

RADA GMINY
81-193 KOSAKOWO
ul. Żeromskiego 69
ident. 000531708
tel: (058) 660-43-25

UCHWAŁA Nr XXIII/22/2016
Rady Gminy Kosakowo
z dnia 13 kwietnia 2016 roku

w sprawie: przyjęcia Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016 – 2025.

Na podstawie: art. 18 ust. 2 pkt 6a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1515, poz. 1045, poz. 1890) oraz art. 3 pkt 3, art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 383), uchwała się, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się „Strategię Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025” stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Kosakowo.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZESYŁAJĄCY RADY
Gminy Kosakowo
Marcin Kopilski

UZASADNIENIE

Zadaniem rady gminy jest m.in. przyjmowanie programów rozwoju w trybie określonym w przepisach o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (art. 18 ust. 2 pkt 6a ustawy o samorządzie gminnym).

W myśl art. 4 ust. 1 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju politykę rozwoju prowadzi się na podstawie strategii rozwoju, programów i dokumentów programowych.

„Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025” jest podstawowym i najważniejszym dokumentem samorządu powiatowego oraz gmin powiatu puckiego określającym misję i wizję, cele strategiczne, cele operacyjne oraz działania kluczowe do realizacji w określonym horyzoncie czasowym.

Strategię Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025 opracowano w ramach szerokiej współpracy partnerów sektora publicznego, społecznego i gospodarczego z obszaru Powiatu Puckiego. Dokument opracowano w celu identyfikacji i realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych, wychodzących poza granice jednej gminy czy też całego powiatu. Strategia ma ułatwić samorządom lokalnym przygotowanie i realizację wspólnych przedsięwzięć w oparciu o zasoby własne, jak i pojawiające się różnorodne możliwości wsparcia zewnętrznego. Strategia ukierunkowana jest również na współpracę z obszarami sąsiadującym z Ziemią Pucką.

Zakres terytorialny opracowania obejmuje obszar wzajemnie zintegrowany i wzajemnie na siebie oddziałujący pod względem społeczno – gospodarczym, który tworzą następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- *powiat pucki,*
- *gmina miejska Puck,*
- *gmina miejska Hel,*
- *gmina miejska Jastarnia,*
- *gmina miejsko-wiejska Władysławowo,*
- *gmina wiejska Puck,*
- *gmina wiejska Krokowa,*
- *gmina wiejska Kosakowo.*

Podstawą opracowania dokumentu jest uchwała numer IV/26/2015 Rady Powiatu Puckiego z dnia 23 lutego 2015 roku w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami powiatu puckiego do prac nad „Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025” stosowne uchwały gmin Powiatu Puckiego w tym Uchwała Rady Gminy Kosakowo Nr VII/36/2015 w sprawie

przystąpienia wspólnie z Powiatem Puckim i gminami powiatu puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016- 2025.

Ponieważ Zatoka Pucką i infrastruktura portowa jest bardzo istotnym elementem kapitału przestrzennego i infrastrukturalnego obszaru Ziemi Puckiej opracowano także jego szczegółową diagnozę stanowiącą załącznik do SRZP.

PRZEWODNICZĄCY RADY
Gminy Kosakowo

Marcin Kopitzki



Urząd Miasta Helu



Urząd Miasta Jastarni



Urząd Miasta Władysławowa



Urząd Gminy Krokowa



Urząd Gminy Puck



Urząd Miasta Puck



Urząd Gminy Kosakowo



Starostwo Powiatowe w Pucku

Załącznik do Uchwały
Rady Gminy Kosakowo
Nr. XXIII/22/2016
z dnia 13 kwietnia 2016 roku

STRATEGIA ROZWOJU ZIEMI PUCKIEJ na lata 2016 – 2025

Redakcja i opracowanie:

