

Komorowski Antoni F.<sup>1</sup>  
 Iwona Pietkiewicz<sup>2</sup>  
 Krzysztof Nowakowski<sup>3</sup>

## Żeglarska infrastruktura portowa - problemy logistyczne (na przykł. Zat. Gdańskiej).

### Wstęp

Zatoka Gdańska – to akwen polskich wód wewnętrznych, który obok Zalewu Wiślanego i Zalewu Szczecińskiego stanowi jedno z lepszych miejsc do uprawiania sportów wodnych i realizacji różnych form turystyki wodnej, w szczególności żeglarstwa.

### Identyfikacja form turystyki wodnej

Turystyka i rekreacja wodna (Waterbased Tourism) obejmuje zespół działań rekreacyjnych i wypoczynkowych, związanych z aktywnością ludzką na wodzie podczas krótkich chwil czasu wolnego od pracy lub podczas urlopu albo wyjazdów w innych celach. Dla niektórych osób elementy turystyki wodnej stanowią wręcz zakorzeniony na stałe styl życia. Do form tak nazwanej turystyki wodnej zalicza się obok żeglarstwa rejsy turystyczne w różnych regionach świata, motorowe sporty wodne, surfing i windsurfing wraz z odmianami, kajakarstwo, wędkowanie rekreacyjne, nurkowanie, spływy tratwami, barkowanie (barging) itp.

W rejonie Zatoki Gdańskiej mogą być realizowane w sezonie letnim prawie wszystkie wymienione formy z wyjątkiem surfing, kajakarstwa i spływów, chociaż kajakarstwo rozwijało się w niektórych rejonach plaż przy dobrych warunkach pogodowych.

**Żeglarstwo** jest jedną z najbardziej rozpowszechnionych i popularnych form turystyki wodnej w omawianym regionie. Jednak najwięcej

jachtów uczestniczy w szkoleniach i imprezach regatowych. Z analizy ogólnej liczby jachtów żaglowych stacjonujących w portach i marinach zatoki wynika, że w rejsach i imprezach turystycznych uczestniczy tylko ok. 120 – 150 jednostek rocznie.

Na wodach zatoki latem widać przeważnie żeglujące pojedyncze jachty, rzadziej większe grupy. Cenne są zatem inicjatywy takich klubów jak Neptun, Kotwica, YKP i niektórych firm np. SMART, które zachęcają do odbywania wspólnych rejsów turystycznych, połączonych z elementami regat. Takie imprezy gromadzą zwykle sporą liczbę uczestników. Gorzej jest z możliwościami cumowania i bazowania jachtów turystycznych. Dostępnymi portami są Hel (ok. 10 – 12 miejsc), Jastarnia (ponad 40 miejsc), Puck (ponad 30 miejsc), Gdynia (250 miejsc ale dla gości tylko ok. 20), Gdańsk (w różnych klubach i marinie ponad 50 miejsc), Sopot (63 miejsca postojowe) i Władysławowo (10 – 12 miejsc). Inne porty i przystanie tego akwenu są mniej odwiedzane z uwagi na małe głębokości (np. Kuźnica). Cieszy wzrastająca z każdym rokiem liczba prywatnych jachtów turystycznych.

### Rozwój infrastruktury żeglarskiej Zatoki Gdańskiej

Patrząc na mapę zatoki dostrzegamy dość sporą liczbę portów i przystani dostępnych dla jednostek pływających i turystów. Nie wszystkie z nich są jednak w jednakowym stopniu przystosowane do obsługi ruchu turystycznego. Statki pasażerskie odwiedzają w zasadzie tylko Gdynię i Gdańsk, gdzie są odpowiednie nabrzeża i głębokości. Gdynię odwiedza średnio rocznie 80 – 100 statków z całego świata. Oferta turystyczna samej Gdyni jest dość uboga ale niedaleko jest przecież Gdańsk i Malbork. Trudności przewozu dużej liczby turystów w jednym czasie sprawia układ komunikacyjny, słaba jakość dróg i inne elementy.

