktura zmian w regionie, która zakłada spadek liczby mieszkańców miast o 4,2%, natomiast wzrost liczby ludności zamieszkującej tereny wiejskie o 15,4%. Związane jest to zarówno z migracją ludności z ruchliwych centrów na spokojniejsze tereny podmiejskie, a także z wyższym poziomem dzietności na terenach wiejskich. Mieszkańcy gmin i miast, w których położone są porty i przystanie Zatoki Puckiej, to w sumie 82 414 osób, które zamieszkują teren o powierzchni 366 km² o gęstości zaludnienia 220 osób na km². Wpływ funkcjonowania portów i przystani Zatoki Puckiej na okoliczne powiaty, powiat nowodworski i Aglomerację Trójmiejską obejmuje w sumie 865 631 osób, które zamieszkują teren o powierzchni 1.663 km² o gęstości zaludnienia 521 osób na km². Podstawowe znaczenie dla rozwoju wszystkich ośrodków portowych posiada aglomeracja Trójmiasta, należy jednak podkreślić że odnosi się to głównie do funkcji turystycznej (ewentualnie deweloperskiej) realizowanej w portach i przystaniach. Jednocześnie, trudno uznać zmiany demograficzne jako istotny czynnik rozwoju małych portów i przystani morskich.

2.4. Wpływ sąsiednich ośrodków portowych na funkcjonowanie portów Zatoki Puckiej

Porty i przystanie morskie Zatoki Puckiej funkcjonują w otoczeniu gospodarczym, gdzie istnieją dwa **duże porty w Gdańsku i w Gdyni**. Wzajemne relacje pomiędzy tymi ośrodkami mogą być analizowane w odniesieniu do ich poszczególnych funkcji i obszarów funkcjonalnych. Mogą być one konkurencyjne, komplementarne lub neutralne. W przypadku funkcji transportowo – handlowej można mówić o neutralnym powiązaniu małych i dużych portów. Podstawową różnicą są tutaj parametry infrastruktury, jej potencjał przeładunkowy oraz skala i zakres działalności.

W przypadku dużych portów **kluczowe znaczenie posiada funkcja transportowa**, z ukierunkowaniem na obsługę międzynarodowej wymiany handlowej. Zarówno parametry obsługiwanych jednostek, poziom uzbrojenia technicznego, a także stan rozwoju połączeń na zapleczu (drogi, kolej, rurociągi) uniemożliwiają podobną skalę działalności w małych portach województwa, co w zasadzie wyklucza konkurencję na rynku międzynarodowym pomiędzy portami. Z drugiej strony, można mówić o potencjalnym powiązaniu obu typów portów w ramach wewnętrznej żeglugi kabotażowej lub w ramach koncepcji żeglugi przybrzeżnej, skierowanej do obsługi ładunków masowych suchych (np. węgiel, kruszywa) oraz pewnych ładunków drobnicowych konwencjonalnych (np. warzywa, płody rolne). Istotnym warunkiem jest konsumowanie lub produkcja masy ładunkowej w rejonie portowym. Przy dalszych relacjach, konkurencją będą duże porty wraz z lepiej rozwiniętymi transportowymi powiązaniami zapleczowymi.

Małe porty mogą jednocześnie służyć jako miejsce obsługi, jednakże tego typu operacje będą mieć charakter incydentalny. Trzeba jednak podkreślić konieczność utrzymania odpowiedniego potencjału infrastrukturalnego do obsługi tego typu relacji. Obszarem współpracy są także **wewnętrzne połączenia pasażerskie i potencjalnie pasażersko – samochodowe (Trójmiasto – Półwysep Helski)**. Tego typu połączenia wykorzystujące również infrastrukturę dużych portów występować będą jedynie sezonowo. W przypadku funkcji przemysłowej, współzależność dużych ośrodków portowych oraz małych portów i przystani jest także neutralna. Związane jest to zarówno ze skalą działalności, ich

powiązaniem z transportem morskim oraz uciążliwością dla środowiska (konflikt z funkcją turystyczną) Obszarem rywalizacji może być jedynie przemysł stoczniowy i konstrukcji stalowych, które rozwijać się mogą w analizowanych ośrodkach. Można nawet wskazać, że **lokalizacje w portach Zatoki Puckiej (o ile istnieje tam odpowiednia infrastruktura) mogą zyskiwać przewagę w stosunku do Gdańska i Gdyni**, co związane jest z niższymi kosztami dzierżawy gruntów oraz istnieniem relatywnie taniej siły roboczej.

