

Antoni F. Komorowski

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku

Iwona Pietkiewicz

Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

EFEKTY WSPÓŁPRACY MIAST I GMIN NA RZECZ ROZWOJU TURYSTYKI W PROJEKCIE „PIERŚCIEŃ ZATOKI GDAŃSKIEJ”

„Żaden z naszych przodków nie budował pomostów na Zatoce Gdańskiej, ale państwowe i unijne pieniądze łatwo się wydaje...”

A.F. Komorowski

Streszczenie: W opracowaniu zaprezentowano szczegóły współpracy miast i gmin rejonu Zatoki Gdańskiej przy realizacji projektu „Pierścień Zatoki Gdańskiej”. Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie problemów, jakie pojawiły się przy realizacji projektu oraz zaprezentowanie niektórych opinii specjalistów na temat projektu, a także efektów wykorzystania jego elementów w praktyce. Ambitny projekt z udziałem środków unijnych zakładał powstanie nowej bazy turystycznej, której efekty funkcjonowania miały znacząco wpłynąć na rozwój instytucji w nim zaangażowanych. Oceniano, iż w wyniku realizacji inwestycji powstanie wiele nowych przedsiębiorstw i znaczna liczba nowych miejsc pracy. W samym projekcie założono również budowę trasy rowerowej łączącej miasta i gminy Półwyspu Helskiego oraz nowe inwestycje hydrotechniczne w rejonie portów i samej Zatoki Gdańskiej.

Słowa kluczowe: region, współpraca w turystyce, inwestycje turystyczne.

1. Wstęp

Samorzady miast i gmin położonych nad Zatoką Gdańską: Gdyni, Helu, Jastarni, Władysławowa, miasta Puck, gminy wiejskiej Puck oraz Kosakowa, chcąc przyciągnąć żeglarzy ze wszystkich krajów Morza Bałtyckiego, a także małe jednostki pływające o niewielkim zanurzeniu, postanowiły przygotować wspólny projekt obejmujący zagospodarowanie turystyczne linii brzegowej.

Inwestycja „Rozwój turystyki w rejonie Zatoki Gdańskiej” nazwana została potocznie „Pierścień Zatoki Gdańskiej” i była współfinansowana z programu PHARE 2002. Projekt dotyczył budowy infrastruktury dla turystyki aktywnej – żeglarstwa morskiego. Realizacja projektu miała się przyczynić do rozwoju turystyki wodnej

między małymi portami Zatoki (Hel, Puck i Jastarnia) a Gdynią i Gdańskiem. Basen jachtowy w Gdyni miał być głównym ośrodkiem turystyki żeglarskiej w tym rejonie. Porty w Helu i Jastarni oraz przystań w Pucku, po zmodernizowaniu, miały uzupełniać ofertę żeglarstwa turystycznego w Zatoce Gdańskiej.

W wyniku realizacji projektu stworzone zostały podstawy dla nowych inwestycji. Założono, że powstanie ok. 40 nowych przedsiębiorstw oraz 160 stałych i 250 sezonowych miejsc pracy. Głównym celem projektu było wzmocnienie spójności społeczno-gospodarczej w województwie pomorskim poprzez poprawę infrastruktury turystycznej. Za cele szczegółowe przyjęto:

- zwiększenie dochodów z turystyki w regionie,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu.

2. Założenia projektu

Do właściwej realizacji projektu wszystkie gminy musiały się wykazać wystarczającą zdolnością instytucjonalną oraz brakiem przeszkód w sferze formalnoprawnej. Szczególnie ważne były kwestie dysponowania nieruchomościami, na których prowadzone były inwestycje. Wszystkie gminy wykazały się prawem do dysponowania nieruchomościami.

Łączny budżet projektu wynosił 5,12 mln euro, w tym kwota dofinansowania unijnego (z programu PHARE 2002) 3,6 mln euro. Wykonawcą całego zadania było konsorcjum firm POLNORD SA i NAVIMOR-INVEST Sp. z o.o. Inspektorem kontraktu było Biuro Obsługi Inwestycji INWEST-WYBRZEŻE Sp. z o.o.