<sup>1</sup> Prof. dr hab. Komorowski Antoni F. Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni,

<sup>2</sup> Dr Iwona Pietkiewicz, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni,

<sup>3</sup> Dr Krzysztof Nowakowski, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Tradycyjny ruch turystyczny na statkach żeglugi przybrzeżnej, jachtach żaglowych i motorowych odbywa się na trasach prowadzących do portów Hel, Jastarnia, Gdynia i Gdańsk. Inne przystanie i porty – Puck, Kuźnica, Chałupy, Górkki Zachodnie – nie są odwiedzane przez statki pasażerskie z uwagi na małe głębokości i często dość słabą ofertę turystyczną. Jachty polskie i zagraniczne chętnie odwiedzają Gdynię oraz marinę w centrum Gdańska.

**Marina Gdańsk** zlokalizowana jest wzdłuż Nabrzeża Szafarnia na Nowej Motławie. Przystań ma długości 290 m i usytuowana jest naprzeciw Gdańskie-go Żurawia.

Tabela 1. Opłaty portowe w trójmiejskich marinach.

	przystań/ marina	długość jednostki (m)	opłaty w sezonie (pln/doba)			
			letnim	zimowym		
1	Gdańsk	6	36	12		
		7	42	12		
		8	48	12		
		9	54	12		
		10	60	12		
		11	66	12		
		12	72	12		
		13	78	12		
		14	84	12		
		15	90	12		
		2	Sopot	6	30	27
				7	42	35
				8	56	40
				9	72	50
				10	80	60
11	88			66		
12	96			72		
13	107			78		
14	112			84		
15	120			90		
3	Gdynia			6	30	9
				7	35	10,5
				8	40	12
				9	45	13,5
				10	50	15
		11	55	16,5		
		12	60	18		
		13	65	19,5		
		14	70	21		
		15	75	22,5		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych materiałów.

Przystań Jachtowa Marina Gdańsk od chwili powstania w 1997 roku, jest atrakcją turystyczną i nie tylko przyciąga licznych turystów do centrum starego miasta, ale również dodaje mu prestiżu. Marina w Gdańsku znana jest z faktu, że cyklicznie gości flotyle jachtów biorących udział w licznych regatach m.in. Baltic Sail, Puchar Heweliusza czy Regatach o

Puchar Prezydenta Miasta Gdańska. Oprócz imprez cyklicznych przystań gości liczne jednostki przybywające ze wszystkich zakątków świata.

Marina w Gdańsku jest nowoczesnym obiektem, z zapleczem w postaci energii elektrycznej, oświetlenia wodę i sanitariaty. Do dyspozycji gości mariny są pralkosuszarki, internet bezprzewodowy, oraz usługi w postaci odbioru nieczystości stałych i zużytego oleju. W bezpośrednim sąsiedztwie mariny znajduje się pływająca stacja paliw, sklepy, restauracje, banki i urząd pocztowy. Na terenie obiektu dostępna jest obsługa w języku angielskim i jest on chroniony przez całą dobę. Przystań posiada 60 miejsc.

**Marina Sopot** zlokalizowana jest na końcu sopockiego Mola. Trzy baseny, w których przewidziano 103 miejsca postojowe: 63 miejsca dla łodzi o długości do 10 metrów i 40 miejsc dla łodzi o długości do 24 metrów. To także budynek bosmanatu wraz z zapleczem w postaci sanitariatów oraz gastronomią.

Molo w Sopocie to najbardziej znana atrakcja Trójmiasta, sięgający ponad 500 metrów w głąb zatoki obiekt przyciąga co roku od 1,5 do 2 mln osób. To niezwykle miejsce będące stałym punktem wycieczek turystów, ale także ulubionym miejscem mieszkańców Trójmiasta. Od niedawna także centrum żeglarstwa oraz arena licznych imprez żeglarskich.

**Przystań jachtowa Marina Gdynia** posiada 260 miejsc cumowniczych z dostępem do wody i prądu, a świetnie przygotowana infrastruktura sprzyja zainteresowaniu żeglarzy. Marina ta spełnia wysokie standardy ekologiczne, można korzystać z punktów odbioru ścieków sanitarnych, toalet, punktu segregacji śmieci, slipów i żurawia stacjonarnego o maksymalnym obciążeniu do 2,5 tony.