Trudno doszukać się również bezpośrednich współzależności pomiędzy portami w ramach ich funkcji rybackiej. Porty w Gdańsku i Gdyni nie stanowią ważnej bazy dla rybołówstwa bałtyckiego, obsługując (np. Dalmor w Gdyni) w szczątkowym zakresie jednostki rybołówstwa dalekomorskiego. Jako przejaw pośredniej komplementarności uznać można eksport polskich wyrobów przetwórstwa rybnego, zaś jako konkurencję import surowca oraz przetworów rybnych z innych części świata przez duże porty.

Turystyka jest jedną z dziedzin, w których wskazać można pewne powiązania komplementarne, występujące pomiędzy analizowanymi obiektami. Cudzoziemcy przybywający do Polski dzięki regularnym połączeniom promowym stanowią grupę potencjalnych klientów dla regionów przyportowych województwa. Jednocześnie, ruch wycieczkowy, który generowany jest w portach Gdyni i Gdańska nie posiada reperkusji dla portów i przystani Zatoki Puckiej. Wynika to z systemu organizacji tego typu rejsów ograniczający się jedynie do całodziennych pobytów.

Ostatnią funkcją analizowaną pod kątem współzależności małych i dużych portów województwa jest funkcja deweloperska (mieszkalna). Obecnie poziom rozwoju rynku nieruchomości przyportowych nie jest jeszcze rozwinięty, ponieważ w zasadzie mamy do czynienia z kilkoma inwestycjami: *Sea Towers*¹⁶ w Gdyni, *Marina Park*¹⁷ w Ustce oraz nadmorskim budownictwem mieszkaniowym w Gdańsku (Brzeźno, Główne Miasto). Pomimo faktu, że lokale położone we wskazanych obiektach mogą stanowić konkurencję na rynku inwestycyjnym ich położenie oraz potencjalny charakter zagospodarowania zdecydowanie różnicuje ich pozycję na rynku. Również rozwijane w obiektach mieszkalnych funkcje usługowo – handlowe mają znaczenie jedynie dla lokalnego rynku, nie stanowiąc konkurencji.

2.5. Badanie opinii żeglarzy o portach i przystaniach Zatoki Gdańskiej i Puckiej

W ramach opracowania „Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” przeprowadzono badania opinii żeglarzy na temat zalet i wad portów i przystani Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej. Poniżej przedstawiamy wyniki tych badań. Najczęściej wskazywanymi przez wodniaków, którzy brali udział w badaniu, zaletami przystani Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej były:

- łatwość dostępu do obiektów od strony lądu (45,75%),
- wysoki standard wyposażenia obiektów marin (43,79%),
- lokalizacja w bliskiej odległości od ciekawych miejsc (40,52%).

Co trzeci wodniak za szczególnie istotne uważa czystość oraz bezpieczeństwo na terenie przystani. Jeden na pięciu badanych wspominał również o wysokim standardzie usług świadczonych na terenie

¹⁶ <http://www.seatowersgdynia.pl>

¹⁷ <http://www.marinapark.pl>

obiektów w okolicach przystani oraz o dużej liczbie miejsc do cumowania. Mniejsze znaczenie dla ankietowanych ma:

- sieciowość obiektów (15,03%),
- możliwość wypożyczenia rowerów (5,23%),
- przystosowanie obiektów do obecności zwierząt (1,96%).

Ponad połowa (55,56%) wodniaków zapytana o to, jakie są wady przystani Zatoki Gdańskiej odpowiedziała, że mariny całkowicie spełniają ich oczekiwania. Wśród najczęściej wskazywanych czynników przeszkadzających ankietowanym znalazły się:

- zbyt mało miejsc do cumowania jednostek pływających (30,07%),
- mała uwaga skupiona na aspekcie bezpieczeństwa (13,07%),
- brak dodatkowych atrakcji w obiektach (10,46%).

Znacznie rzadziej zwracano uwagę na:

- niski standard świadczonych usług (6,54%),
- zbyt dużą odległość między obiektami,
- niski standard ich wyposażenia (po 5,88% wskazań),
- zły stan techniczny (3,92%),
- utrudniony dostęp do obiektów od strony lądu (3,27%),
- brak przystosowania obiektów do zwierząt (2,61%),
- niesatysfakcjonująca infrastruktura sanitarna.