Stowarzyszenie Północnokaszubska Lokalna Grupa Rybacka



Kwiecień 2016

Spis treści

1. WPROWADZENIE.....	- 3 -
2. DIAGNOZA STANU OBECNEGO.....	- 9 -
2.1 POŁOŻENIE I WARUNKI FIZJOGRAFICZNE.....	- 9 -
2.2 ROLNICTWO.....	- 10 -
2.3 DEMOGRAFIA	- 11 -
2.4 EDUKACJA.....	- 14 -
2.5 OCHRONA ZDROWIA	- 18 -
2.6 POMOC SPOŁECZNA.....	- 20 -
2.7 ORGANIZACJE POZARZĄDOWE	- 21 -
2.8 KULTURA.....	- 21 -
2.9 GOSPODARKA.....	- 23 -
2.9.1 Przedsiębiorczość	- 23 -
2.9.2 Inwestycje.....	- 25 -
2.9.3 Rynek pracy	- 25 -
2.9.4 Gospodarka morska.....	- 27 -
2.9.5 Turystyka	- 30 -
2.10 INFRASTRUKTURA I ZASOBY PRZYRODNICZE	- 32 -
2.10.1 Dostępność.....	- 32 -
2.10.2 Stan i ochrona środowiska	- 35 -
2.10.3 Energetyka.....	- 37 -
3. ANALIZA SWOT	- 38 -
4. WIZJA I MISJA ROZWOJU.....	- 44 -
5. CELE STRATEGII ZIEMI PUCKIEJ.....	- 45 -
5.1 CEL STRATEGICZNY: POPRAWA KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI ZIEMI PUCKIEJ	- 46 -
5.2 CEL STRATEGICZNY: POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ ZIEMI PUCKIEJ	- 49 -
5.3 CEL STRATEGICZNY: TWORZENIE WARUNKÓW DLA POPRAWY GOSPODARCZEGO WYKORZYSTANIA ZATOKI PUCKIEJ ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POTENCJAŁU PORTOWEGO.....	- 50 -
5.4 CEL STRATEGICZNY: TWORZENIE WARUNKÓW DLA POPRAWY JAKOŚCI KAPITAŁU LUDZKIEGO I SPOŁECZNEGO NA OBSZARZE ZIEMI PUCKIEJ.	- 55 -
6. SYSTEM WDRAŻANIA.....	- 57 -
6.1 ZASADY SYSTEMU REALIZACJI I ZANGAŻOWANE PODMIOTY	- 57 -
6.2 STRUKTURA WDRAŻANIA STRATEGII	- 57 -

6.3 NARZĘDZIA REALIZACJI.....	- 60 -
6.4 MODEL FINANSOWANIA	- 60 -
7. MONITOROWANIE I OCENA	- 61 -
7.1 WSKAŹNIKI REZULTATU.....	- 63 -
8. ZINTEGROWANIE Z INNYMI DOKUMENTAMI.	- 65 -
9. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	- 71 -
10. SPIS WYKRESÓW.....	- 72 -
11. SPIS RYSUNKÓW	- 72 -
12. SPIS TABEL	- 72 -
13. ZAŁĄCZNIKI:.....	- 72 -

1. WPROWADZENIE

Strategię Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025 opracowano w ramach szerokiej współpracy partnerów sektora publicznego, społecznego i gospodarczego z obszaru powiatu puckiego. Dokument opracowano w celu identyfikacji i realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych, wychodzących poza granice jednej gminy czy też całego powiatu. Strategia ma ułatwić samorządom lokalnym przygotowanie i realizację wspólnych przedsięwzięć w oparciu o zasoby własne, jak i pojawiające się różnorodne możliwości wsparcia zewnętrznego. Strategia ukierunkowana jest również na współpracę z obszarami sąsiadującym z Ziemią Pucką.

Zakres terytorialny opracowania obejmuje obszar wzajemnie zintegrowany i wzajemnie na siebie oddziałujący pod względem społeczno-gospodarczym, który tworzą następujące jednostki terytorialne:

- *powiat pucki,*
- *gmina miejska Puck,*
- *gmina miejska Hel,*
- *gmina miejska Jastarnia,*
- *gmina miejsko-wiejska Władysławowo,*
- *gmina wiejska Puck,*
- *gmina wiejska Krokowa,*
- *gmina wiejska Kosakowo.*

Ryc. 1. Zakres terytorialny strategii.



Źródło: opracowanie własne

PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTU

Podstawą opracowania dokumentu jest uchwała numer IV/26/2015 Rady Powiatu Puckiego z dnia 23 lutego 2015 roku w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami powiatu puckiego do prac nad „Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025”. Samorządy gmin również podjęły stosowne uchwały w sprawie opracowania dokumentu:

1. Uchwała Nr VIII/41/2015 Rady Miasta Jastarni z dnia 23 lutego 2015 roku w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami Powiatu Puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025,
2. Uchwała Nr V/20/2015 Rady Miasta Puck z dnia 23 lutego 2015 roku w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami Powiatu Puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016/2025,
3. Uchwała Nr V/39/2015 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 25 lutego 2015 r.w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami powiatu puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025,
4. Uchwała Nr V/31/2015 Rady Gminy Krokowa z dnia 26 lutego 2015 r. w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami Powiatu Puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025,
5. Uchwała Nr V/30/15 Rady Miasta Helu z dnia 26 lutego 2015 r. w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami Powiatu Puckiego i Powiatem Puckim do prac nad „Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025”,
6. Uchwała Nr VII/36/2015 Rady Gminy Kosakowo z dnia 27 lutego 2015 r. w sprawie przystąpienia wspólnie z Powiatem Puckim i gminami powiatu puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025,
7. Uchwała Nr V/39/15 Rady Gminy Puck z dnia 5 marca 2015 r. w sprawie przystąpienia wspólnie z gminami Powiatu Puckiego do prac nad Strategią Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025.

OPIS ZASTOSOWANEJ METODOLOGII

Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025 (zwana również dalej SZP) jest długookresowym planem, wyznaczającym kierunki rozwoju Ziemi Puckiej w perspektywie 10 lat. Poprzez pojęcie „Ziemi Puckiej” w dokumencie rozumie się obszar ograniczony granicami administracyjnymi powiatu puckiego, stąd też w dokumencie pojęcia te stosuje się zamiennie. Proces przygotowania dokumentu nadzorował **Zespół ds. Strategii** w składzie wskazanym przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, który monitorował i wspierał pracę zespołu ekspertów, zajmujących się opracowaniem treści dokumentu. Zespół składał się z dwóch grup: grupy samorządowej oraz przedstawicieli sektora społeczno – gospodarczego.

Skład grupy samorządowej:

1. Jarosław Biały – Starosta Powiatu Puckiego

2. Tomasz Herrmann – Wicestarosta Powiatu Puckiego
3. Aleksandra Wawrzyńkowska – Starostwo Powiatowe w Pucku
4. Tadeusz Puszkarczuk – Wójt Gminy Puck
5. Anna Łapińska – UG Puck
6. Hanna Pruchniewska – Burmistrz Miasta Puck
7. Lucyna Boike-Chmielińska – Z-ca Burmistrza Miasta Puck
8. Tyberiusz Narkowicz – Burmistrz Miasta Jastarnia
9. Adrian Baranowski – UM Jastarnia
10. dr Klemens Adam Kohnke – Burmistrz Helu
11. Henryk Doering – Wójt Gminy Krokowa
12. Grzegorz Zaczek- Z-ca Wójta Gminy Krokowa
13. Jerzy Włudzik – Wójt Gminy Kosakowo
14. Dominka Grymajło – UG Kosakowo
15. Roman Kužel – Burmistrz Władysławowa
16. Wiesława Karczewska – UM Władysławowo
17. Adam Budzisz – UM Władysławowo

Skład grupy społeczno – gospodarczej (grupa robocza ds. Zatoki Puckiej):

1. Joanna Kosińska – Zarząd Portu Hel
2. Michał Hernik – Szkuner Sp. z o.o.
3. Michał Necel – Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów we Władysławowie
4. Sławomir Dębicki – Harcerski Ośrodek Morski Puck
5. Kazimierz Undro – Kapitan Portu Władysławowo
6. Piotr Józwiak – Kapitan Portu Hel
7. Mirosław Mońko – Miejski Zarząd Portu w Jastarni
8. Aleksander Celarek – przedsiębiorca, szkutnik
9. Janusz Matzken – organizacje pozarządowe
10. Jarosław Kirszling – przedsiębiorca
11. Janusz Frąckowiak – YC Rewa

Proces przygotowania dokumentu strategii został powierzony umową podpisaną w dniu 27 marca 2015 r. Stowarzyszeniu Północnokaszubska Lokalna Grupa Rybacka z siedzibą we Władysławowie. **Zespół pracowników i konsultantów Stowarzyszenia w składzie:**

1. dr Adam Mikołajczyk
2. Michał Górski
3. Daniel Lessnau
4. Kamila Nowicka
5. Katarzyna Sopońska - Romachow

współpracując z **Komisją Promocji, Turystyki i Strategii Rozwoju Powiatu Puckiego** w składzie:

1. Tadeusz Muza- przewodniczący Komisji

2. Alina Merchel- wiceprzewodniczący Komisji
3. Ewa Kownacka
4. Michał Kowalski
5. Michał Kohnke
6. Zygmunt Wiśniewski

przygotowywał w sposób partycypacyjny poszczególne części Strategii. W oparciu o wykonane analizy i poszczególne elementy Strategii oraz przeprowadzony proces konsultacji opracowano kolejne elementy dokumentu.