Działania wchodzące w skład projektu były następujące:

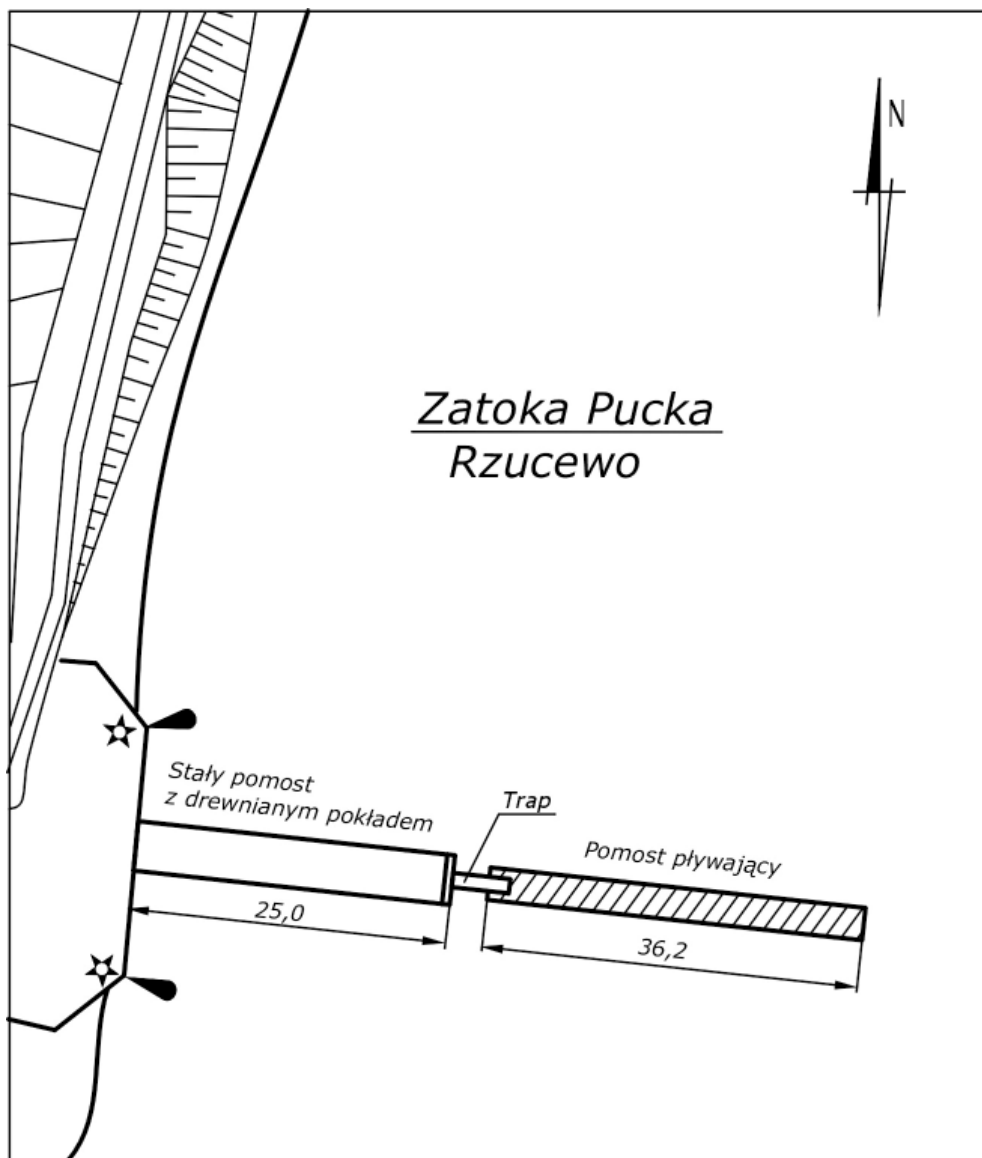
Miasto Gdynia:

- przebudowa Nabrzeża Młodych Żeglarzy,
- przebudowa Nabrzeża Beniowskiego,
- instalacja ruchomych pochylni do obsługi małych łodzi mieczowych,
- budowa rampy do wodowania jednostek z przyczep podłodziowych,
- instalacja urządzenia do odbioru ścieków z jednostek pływających objętych konwencją MARPOL,
- montaż punktu odbioru śmieci z segregacją,
- montaż punktu odbioru nieczystości z toalet chemicznych,
- wykonanie systemu telewizji przemysłowej,
- instalacja masztów sygnalizacyjnych.