Zdecydowana większość wodniaków jest usatysfakcjonowana obsługą personalną przystani na Zatoce Gdańskiej. Świadczy o tym fakt, że niemal 90% wodniaków pozytywnie oceniło poziom i jakość tej obsługi – 32,03% odpowiedzi „bardzo dobrze” i 55,56% odpowiedzi „raczej dobrze”. Zaledwie 11,11% respondentów obsługę personalną przystani oceniła przeciętnie. Najbardziej popularnymi marinami wśród wodniaków pływających po Zatoce Gdańskiej są przystanie w Gdyni (54,90%), Gdańsku (40,52%) oraz na Helu (22,88%). Respondenci lubią również pływać w okolicy Jastarni i Sopotu (po 22,88% wskazań)¹⁸.

2.6 Wnioski

1. Można wykazać, że łącznie porty Zatoki Puckiej dysponują podobnym potencjałem w zakresie długości nabrzeży i powierzchni, jak jeden krajowy port morski o podstawowym znaczeniu. Integracja właścicieli i zarządców portów powinna znacznie ułatwić działania w obszarze rozwoju portów, akwizycji nowych inwestorów i inwestycji, ich promocji oraz ułatwić dotarcie do decydentów.
2. Każdy port i przystań jest zarządzana przez inne instytucje i osoby – brak jest rzeczywistej współpracy pomiędzy nimi.
3. Powiat wykazuje korzystne wskaźniki demograficzne w obszarze przyrostu naturalnego, co zabezpiecza w przyszłości potencjał dla branży portowej i turystycznej.

¹⁸

4. Porty posiadają dobrą dostępność komunikacyjną dzięki ostatnio przeprowadzonym remontom dróg i linii kolejowej na Hel.
5. Żegluga przybrzeżna nie stanowi obecnie znaczącego elementu systemu publicznego transportu zbiorowego, zajmuje jednak dość ważne miejsce w obsłudze morskich przewozów turystycznych.
6. W portach Zatoki Puckiej odbywa się obsługa transportu towarowego krajowego i międzynarodowego (Władysławowo) oraz transport gazu rurociągiem z platformy wiertniczej do Władysławowa i transport złowionych ryb z łowisk bałtyckich do portów Zatoki Puckiej, Władysławowa, Pucka i in. W pozostałych obszarach transport ładunków odbywa się sporadycznie.
7. Kluczową kwestią dla rozwoju portów Zatoki Puckiej jest zapewnienie swobodnego oraz posiadającego dobre parametry nawigacyjne, dostępu do portów.
8. Przedpole portowe dla portów Zatoki Puckiej wskazać charakteryzuje się rozproszonym ruchem pasażerskim generowanym przez jednostki sportowe i turystyczne (jachty, łodzie motorowe). Odbywa się on w powiązaniu z portami i przystaniami Gdyni, Sopotu i Gdańska oraz z nowymi portami i przystaniami wybudowanych w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”, które stanowią punkty pośrednie i docelowe podróży turystycznych.
9. Najczęściej wskazywanymi zaletami przez wodniaków przystani Zatoki Puckiej są: łatwość dostępu do obiektów od strony lądu, wysoki standard wyposażenia obiektów marin i lokalizacja w bliskiej odległości od ciekawych miejsc.
10. Wśród najczęściej wskazywanych przez wodniaków wad przystani i portów Zatoki Puckiej są: zbyt mało miejsc do cumowania jednostek pływających, zbyt mała uwaga skupiona na aspekcie bezpieczeństwa i brak dodatkowych atrakcji w obiektach.
11. Znaczący wpływ na rozwój portów i przystani Zatoki Puckiej mają skomplikowane uwarunkowania prawne na tym obszarze, gdzie wiele kompetencji wzajemnie się na siebie nakłada. Zagroženiem są także ograniczenia inwestycyjne i transportowe na obszarze objętym ochroną środowiskową NATURA 2000.
12. Funkcja handlowo-przeładunkowa nie daje przesłanek dla wskazania tego typu aktywności jako istotnej w rozwoju portów Zatoki Puckiej poprzez m. in.: ograniczone rezerwy terenowe, ukierunkowanie działalności portowej na funkcje turystyczne oraz oddalenie portów od potencjalnych rynków zbytu.
13. Funkcja przemysłowa to jeden z najsłabiej rozwiniętych obszarów aktywności portów Zatoki Puckiej. W praktyce można więc wskazać jedynie na występującą na terenie Zatoki Puckiej działalność stoczniową oraz przetwórstwo rybne.
14. Zasadniczą rolę portów i przystani Zatoki Puckiej będzie zaoferowanie potencjalnym turystom odpowiedniej bazy infrastrukturalnej, co odnosi się do rozbudowanej (ilościowo i jakościowo) sieci

marin. Aktualnie istniejący potencjał jest wciąż niewystarczający, zwłaszcza z punktu widzenia jakości oferowanych usług.