ZAŁOŻENIA STRATEGII

Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej (SZP) zgodnie z przyjętymi przez przedstawicieli wszystkich sektorów założeniami jest dokumentem wyznaczającym długofalowe kierunki rozwoju oraz wspólne dla całego obszaru priorytety rozwojowe, nieograniczone do zadań poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. W związku z przyjętymi funkcjami tworzonego dokumentu, **zakres interwencji koncentruje się na zagadnieniach spełniających hasłowo wyznaczone kryteria:**

1. Co można zrobić razem, aby wspólnie lepiej wykorzystać zasoby (atuty) gmin/powiatu?
2. Jak zneutralizować słabości, które są charakterystyczne dla wszystkich lub większości gmin powiatu?
3. Jakie zadania warto zacząć realizować wspólnie lub ściśle je skoordynować, żeby zwiększyć efektywność ich realizacji?
4. W jakich dziedzinach i w jaki sposób wdrażać systematyczny dialog przedstawicieli różnorodnych środowisk (samorządu, biznesu, organizacji pozarządowych); w jakich sprawach i w jaki sposób organizować współpracę w ramach partnerstwa wielosektorowego?
5. W jakich dziedzinach konieczne jest budowanie wspólnych, partnerskich przedsięwzięć w celu skutecznego sięgania po środki zewnętrzne?
6. Jakie zadania mają z natury charakter ponadlokalny i powinny być wykonywane wspólnie (np. przez więcej niż 1 gminę)?
7. Które działania stanowią największe wyzwania finansowe i w związku z tym wymagają łączenia wysiłków?
8. Które działania nie wiążą się z wykonywaniem bieżących zadań, wymagają wspólnego, długofalowego planowania i mają szansę skutkować zauważalną pozytywną zmianą w sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru?
9. Które zadania wymagają systematycznych, długofalowych, skoordynowanych działań i wieloletniego zaangażowania finansowego?
10. Które działania są oparte na najbardziej nowatorskim podejściu do rozwiązania danego problemu?
11. Które zadania w najlepszy sposób nawiązują do specyfiki geograficzno-przyrodniczej obszaru i wyzwań związanych z ochroną środowiska?

Funkcjonujący podział terytorialny i przypisane poszczególnym szczeblom administracji zadania stwarzają sytuację, w której na poziomie powiatu koordynowanie rozwoju nie przebiega w sposób zaplanowany i zintegrowany. Taka współpraca ma zasadniczo wymiar incydentalny, ograniczony do pojedynczych przedsięwzięć, co powoduje iż współdziałanie samorządów nie przynosi długookresowych i zaplanowanych efektów. Często prowadzi to do nieefektywnej alokacji zasobów finansowych i majątkowych poszczególnych gmin. Wyżej sformułowane podejście do pracy nad dokumentem strategii powoduje, iż jest ona narzędziem realizacji szeroko rozumianej lokalnej, ponadgminnej polityki społeczno – gospodarczej z wykorzystaniem przedsięwzięć strategicznych spełniających w/w przesłanki.

Strategia przygotowana została w wyniku współpracy partnerów reprezentujących 3 sektory: publiczny, społeczny i gospodarczy przy udziale ekspertów zewnętrznych. Opracowanie Strategii obejmowało szereg analiz i działań z aktywnym udziałem szerokiej grupy mieszkańców powiatu, a w pracy kierowano się zasadą pełnej transparentności oraz partycypacji. Wypracowane podczas warsztatów założenia dotyczące wizji, kierunków i celów strategicznych poddano weryfikacji podczas konsultacji społecznych. Strategia powstała w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju, a więc rozwoju z zachowaniem odpowiednio ukształtowanych relacji pomiędzy wzrostem gospodarczym a dobrym stanem środowiska i wysoką jakością życia człowieka. Diagnozę obszaru Ziemi Puckiej wykonano metodą „desk research”, tj. poprzez analizę danych zastanych w następujących sferach życia społeczno-gospodarczego:

- **kapitał przestrzenny i infrastrukturalny,**
- **kapitał ludzki i społeczny,**
- **kapitał gospodarczy.**