Zlokalizowana na nabrzeżu stacja paliw umożliwia bezpieczne i ekologiczne tankowanie paliwa, a basen żeglarski jest monitorowany. Obiekt cieszy się dużą popularnością wśród polskich i zagranicznych żeglarzy.

Jest zapleczem do rozgrywania wielu imprez żeglarskich na poziomie europejskim i światowym m.in. : Targi Wiatr i Woda, Gdynia Sailing Days, Złoty największych żaglowców na świecie oraz wiele innych. Gdyńska Marina stanowi bazę dla wszelkich imprez żeglarskich – największa i najnowocześniejsza w Polsce. Jej niewątpliwym atutem jest położenie w samym centrum Miasta. To jeden z najpiękniejszych zakątków Gdyni.

Od wczesnej wiosny do późnej jesieni w przystani żeglarskiej panuje ruch. Stoją tu obok sie-

bie zarówno wspaniałe i luksusowe jachty, jak i całkiem małe i skromne łódki. Wokół Mariny mają swoje siedziby kluby żeglarskie, w których już nawet kilkuletnie dzieci mogą poznawać tajniki żeglowania. Do tych zaś, którzy miłość do żagli odkryli nieco później, kluby żeglarskie kierują szeroką ofertę kursów i rejsów czarterowych.

Mankamentem Basenu Żeglarskiego jest to, iż pomimo tego, że posiada 260 miejsc, panuje tam ciągły ścisk. Szkoda, że żaden projekt rozbudowy mariny w Gdyni (a było ich kilka) nie doszedł do skutku. Opłaty portowe w trójmiejskich marinach zestawiono w Tabeli 1.

**Marina i port rybacki w Pucku** jest odwiedzana przez mniejsze jednostki ale za to Puck jest miejscem rozgrywania wielu imprez regatowych o zasięgu europejskim i światowym.



**Rys. 1. Marina Puck**  
Źródło: Fot. K. Nowakowski

Obecny port jachtowy w Pucku powstał etapami w latach 1985 – 1995 obok mola spacerowego. Jego zewnętrzny falochron powstał w odległości ok. 100 m na wschód od mola – jako pierwszy element zamykający port w kształcie litery U. Z czasem powstały tu dodatkowe nabrzeża i pomosty pływające, przy których cumują liczne jachty i motorówki. Wśród jednostek, które odwiedziły porty Pucka były jachty żaglowe i motorowe. Były też jachty zagraniczne, których liczbę szacuje się na ok. 10 rocznie.

**Port Władysławowo** przeszedł kilka modernizacji, z których najważniejszą była budowa dodatkowego Falochronu Zachodniego na zewnątrz nadwyrężonego przez żywioł morski falochronu z lat 1936 - 1938. Inwestycja ta rozpoczęła się w 1986 roku i trwała aż do 1997 r., kiedy zakończono równoległe prowadzoną modernizację i budowę nabrzeży, pomostów i innych elementów portu<sup>98</sup>. W trakcie modernizacji Falochron Zachodni został osłonięty nowym falochro-

nem biegnącym równoległe w odległości ok. 15 m i przedłużonym o 40 m poza ostrogę głowicową. Nową ostrogę i nowy falochron osłonięto narzutem z gwiazdobloków. Obecne zakończenie Falochronu Zachodniego ma jedną latarnię wejściową. Zadanie modernizacji portu objęło też remont nabrzeża przeładunkowego, przebudowę pomostu remontowego Rybackiej Stoczni Remontowej, budowę pomostu remontowego od Falochronu Wschodniego oraz remont tego ostatniego.



**Rys. 2. Marina Władysławowo**  
Źródło: Fot. K. Nowakowski

Oceniano wówczas, że rozwój jachtingu morskiego spowoduje większy ruch w porcie i zakładano docelowo konieczność urządzenia stanowisk dla 50 jachtów oraz zaplecza do remontu i zimowania tych jednostek. Rzeczywistość okazała się mniej optymistyczna, skoro po naradach i wielu dyskusjach powstało tylko 10 miejsc postojowych bez zaplecza. Marina z małym pomostem wyposażonym w wysięgniki została zbudowana w tym porcie w 2002 r., a nieco później oddano do eksploatacji zaplecze sanitarne Mariny. Pomost może pomieścić tylko 10 jachtów, ale obok może cumować kolejne 10. Ten niewielki pomost jachtowy mieści się w północnej części portu tuż przy narożniku. Realizacja tej inwestycji spełniła zaledwie część oczekiwali żeglarzy. Od 1994 r. port został udostępniony dla turystów i rozwinęły się tu usługi przewozu - rejsy morskie, rejsy z wędkowaniem morskim i inne. Port i Marina gości wiele jednostek, choć jego wejście jest zwykle niedostępne przy sztormach z kierunków NE, E i SE.