15. Szczególnie widoczne jest bardzo duże zaangażowanie poszczególnych portów i przystani (ich gestorów) w rozwój potencjału turystycznego. Można stwierdzić, że we wszystkich analizowanych portach i przystaniach opracowywane lub wdrażane są koncepcje rozbudowy marin jachtowych i motorowych.
16. Ważnym czynnikiem w procesie aktywizacji portów i przystani Zatoki Puckiej, jako turystycznych punktów docelowych, będzie, już wyraźnie zauważalny, wzrost zainteresowania aktywną turystyką wodną. W odniesieniu do żeglarstwa rekreacyjnego oraz turystyki motorowodnej wzrost popytu na usługi portowe będzie związany zarówno z rozwojem rynku krajowego jak i zagranicznego.
17. Oprócz obsługi ruchu turystycznego, porty i przystanie Zatoki Puckiej mogą stać się centrami świadczącymi usługi na rzecz jednostek pływających. Związane jest to zarówno z posiadanym potencjałem infrastrukturalnym i technicznym (stocznie i tereny postoczniove), wysoko wykwalifikowaną kadrą szkieletników, jak też relatywnie niskimi kosztami wykonania takich prac. Porty i przystanie mogą jednocześnie stać się miejscem zimowania obcych jednostek.
18. Istotnym obszarem aktywności turystycznej portów i przystani jest żeglarstwo sportowe/regatowe. Największe znaczenie dla żeglarstwa sportowego mają dwa ośrodki we Władysławowie i Pucku. Port w Pucku umożliwia organizowanie regat jachtów mieczowych klas olimpijskich na obszarze Zatoki Puckiej. Rozwój tego obszaru aktywności zarówno we Władysławowie i Pucku, jak i pozostałych ośrodków wymaga rozbudowy baz i zapleczy sportowych.
19. Ważnym obszarem aktywności turystycznej jest wędkarstwo morskie. Działalność taka stanowi uzupełnienie dla rybołówstwa, które wskutek istniejących limitów połowowych poszukuje nowych obszarów aktywności. Wymogi współczesnego rynku wymuszają tworzenie zintegrowanych produktów turystycznych w zakresie wędkarstwa morskiego, co oznacza połączenie usług związanych z samym połowem, noclegiem, wyżywieniem i przetwórstwem złowionych ryb (np. wędzenie, patroszenie). Tego typu oferta jest najszerzej rozwinięta w portach Puck i Władysławowo. Znacznym zagrożeniem dla funkcjonowania rybołówstwa i rozwoju wędkarstwa jest nadmierna populacja foki szarej określana na 45.000 szt. na Bałtyku (optymalna liczba 25.000 szt.), oraz będące poza wszelką kontrolą zagrożenie nadmierną populacją kormoranów.
20. Interesującą dziedziną turystyki, która jest dopiero w początkowym stadium rozwoju, jest nurkowanie. Cechą szczególną Bałtyku jest korzystny skład wody, która zamiast niszczyć zatopione obiekty (wraki), konserwuje je. Dzięki temu dno morza obfituje w ciekawe obiekty stanowiące potencjalne miejsca do nurkowania.
21. Wśród atrakcji turystycznych, które korzystają z infrastruktury portów i przystani Zatoki Puckiej, wskazać można różnego typu rejsy wycieczkowe. Przeważnie mają one charakter krajoznawczy, połączony z możliwością skorzystania z oferty gastronomicznej na jednostce. Działalność ta ma

jednak jedynie sezonowy charakter tym niemniej posiada znaczny potencjał rozwojowy, czego przykładem są Niemcy, Dania i Holandia.

22. Funkcja rybacka portów i przystani Zatoki Puckiej będzie wciąż rozwijana. Należy się więc spodziewać wzrostu efektywności wykorzystania ograniczonej, ale bardziej nowoczesnej pod względem technicznym oraz technologicznym (połowowym) floty rybackiej, procesu koncentracji obrotu rybą w pomorskich LCPSR (Władysławowo, Hel), co poparte musi być wzmożonym monitoringiem rynku.
23. Porty i przystanie morskie Zatoki Puckiej funkcjonują w otoczeniu gospodarczym, gdzie istnieją dwa duże porty w Gdańsku i w Gdyni. Wzajemne relacje pomiędzy tymi ośrodkami w odniesieniu do ich poszczególnych funkcji i obszarów funkcjonalnych są komplementarne lub neutralne.
24. Lokalna społeczność powinna współtworzyć oraz ściśle współpracować przy tworzeniu nowego wizerunku i nowej marki Zatoki Puckiej i być w przyszłości jej orędownikiem. Niezbędne jest ciągłe wyjaśnianie potrzeby zmian, które dokonują się dla poprawy lokalnego poziomu życia poprzez wykaz korzyści wynikających z realizacji strategii wykorzystania potencjału portowego Zatoki Puckiej.