Gmina Kosakowo – inwestycje w miejscowości Rewa:

- budowa pomostu stałego o konstrukcji drewnianej,
- budowa żelbetowego przyczółka lądowego w odległości 4 m od linii wodnej,
- instalacja pomostu pływającego o długości 30 m, składającego się z trzech betonowych pontonów,

- budowa budynku na potrzeby punktu informacji turystycznej wraz z infrastrukturą techniczną.
- Gmina Puck – inwestycje w Osłoninie, Rzucewie i Swarzewie:
- budowa przystani dla łodzi w Rzucewie: żelbetowy pomost stały o długości 26 m, pomost pływający o długości 36 m, szerokość drewnianego pokładu 2,40 m,
 - budowa przystani dla łodzi w Osłoninie: żelbetowy pomost stały o długości 26 m, pomost pływający o długości 32 m, szerokość drewnianego pokładu 2,40 m; żelbetowy przyczółek lądowy w odległości 10 m od linii wodnej; pochylnia do wciągania segmentów pływających na ląd; trap zejściowy – łączy pomost stały z pływającym,
 - adaptacja istniejącego budynku na budynek administracyjny w Swarzewie; budynek gospodarczy będzie pełnił funkcje uzupełniające: zespół sanitarny z prysznicami oraz kuchnia do przygotowywania posiłków przez turystów,
 - budowa przystani dla łodzi w Swarzewie: żelbetowy pomost stały o długości 26 m, pomost pływający o długości 32 m, szerokość drewnianego pokładu 2,40 m; żelbetowy przyczółek lądowy w odległości 10 m od linii wodnej, pochylnia do wciągania segmentów pływających na ląd, trap zejściowy łączący pomost stały z pomostem pływającym.
- Miasto Puck:
- budowa pomostu pływającego w rejonie portu rybackiego: przyczółek betonowy o długości 3,75 m i szerokości 2,50 m, pomost pływający o długości 100 m składający się z 5 pontonów o długości 20 m i szerokości 1,80 m każdy, trap zejściowy łączący pomost stały z pomostem pływającym,
 - adaptacja istniejącego budynku bosmanatu na stację turystyczną z kuchnią i toaletą wraz z natryskami.
- Miasto Jastarnia – inwestycje w Kuźnicach i Jastarni:
- budowa pomostu cumowniczego w Kuźnicach: żelbetowy przyczółek lądowy w odległości 4 m od linii wodnej, pomost stały o konstrukcji drewnianej, pomost pływający o długości 32 m składający się z trzech pontonów konstrukcji drewnianej, pomost stały jest połączony z pływającym za pomocą ruchomego trapu,
 - budowa budynku stacji turystycznej w Kuźnicach – punkt informacji turystycznej z zapleczem higieniczno-sanitarnym, kuchnią, wypożyczalnią sprzętu turystycznego z małym warsztatem naprawczym,
 - budowa głównego pomostu cumowniczo-spacerowego w Jastarni o długości 114 m, pomost dolny o długości 48 m, pomost pływający o długości 24 m, przyczółek żelbetowy,
 - budowa pomostów cumowniczych w porcie Jastarni.
- Miasto Władysławowo:
- budowa przystani dla łodzi: żelbetowy pomost stały o długości 28 m, pomost pływający o długości 68 m i szerokości 3 m, przyczółek lądowy na istniejącym umocnieniu brzegu, trap zejściowy łączący pomost stały z pływającym, boje umożliwiające cumowanie łodzi prostopadle do pomostu pływającego,



Rys. 1. Projekt nowego pomostu w Rzucewie k. Pucka

Źródło: [Komorowski 2007, s. 159].

- przebudowa istniejącego szkieletu publicznego na punkt informacji turystycznej z zapleczem sanitarnym.

Miasto Hel:

- budowa obiektu zaplecza socjalnego dla basenu jachtowego portu w Helu w sąsiedztwie falochronu zachodniego (zaplecze sanitarno-higieniczne, punkt informacji turystycznej, dyżurka bosmana, zespoły łazienkowe, szatnia, kawiarnia z bufetem, sala wielofunkcyjna),
- budowa stanowisk cumowniczych dla łodzi w basenie jachtowym portu rybackiego w Helu, przystosowanie nabrzeża jachtowego do cumowania 7 jachtów długości do 6 m, przy falochronie zachodnim utworzenie 6 stanowisk cumowniczych dla jachtów o długości do 8 m.

W wyniku realizacji powyższych działań porty jachtowe w Gdyni, Władysławowie, Jastarni i Helu zostały dostosowane do standardów europejskich i funkcjonują w ramach zintegrowanej sieci portów jachtowych Morza Bałtyckiego, zgodnie z założeniami projektu Suportnet.

Do projektu dołączono też wykonanie ścieżki rowerowej wzdłuż zatoki. Ścieżka miała łączyć wymienione miasta i nowe pomosty.