Tabela 2. Opłaty portowe w marinach Zatoki Gdańskiej

	przystań/ marina	długość jednostki (m)	opłaty w sezonie (pln/doba)	
			letnim	zimowym
1	Puck- przystań jachtowa	do 5,5 5,5-8 8-10 10-13 13-17 powyżej 17	opłata postojowa do 7 dni	
			20	
28				
35				
40				
50				
80				
Puck – port rybacki		do 5,5 5,5-8 8-10 10-13 13-17 powyżej 17	opłata postojowa powyżej 7 dni	
			18	
			21	6
			24	7
			27	8
			30	9
			33	10
			36	11
39	12			
42	13			
45	14			
20	15			
2	Władysławowo	do 6	21	
		6-8	31	
		8-10	36	
		10-13	43	
		13-17	56	
		17-20	71	
3	Jastarnia	6	8	8
		7	15	15
		8	15	15
		9	25	25
		10	25	25
		11	50	50
		12	50	50
		13-16	100	100
		17-20	150	150
		powyżej 20	250	250

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych materiałów.

**Port w Helu** okazał się za mały wobec rozwijającego się rybołówstwa i funkcji bazowania innych jednostek. Po odzyskaniu niepodległości Polska otrzymała w 1920 r. mały helski port praktycznie nadający się do poważnego remontu i modernizacji. Zatem już w latach 1923 - 1925 wykonano poważny remont, zamieniając drewniane konstrukcje

falochronów - kamiennymi, z betonowym oczepem, które były posadowione na palach z wypełnieniem kamiennym. Cumowanie jednostek zapewniały ukośne pale rozmieszczone wzdłuż falochronów.

Już w roku 1928 przystąpiono do budowy nowego Falochronu Zachodniego, który został wydłużony o 470 m, przy zachowaniu generalnego kierunku jego osi. Nowy Falochron Wschodni po tej modernizacji miał długość ponad 250 m i był zbudowany w odległości 280 m od starego falochronu, który odtąd zamykał wewnętrzną przestrzeń portu. Po modernizacji, zakończonej w 1934 r. akwen portu helskiego powiększył się trzykrotnie, powstały nowe miejsca cumownicze, zapewniające lepsze bazowanie miejscowych jednostek, a także schronienie dla statków i kutrów przy złej pogodzie. Chętnie zawijały tutaj też jachty morskie, których przybywało w związku z rozwojem żeglarstwa polskiego. Niektórzy politycy zachęcali nawet władze żeglarskie do urządzenia w Helu głównej bazy szkoleniowej i głównej przystani jachtów morskich.

W opisanym wyżej stanie port helski pozostawał przez czasy wojenne i wyszedł z nich z mocno zniszczonym w dwóch miejscach Falochronem Zachodnim. Szkody wojenne naprawiono w latach 50., a występujące później uszkodzenia sztormowe usuwano wykonując nowe ścianki szczelne i betonując niektóre elementy. Usytuowanie końcowej części tego falochronu, tuż przy krawędzi stromej ściany podwodnej obniżającego się dna, stwarza nadal trudności w stabilnym posadowieniu jego segmentów.

Kolejne modyfikacje w porcie przeprowadzono w latach 1951 - 1970. Zbudowano m. in. nowe nabrzeża o długości łącznej ponad 500 m. Problemem nie rozwiązany pozostaje jednak duże falowanie wewnątrz portu przy silnych wiatrach z kierunku południowego. Proponowane zmiany konstrukcyjne, zapobiegające temu zjawisku pozostają nadal w sferze dyskusji.