Traktując **Zatokę Pucką i infrastrukturę portową** jako bardzo istotny element kapitału przestrzennego i infrastrukturalnego obszaru Ziemi Puckiej opracowano jego szczegółową diagnozę stanowiącą załącznik do SZP. W kolejnych rozdziałach przedstawiono rekomendacje wdrażania Strategii – zawierające najważniejsze wnioski dotyczące budowy systemu wdrażania, opartego o współpracę z instytucjami z obszaru oraz założenia dotyczące monitorowania realizacji Strategii oraz zalecenia odnoszące się do jej ewaluacji. Realizacja strategii wymagać będzie zarządzania zintegrowanego: współpracy i koordynacji prac samorządów terytorialnych i przedstawicieli sektora społeczno - gospodarczego. Współpraca jest podstawą efektywnego wdrożenia, a skoordynowane działania mogą przyczynić się do maksymalizacji efektów ponoszonych nakładów ze środków publicznych, co w sumie ma przyczynić się do wzrostu konkurencyjności i zdynamizowania rozwoju na obszarze Ziemi Puckiej.

Kluczowe daty dla opracowanej SZP:

- Maj/czerwiec 2015 r. – konsultacje w sprawie misji wizji;
- 12 sierpnia 2015 r. spotkanie w sprawie zatwierdzenia analizy SWOT;
- 5 października 2015 r. – zatwierdzenie diagnozy;

- 29 października 2015 r. – zatwierdzenie siatki celów
- Listopad 2015 r. – konsultacje społeczne siatki celów
- 18 listopada 2015 r. spotkanie grupy roboczej ds. Zatoki Puckiej.
- 22 stycznia 2016 r. spotkanie grupy roboczej ds. Zatoki Puckiej
- 11 lutego 2016 spotkanie grupy roboczej ds. Zatoki Puckiej.

Redaktorzy dokumentu pragną serdecznie podziękować wszystkim uczestnikom za wkład merytoryczny w ostateczny kształt dokumentu. Dokument Strategii podlega przyjęciu uchwałami wszystkich Rad Gmin i Miast obszaru Ziemi Puckiej oraz Rady Powiatu Puckiego.

2. DIAGNOZA STANU OBECNEGO

2.1 POŁOŻENIE I WARUNKI FIZJOGRAFICZNE

Ziemia Pucka - powiat pucki obejmuje gminy miejskie Hel, Jastarnię, Puck, gminę miejsko – wiejską Władysławowo oraz gminy wiejskie: Kosakowo, Krokowa, Puck. Obszar ten obejmuje łącznie 572 km², co stanowi ponad 3% obszaru województwa pomorskiego. Zlokalizowany jest w północnej części województwa pomorskiego, a na jego terenie znajduje się najbardziej na północ wysunięty punkt Polski - Jastrzębia Góra. Kolejno od północnego-zachodu, sąsiaduje z gminami Choczewo, Gniewino, Wejherowo oraz miastami Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia. Jego północną i wschodnią granicę stanowią wody Morza Bałtyckiego, w tym Zatoki Puckiej.

Obszar Ziemi Puckiej leży w obrębie dwóch makroregionów. Większość należy do Pobrzeża Gdańskiego i obejmuje mezoregiony: Pobrzeże Kaszubskie oraz Mierzeję Helską. Południową część obszaru stanowi Pojezierze Wschodniopomorskie (mezoregion Pojezierze Kaszubskie). Cechą charakterystyczną Pobrzeża Kaszubskiego jest rozczłonkowanie obszaru na szereg kęp wysoczyznowych rozdzielonych głęboko wciętymi dolinami lub pradolinami. Fragmentarycznie wytworzyły się na nich strome, urwiste krawędzie brzegowe, wśród nich klify. Charakterystycznym i cennym przyrodniczo elementem struktury krajobrazowej pobrzeża są również piaszczyste mierzeje (np. Helska). Stanowią one długie i wąskie ciągi wydymowe o nieregularnym kształcie i zróżnicowanej szerokości o uporządkowanej, równoległej do brzegu morskiego strukturze krajobrazowej (*Plan zagospodarowania...*, 2009). Obszar Ziemi Puckiej znajduje się w strefie klimatu umiarkowanego. Bliskie położenie Morza Bałtyckiego wpływa na to, iż zimy są łagodne a lata niezbyt upalne. Obszar należy do jednych z najbardziej nasłonecznionych w kraju, natomiast ilość opadów jest większa niż na pozostałym obszarze kraju. Bliskość morza powoduje również, iż na obszarze Ziemi Puckiej występują silne wiatry, które najbardziej dokuczają głównie zimą. Lato charakteryzuje się udziałem wiatrów słabych (morskie bryzy).