3. Realizacja projektu

Realizacja opisanego projektu w 2005 r. była oceniana na 70%. Głównym problemem nowych pomostów (poza portami Gdynia, Puck, Jastarnia, Hel i Władysławowo) są niewielkie głębokości w ich rejonie. Uniemożliwia to dojście i cumowanie jachtów do tych pomostów. Gdyby jachty miały przy nich cumować, to konieczne byłoby pogłębienie torów podejściowych i wystawienie niezbędnego oznakowania nawigacyjnego. Te inwestycje raczej nie mieściły się w omawianym programie. Wykonane pomiary pokazano w tab. 1.

Tabela 1. Głębokości w rejonie nowych pomostów Zatoki Gdańskiej (2006)

Miejsce	Głębokość na końcu pomostu
Hel	4-5 m
Jastarnia Port	4-5 m
Jastarnia 2	30 cm
Kuźnica	53 cm
Chałupy	40 cm
Swarzewo	30 cm
Puck	4-5 m
Rzucewo	70 cm
Oslonino	40 cm
Rewa	43 cm
Gdynia	4-5 m
Władysławowo	3-4 m

Źródło: opracowanie własne (pomiary – maj 2006 r.).



Fot. 1. Nowy pomost dla żeglarzy w Helu (ze zbiorów autorów)

Podsumowując projekt i wykonanie inwestycji „Pierścienia Zatoki Gdańskiej”, należy zauważyć, że niektóre prace trwały jeszcze w 2006 r. Całość oddanych nowych pomostów w Jastarni (nowe molo i nowy pomost poza portem), Kuźnicy, Chałupach, Swarzewie, Rzucewie, Osłoninie i Rewie może służyć jako miejsce postoju łodzi wędkarskich, małych żaglówek mieczowych i kajaków. Cenne jest wybudowanie budynków zaplecza w niektórych miejscach, gdzie mieszczą się sanitariaty, pomieszczenia szkoleniowe i kuchnie. Turyści otrzymali w rezultacie solidne punkty oparcia, ale ich wykorzystanie i rozwój sportów wodnych w tych miejscach zależy od inicjatyw miejscowych władz. Niestety, większość nowych pomostów nie nadaje się do cumowania jachtów – nawet zatokowych.



Fot. 2. Pomost pływający w Rewie (ze zbiorów autorów)

4. Przerwany pierścień Zatoki Gdańskiej

Kilka lat eksploatacji nowych inwestycji zatoki sprawiło, że odnotowano sporo uwag i powstało wiele krytycznych publikacji.

1. W gdyńskim basenie jachtowym – nazywanym dziś „Mariną Gdynia” – uważano eksploatacyjne pęknięcia mocowań pływających pomostów, które stworzyły wiele nowych miejsc postojowych dla jachtów¹. Po analizach przyczyn tego stanu rzeczy stwierdzono, iż przy niekorzystnych warunkach wiatrowych wewnątrz basenu powstają fale o wysokości większej niż 20 cm². To zjawisko było powodem uszkodzeń elementów spinających segmenty pomostów. Postanowiono „wygasić” fale wewnątrz basenu, budując i wydłużając falochron wschodni o ok. 80 m. Po wykonaniu tej dodatkowej inwestycji faktycznie sytuacja się ustabilizowała. Powstało wejście do portu typu zamkniętego, które jednak sprawia żeglarzom wiele kłopotów, zwłaszcza że powstał bardzo wąski i ulegający spłyceń tor wodny, ograniczony przesuwaną się ciągle w głąb zatoki linią brzegową plaży.



Fot. 3. Gdyński Basen Jachtowy z nowymi pomostami (ze zbiorów autorów)

2. Trwałość nowych pomostów nad otwartą zatoką jest problematyczna. Wystąpiły uszkodzenia sztormowe i usterki mocowań spinających pomosty. Spore zniszczenia spowodował też łód dryfujący wiosną wraz z pomostami. Konstrukcja pływających pomostów nie jest przystosowana do ich zdejmowania na zimę albo odholowania w bezpieczne miejsce. Władze Jastarni i Rewy, gdzie ostro wystąpiły powyższe zjawiska, reklamowały inwestycje i mają pretensje zarówno do projek-

¹ Basen Żeglarski powstał w latach 1936-1939 i był zaprojektowany dla 50 jachtów [Komorowski 2007, s. 65].

² Projektowe założenia dopuszczają wysokość fali do 0,2 m.

tantów, jak i odbiorców inwestycji. Zawinił też, według nich, nadzór budowlany³. Pomosty pływające, wykonane w fińskiej firmie Marinetek, dostarczyło i zamontowało polskie Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe Karos. Według dostawcy inwestycję wykonano zgodnie z projektem.