Koncepcje rozbudowy portu z lat 80. i dalszych przewidywały możliwość zwiększenia miejsc postojowych dla jachtów. Było to związane z prognozą rozwoju ruchu turystycznego w rejonie Półwyspu Helskiego. Niektóre projekty rozbudowy portu łączyły się też z planowanymi inwestycjami, które uznano za niezbędne dla zmniejszenia falowania wewnątrz basenów portowych. Jak wynika z innych opracowań, prowadzono też projekty dyplomowe na Politechnice Gdańskiej, których główną myślą było rozwinięcie funkcji żeglarskich portu helskiego.

Pierwszy z prezentowanych projektów prze-



widywał przedłużenie Falochronu Zachodniego, budowę nowego mola wewnątrz portu oraz budowę nowej części portu żeglarskiego na północ od Falochronu Zachodniego. Port żeglarski miał mieć wejście od północy, a jego wnętrze podzielono na dwa baseny. Założeniem podstawowym była możliwość postoju w porcie do kilkudziesięciu jachtów z rejsów weekendowych oraz jachtów chroniących się przed złą pogodą. Rozwiązanie to nic zostało przyjęte do realizacji z uwagi na konieczność wytyczenia drugiego tom wodnego, który należałoby okresowo pogłębiać.



Rys. 3. Ogłoszenie WAM dotyczące sprzedaży portu HEL

Źródło: Fot. K. Nowakowski

Drugi projekt przewidywał budowę przystani żeglarskiej w tej samej północnej części portu ale z rozbiórką części falochronu i utworzeniem przejścia przez port główny. Zachowano tutaj również pomysł przedłużenia Falochronu Zachodniego o ok. 30 - 40 m w celu ochrony- portu przed falowaniem. Trzeci projekt pochodzi z pracy dyplomowej Politechniki Gdańskiej i był opublikowany w pracy prof.

B.

Mazurkiewiczza. Autorka projektu umieściła nowy port jachtowy również na zewnątrz północnej części portu rybackiego. Pojemność portu szacowano na ok. 70 miejsc postojowych, które zaprojektowano w południowym fragmencie tuż przy falochronie. Ustawione od południowego wschodu wejście do portu jachtowego wywołuje wrażenie możliwości powstawania nadmiernego falowania wewnątrz przy uciążliwych dla Półwyspu silnych wiatrach południowych. W 2012 roku Wojskowa Agencja Mieszkaniowa wystawiła na sprzedaż Port Wojenny w Helu, wraz z terenami przyległymi o łącznej powierzchni gruntów prawie 50 ha. Być może niebawem znajdzie się inwestor, który na tym terenie, obok bazy hotelowo – rekreacyjnej, zbuduje nowoczesną marinę. Opłaty portowe w marinach Zatoki Gdańskiej przedstawiono w Tabeli 2.

### Mola spacerowe i pomosty cumownicze

W rejonie zatoki zbudowano w kilku miejscach mola spacerowe, które mogłyby pełnić rolę przystani dla obsługi wodnego ruchu turystycznego. Niestety większość z nich nie spełnia wymagań turysty wodnego z uwagi na małe głębokości, brak obniżonych pomostów cumowniczych i brak zaplecza. Z danych zawartych w Tabeli 3 wynika jednoznacznie, że jedynie dwa mola (Sopot i Puck ) spełniają wymagania turystów żeglarzy w zakresie zapewnienia możliwości postoju. Pięć pozostałych zapewnia wyłącznie możliwości odbywania spacerów. Jest to ograniczenie, które w konsekwencji prowadzi do omijania tych konstrukcji przez żeglarzy. Tym samym turyści spacerujący po molo są pozbawieni możliwości podziwiania jachtów i ich załóg.



Rys. 4. Port Kuźnica

Źródło: Fot. K. Nowakowski

Tabela 3. Mola spacerowe i pomosty cumownicze Zatoki Gdańskiej.