II. WIZJA ROZWOJU ZATOKI PUCKIEJ W 2025 ROKU

ZATOKA PUCKA W 2025 ROKU, TO:

- Obszar o wielowiekowej tradycji rybackiej z rozwiniętą funkcją żeglarską i bogatym zapleczem cumowniczym (ok. 5.000 miejsc), naprawczym i do zimowania jachtów o pojemności ok. 3.500 miejsc.
- Promocja Zatoki Puckiej będzie prowadzona w oparciu o zmieniony wizerunek Ziemi Puckiej z wypoczynkowo-gastronomicznego na żeglarsko-wędkarski i wypoczynkowy (z wykorzystaniem logotypu nawiązującego do logotypu Zatoki Gdańskiej i Pętli Żuławskiej) a także nakierowany na tzw. srebrną gospodarkę.
- Region z intensywnym krzyżowym i obwodowym systemem komunikacji pasażersko-samochodowej pomiędzy portami Trójmiasta i Zatoki Puckiej, a także pomiędzy portami i przystaniami Zatoki Puckiej (połączona funkcja turystyczna i komunikacji publicznej).
- Region o istotnym znaczeniu rybołówstwa w gospodarce obszaru, dywersyfikujący działalność rybacką np. poprzez wędkarstwo morskie.
- Rozwiązana zostanie kwestia ograniczeń formalno-prawnych Zatoki Puckiej, która zagraża możliwości rozwoju swobodnej żeglugi i uprawiania sportów wodnych.

- **Stabilny rozwój funkcji transportowej portów Zatoki Puckiej następować będzie w oparciu o transport krajowy i zagraniczny ryb oraz jako kompatybilny element przewozów kabotażowych ładunków z portów Gdańska i Gdyni.**

III. CEL STRATEGICZNY: TWORZENIE WARUNKÓW DLA POPRAWY GOSPODARCZEGO WYKORZYSTANIA ZATOKI PUCKIEJ ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POTENCJAŁU PORTOWEGO.

Cele szczegółowe

1. Rozwój funkcji żeglarskich i specyficznych Zatoki Puckiej
2. Rozwój krzyżowego i obwodowego systemu komunikacji pasażersko-samochodowej pomiędzy portami Trójmiasta i Zatoki Puckiej
3. Promocja Zatoki Puckiej w oparciu o zmieniony wizerunek Ziemi Puckiej.
4. Utrzymanie wysokiego poziomu rybołówstwa na obszarze Zatoki Puckiej
5. Utrzymanie liniowego wzrostu popularności wędkarstwa morskiego
6. Zmniejszenie lub likwidacja ograniczeń formalno-prawnych obowiązujących na obszarze Zatoki Puckiej
7. Stabilny rozwój funkcji transportowej portów Zatoki Puckiej

IV. SPÓJNOŚĆ CELÓW STRATEGICZNYCH DLA ZATOKI PUCKIEJ Z DOKUMENTAMI NA POZIOMIE EUROPEJSKIM I KRAJOWYM

Na poziomie europejskim:

1. **Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (COM 2011/144).** W dokumencie wskazuje się na konieczność rozwoju efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych, w których ładunki przeniesione będą z dróg na inne gałęzie transportu, w tym przewozy morskie i wodne śródlądowe. Jednocześnie postulowana jest rozbudowa połączeń kolejowych oraz wodnych śródlądowych do portów morskich.
2. **Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu (COM 2010/2020).** Wskazuje się tutaj konieczność realizowania zrównoważonego rozwoju, który wspierać będzie gospodarkę efektywnie korzystającą z zasobów, bardziej przyjazną środowisku i bardziej konkurencyjną. Niewątpliwie rozwój potencjału dla wykorzystania przewozów morskich i wodnych śródlądowych wpisuje się w niniejszą Strategię.
3. **Komunikat Komisji. Porty: motor wzrostu (COM 2013/295).** W dokumencie postulowana jest poprawa połączeń portów z siecią transeuropejską, modernizacja usług portowych poprzez m.in. uproszczenia administracyjne, a także konieczność przyciągania nowych inwestorów do portów,

dialog społeczny, zwiększenie proekologicznej orientacji portów i wspieranie innowacji. Zaproponowane powyżej cele strategiczne, uwzględniają wskazane wyżej postulaty.