3. Według opinii niektórych redakcji zajmujących się zbieraniem danych o pomostach, „Pływające przystanie Pierścienia Zatoki Gdańskiej to już kolejny bubel na wodzie w rejonie Trójmiasta...”⁴. Podobne opinie pojawiły się też w lokalnej prasie.

4. Brakuje uwag co do innych inwestycji wykonanych wewnątrz portów Jastarnia, Hel, Puck i Władysławowo. Dodatkowe pomosty i miejsca postojowe dla jachtów spełniają swoje zadanie.

5. Różne opinie krążą też na temat wykonawstwa ścieżki rowerowej wzdłuż Półwyspu Helskiego w ramach tej samej inwestycji. Wykonana droga rowerowa dociera bowiem z Helu do Pucka, ale w projekcie zakładano jej zakończenie w Gdyni. Wniosek z tego, iż zmieniono projekt albo też (co jest prawdopodobne) do dnia dzisiejszego nie zakończono budowy tej ważnej części „Pierścienia Zatoki Gdańskiej”.

5. Podsumowanie

Jak wynika z przedstawionych opinii, nie wszystkie założenia projektowe się sprawdziły. Zastosowanie w warunkach Zatoki Gdańskiej technologii zapożyczonych z Finlandii, gdzie klimat jest surowszy, teoretycznie powinno się sprawdzić. Nie wiadomo jednak, czy uwzględniono dane statystyczne o falowaniu zatoki. Fale w tym rejonie, wywołane głównie silnymi wiatrami, potrafią rozbijać nawet solidne konstrukcje. Jako przykład można przytoczyć fakt zerwania z kotwic stacjonarnych i całkowitego rozbicia kilku pływających falochronów w porcie jachtowym w Pucku w 2003 r. Tak więc zastosowane konstrukcje powinny być bardzo odporne na falowanie.

W wyniku eksploatacji opisanych inwestycji miało dojść do zwiększenia zatrudnienia w poszczególnych miejscach, jednak w praktyce to nie nastąpiło skokowo. Zakładany wzrost dochodów i atrakcyjności turystycznej regionu zapewne mógł wystąpić w przypadku inwestycji zrealizowanych w Gdyni, Helu, Jastarni i Władysławowie. Pozostałe miejscowości (Kuźnica, Chałupy, Swarzewo, Rzucewo, Osłonino i Rewa) zapewne nie osiągnęły zakładanych celów. Pełnej informacji na temat korzyści osiąganych w wyniku eksploatacji nowych pomostów zatoki można będzie udzielić po przeprowadzeniu ankietowania urzędników z miejscowości, gdzie wykonano inwestycje.

³ Popekany pierścień zatoki. www.portalmorski.pl (8.10.2010).

⁴ Pierścień Zatoki Gdańskiej i efekty realizacji. www.nadwodzie.com (8.10.2010).

Literatura

- Komorowski A.F., *Jachting Zatoki Gdańskiej*, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2007.
- Komorowski A.F., *Jastarnia – historyczne problemy portu i nawigacji*, „Nautologia” 2005, nr 142.
- Komorowski A.F., *Możliwości i ograniczenia realizacji turystyki wodnej na wodach Zatoki Gdańskiej*, Ogólnopolska konferencja naukowa „Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki”, Uniwersytet im. A. Mickiewicza, Poznań, 21- 23 kwietnia 2010.
- Mazurkiewicz B.K., *Porty jachtowe – mariny. Projektowanie*, Gdańsk 2010.
- Popękany pierścień zatoki*, „Dziennik Bałtycki”, 25 marca 2008.
- Rozwój sieci portów jachtowych na wybrzeżu polskim*, PLANCO Consulting, Gdańsk 1995.
- Sieński J., *Pierścień Zatoki Gdańskiej*, „Dziennik Bałtycki”, 25 marca 2008.

THE DETAILS OF CO-OPERATION OF CITIES AND MUNICIPALITIES IN THE FIELD OF DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE PROJECT OF "RING OF GULF OF GDAŃSK"

Summary: The paper presents the details of cooperation of cities and municipalities of the Gulf of Gdańsk with respect to the implementation of “Ring of Gulf of Gdańsk” (“Pierścień Zatoki Gdańskiej”) project. The purpose of this paper is to present problems that arose during its creation, list some expert opinions on it, as well as the effects of the use of its components in practice. An ambitious project involving EU funds assumed the creation of a new touristic base, which functional effects were supposed to have a significant impact on the development of involved institutions. It was estimated that as a result of the investment, many new businesses and a significant number of jobs would be created. The same project also assumed the construction of a new cycling route linking the cities and villages of the Hel Peninsula and the new hydro-technical investments in the area of the Gulf of Gdańsk.