Molo/ Pomost	Długość (m)	Głębokość na głowicy mola (m)	Możliwość cumowania	
			jachtów	małych jednostek
Gdańsk Zaspą	215	2,0	nie	tak
Jastarnia	120 + 24*	0,9	nie	tak
Jastarnia Hotel Posejdon	170	0,9	nie	tak
Jurata	320	1,0	nie	tak
Orłowo	160	2,0	nie	nie
Puck	300	2,5	tak	tak
Sopot	512	6,5	tak	tak
Chałupy	31+67,8*	0,4	nie	tak
Kuźnica	20+32*	0,53	nie	tak
Ośłonino	26,3+31,7*	0,4	nie	tak
Puck	10+100*	4,5	tak	tak
Rewa	31+31*	0,65	nie	tak
Rzucewo	25+36,2*	0,9	nie	tak
Swarzewo	26,2+31,6*	0,3	nie	Tak

\* dołączony pomost pływający

Źródło: A. Komorowski, *Jachting Zatoki Gdańskiej*, Gdańsk 2007; J i M. Kuliński, *Zatoka Gdańska*

Pomosty w rejonie zatoki powstały głównie w wyniku realizacji programu „Pierścień Zatoki Gdańskiej” ze wsparciem środków unijnych. Program ten powstał dość szybko, uwzględnił możliwości i potrzeby miejscowych gmin i dość pobieżnie potrzeby turystów – wodniaków. Nie trzeba tego udowadniać szczegółowo, bowiem dane zawarte w drugiej części Tabeli 3 wyraźnie wskazują podstawowe niedostatki. Zbudowane wielkim nakładem środków pomosty, składające się ze stałych przyczółków i dołączonych do nich segmentów pomostów pływających nadają się do odbywania spacerów ( w ograniczonym zakresie, gdyż często są mokre i śliskie), wędkowania i cumowania małych łodzi. Pomosty są niedostępne dla żeglarzy i motorowodniaków, a przecież gminy liczyły na przychody z odpłatności za miejsca postojowe. Jedynym pozytywnym wyjątkiem jest 100 metrowy pomost pływający w porcie rybackim w Pucku. Należy jednak dodać, że w wyniku realizacji programu „Pierścień Zatoki Gdańskiej” powstały również nowe miejsca postojowe w Basenie Jachtowym w Gdyni, nowe pomosty i miejsca cumowania jachtów w Helu, Jastarni i Władysławowie. Ta część inwestycji na pewno cieszy turystów wodnych.



**Rys. 5 Plan inwestycji „Pierścienia Zatoki Gdańskiej”**  
Źródło: Fot. A.F. Komorowski

Port w Jastarni został wyposażony w latach 2005-2009 w trzy pomosty cumownicze dla żeglarzy ( w części stałe i w części pływające), co znacznie poprawiło możliwości cumowania małych jednostek i jachtów. W północno - zachodniej części portu zbudowano też wyciąg i platformę do prowadzenia remontów i napraw jednostek oraz zaplecze zapewniające zimowanie jachtów. Ta inwestycja, nie licząc rozbudowy bazy żeglarskiej w Gdyni, jest chyba najbardziej udanym fragmentem programu „Pierścień Zatoki Gdańskiej”.



**Rys. 6. Port Jastarnia**  
Źródło: Fot. K. Nowakowski

Górki Zachodnie są miejscem bazowania wielu jachtów ( mieści się tu 8 – 9 jachtklubów) lecz nie jest to miejsce atrakcyjne dla turystów z uwagi na duże oddalenie od centrum Gdańska.

### Ograniczenia w rozwoju turystyki

Rozwój infrastruktury żeglarskiej w rejonie Zatoki Gdańskiej znacznie poprawił możliwości rozwoju tej formy turystyki wodnej. Zwiększono liczbę miejsc postojowych w portach Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Puck i Władysławowo. Zwiększyły się też możliwości w zakresie zimowania jednostek. Mimo to ruch turystyczny na omawianym akwenie nie zwiększył się skokowo. Wśród ograniczeń rozwoju ruchu można dostrzec:

1. krótki sezon ( 2 – 4 miesiące),
2. dość niskie temperatury wody,
3. małe głębokości w rejonie niektórych portów (Jastarnia, Kuźnica, Puck) i pomostów cumowniczych,
4. zmieniającą się nagle pogodę – niekiedy powstają wysokie fale utrudniające żeglugę, a nawet niszczące obiekty portowe (np. w Pucku 2003, 2009),
5. liczne sieci rybackie postawione na podejściach do portów Jastarnia i Kuźnica (wymuszają one konieczność poruszania się po wytyczonych torach wodnych, choć i na torach spotyka się również sieci),
6. brak bazy sanitarnej i gastronomicznej na terenach przypoportowych (Jastarnia),
7. toalety czynne w godzinach 0700-2300 (np. Hel),
8. pobieranie dość wysokich opłat portowych i dodatkowych opłat za toalety i prysznice,
9. ostre przepisy Urzędu Morskiego, PRS i PZŻ,
10. inne.