4. **Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (COM 2012/128 final; Action Plan, 02.2013).** Podstawowymi obszarami spójności pomiędzy dokumentami są kwestie: wzmocnienia spójności makroregionów poprzez rozwój turystyki (PA Tourism), poprawy transportowych połączeń wewnętrznych i zewnętrznych (PA Transport), wdrażania żeglugi czystej ekologicznie (PA Ship) czy też wsparcia dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw działających w sektorze morskim (PA SME).

Na poziomie krajowym.

W przypadku Strategii Rozwoju Kraju 2020 (Dz.U. 2012 poz. 882), której głównym celem jest „...wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności”, podstawową warstwą odniesienia jest Obszar Strategiczny II. Konkurencyjna gospodarka, gdzie wskazuje się na konieczność zwiększenia efektywności transportu (Cel II.7) poprzez, m.in.: rozwój i modernizację infrastruktury portowej oraz dostępu do portów i przystani morskich od strony morza i lądu, a także budowę i modernizację terminali logistycznych i centrów intermodalnych.

Rozwój portów wskazany został także jako istotny kierunek działań w **ramach Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030**, w której przewiduje się „...inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, w szczególności od strony lądu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych”. Można więc podkreślić spójność w/w celów strategicznych Strategii z kluczowymi priorytetami planowania przestrzennego kraju.

Szczególnie ważnym dokumentem krajowym jest **Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (SRT 2020)**. W tym przypadku priorytetem rozwoju do 2020 roku i w dalszej perspektywie jest wzmacnianie funkcji gospodarczych portów, a tym samym wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Na terenie portów rozwijana powinna być funkcja transportowa (przeładunkowo–składowa) oraz podejmowane inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojazdowej do portów od strony morza i lądu). Ponadto uwaga powinna być skierowana na obsługę morskich przewozów pasażerskich, żeglarstwa oraz turystyki. Wskazuje się także, że kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. Pomimo faktu, że małe porty morskie, a w tym porty Zatok Puckiej, pozostają poza głównym nurtem zainteresowania polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) oraz Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) niniejsze cele strategiczne wpisuje się w formułowane tam cele (m.in. poprawa konkurencyjności, rozwój infrastruktury portowej, wzrost bezpieczeństwa obsługi, integracja z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych).

Ważnym dokumentem jest **Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego**, a szczególnie Cel operacyjny 3.1. Sprawny System transportowy

Oczekiwane efekty, to:

- Węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;

- Mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

W przestrzeni regionu należy uwzględnić w szczególności następujące obszary funkcjonalne:

- Obszary wiejskie uczestniczące w procesach rozwojowych, obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych (np. Pomorze Środkowe) oraz Żuławy Wiślane, strefa przybrzeżna, jak również obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych (np. obszary cenne przyrodniczo, obszary strategicznych złóż kopalin).

Osiąganie celów rozwojowych województwa nie będzie możliwe bez wsparcia ze strony polityki regionalnej państwa (poprzez działania inwestycyjne, prawne i organizacyjne), adresowanej także do obszarów o szczególnych problemach i potencjałach rozwojowych w skali ponadregionalnej. Obok Pomorza Środkowego należą do nich strefa przybrzeżna, wymagająca pilnego wdrożenia zasad zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi oraz Żuławy Wiślane, w stosunku do których interwencja publiczna w ramach Strategii koncentrować się będzie m.in. na działaniach związanych z ograniczaniem zagrożeń powodziowych (3.3.2.).

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego (2014 r.) uwzględniono transport wodny jedynie w ocenie istniejącego systemu transportowego województwa, poprzestając na ocenie, że: „Żegluga przybrzeżna i śródlądowa nie stanowi obecnie znaczącego elementu systemu publicznego transportu zbiorowego. Jej potencjał dotyczy przede wszystkim generowania ruchu turystycznego pomiędzy miastami aglomeracji trójmiejskiej a Półwyspem Helskim i w obszarze Zalewu Wiślanego oraz odciążania ruchu drogowego”. W dalszej części opracowania nie analizowano transportu wodnego dzisiaj i nie prognozowano jego rozwoju w przyszłości.