## Wnioski

Z przeprowadzonych rozważań wynika, iż na wodach Zatoki Gdańskiej oraz w portach i przystaniach omawianego regionu główne formy turystyki wodnej są realizowane z pewnymi ograniczeniami, które są charakterystyczne dla omawianego akwenu i eksploatowanego sprzętu. Zrealizowane w ostatnich latach inwestycje w zakresie modernizacji infrastruktury żeglarskiej i budowa nowych pomostów nie poprawiły skokowo możliwości cumowania i bazowania jednostek sportowych i turystycznych. Nie przyniosły też gminom spodziewanych przychodów z eksploatacji nowych pomostów. Można zadać pytanie – dlaczego na Mazurach wędruje tysiące jednostek pływających różnych kategorii, a na wodach Zatoki Gdańskiej widać tylko od czasu do czasu większy ruch? Odpowiedź znajdziemy w licznych ograniczeniach wymienionych wyżej i oczywiście w stosownych przepisach żeglugowych.

## Streszczenie

Celem badań była analiza stopnia wykorzystania omawianego akwenu w realizacji zadań turystyki wodnej i ocena ograniczeń tego procesu.

W referacie przedstawiono identyfikację form turystyki wodnej oraz ocenę portów, przystani i pomostów zatoki, które mogą stanowić bazę dla działalności żeglarskiej. Wykonane analizy pokazują, że nie wszystkie zrealizowane ostatnio inwestycje polepszyły warunki działalności turystycznej w analizowanym rejonie.

W drugiej części opracowania autor zastanawia się nad ograniczeniami rozwoju turystyki wodnej na akwenu Zatoki Gdańskiej i nad przyczynami małej aktywności turystów.

W podsumowaniu przedstawiono wnioski skierowane nie tylko do organizatorów turystyki ale również do władz regionu.

## Abstract

*Gulf of Gdansk - a water body Polish internal waters, which besides the Vistula Lagoon and Szczecin Lagoon is one of better place for practicing water sports and the realisation of various forms of water-based tourism. The aim of this study was to analyze the level of exploitation of this basin in the tasks of water tourism and assessment of the limitations of this process. In carrying out the test author used the geographical method, the comparative method and me-*

*thod of logical analysis. This paper presents the identification of forms of tourism and the assessment of ports, marinas and the bay piers, which may be a basis for tourist activities. Performed analysis shows that not all investments made recently on Gulf of Gdansk improved conditions for tourism activities in the analyzed region. In the second part of the paper author contemplates on the limits of tourism development on the Gulf of Gdansk and on the reasons of low activity for tourists. In summary author showed conclusions, which are directed not only to the organizers of the tourism but also to the authorities of this region.*

## Literatura

1. Komorowski A.F. (red.), Pietkiewicz I., Szulczewski A. 2009. Najstarsze latarnie morskie Zatoki Gdańskiej. Gdańsk.
2. Komorowski A. F. 2007. Jachting Zatoki Gdańskiej. Gdańsk.
3. Komorowski A.F. 2007. Porty Pucka. Gdynia.
4. Kulińscy J. i M. 2007. Zatoka Gdańska. Kartuzy.
5. Merski J. 2002. Turystyka kwalifikowana. Warszawa.
6. Sporty wodne w rekreacji. Pod red. R. Błachy. 2004. Wrocław.
7. Water-Based Tourism, Sport, Leisure and Recreation Experiences. Ed. Gayle Jennings. 2007. Elsevier. London.
8. <http://ww2.gosirgdynia.pl/pl/marina-gdynia>
9. <http://www.trojmiasto.pl/Marina-Gdansk-o12100.html>
10. <http://moksir.puck.pl/PL/cennik.html>
11. <http://www.marinagdansk.pl/>
12. <http://www.szkuener.pl/index.php/port/>
13. <http://www.sopot-marina.pl/cennik>