Obszar objęty Strategią **wyróżnia się znacznymi zasobami wodnymi** w postaci rzek uchodzących bezpośrednio do Morza Bałtyckiego lub Zatoki Puckiej, przy czym **ich jakość jest zróżnicowana**. Słabą kondycję wykazywały wody Płutnicy i Czarnej Wody w odcinku ujściowym. Obniżona kondycja, przesądzająca o niekorzystnym stanie ekologicznym wynika przede wszystkim z oceny elementów biologicznych i w mniejszym zakresie z oceny fizykochemicznej, dotyczącej koncentracji fosforanów. Z kolei rzeka Reda, której ujściowy odcinek znajduje się w Rezerwacie Przyrody Beka posiada umiarkowany potencjał ekologiczny, przy jednocześnie dobrym stanie chemicznym (*Raport o stanie...*, 2014). Ponadto, na obszarze Ziemi Puckiej występują jeziora (np. Dobre i Bielawa), oczka wodne, stawy i mokradła, które z innymi terenami zielonymi wpływają na rozwój funkcji rekreacyjnej. **Zasoby Morza Bałtyckiego** w pasie przybrzeżnym wymagają racjonalnej, zróżnicowanej i zrównoważonej eksploatacji, która będzie gwarantem ich odnawialności, co

jest warunkiem zachowania działalności rybackiej na obszarze oraz konkurencyjności sektora usług turystycznych.

Na obszarze Ziemi Puckiej **występują złoża kopalin**, do których zalicza się m.in. ropę naftową i gaz ziemny (wydobywane w gminie Krokowa), sól kamienną (Zatoka Pucka), sole potasowo-magnezowe (miejscowości: Chłapowo, Mierszyno, Swarzewo i Zdrada), surowce szklarskie, zasoby bursztynu, kruszywa naturalne w tym piaski i żwiry oraz **głazy narzutowe** nieeksploatowane (Czechy-Domatowo). W ostatnich latach uzyskano koncesje poszukiwawcze i rozpoczęto na terenie województwa pomorskiego, w tym na obszarze Ziemi Puckiej prace mające na celu udokumentowanie złóż gazu łupkowego (*Raport o stanie...*, 2014). Perspektywa zagospodarowania powyższych złóż surowców dla potrzeb energetyki, przemysłu chemicznego, spożywczego, jubilerskiego oraz rolnictwa (w produkcji nawozów) w zasadniczy sposób może wpłynąć na rozwój gospodarczy obszaru oraz całego kraju. Może przy tym jednak kolidować z rozwojem innych funkcji (turystyka) oraz potrzebami ochrony środowiska.

Ziemia Pucka znajduje się pod silnym wpływem dynamicznie rozwijającego się Obszaru Metropolitalnego **Gdańsk – Gdynia - Sopot – OMG-G-S**, który rozciągnięty na długości 60 km, koncentruje działalność produkcyjną bezpośrednio i pośrednio związaną z morzem, transportem morskim oraz wyspecjalizowanymi usługami związanymi z turystyką i rybołówstwem, a także innymi usługami ponadregionalnymi. **OMG-G-S** to duży rynek zbytu, rozwinięty ośrodek akademicki, ważny ośrodek kultury europejskiej, turystyki i rekreacji.

O wpływie **OMG-G-S** świadczą m.in. **codzienne dojazdy do pracy**, które są wynikiem suburbanizacji z dużych miast do gmin ościennych, w tym gmin tworzących obszar Ziemi Puckiej. O ile słaba wydolność układu transportowego stanowi barierę rozwojową, o tyle napływająca ludność, często legitymująca się wyższym wykształceniem i zatrudniona w sektorze usług wyższego rzędu może stanowić znaczny potencjał rozwoju (*Plan zagospodarowania...*, 2009). **Ranga Aglomeracji Trójmiejskiej** jako centrum gospodarczego regionu w rozwoju obszaru Ziemi Puckiej wykorzystywana być powinna poprzez integrację transportu na rzecz aktywności społecznej, gospodarczej i kulturowej oraz wspólnej promocji wykorzystując bliskość ośrodków aglomeracji jako szansę stabilnego rozwoju.

2.2 ROLNICTWO

Ziemia Pucka **charakteryzuje się zróżnicowanym użytkowaniem gruntów**, użytki rolne stanowią 54,1%, a grunty leśne (zadrzewione i zakrzewione) 32,4% (Pomorskie odpowiednio 50,4% i 37,6%). Przekłada się to na mniejszy udział gruntów zabudowanych i zurbanizowanych, który wynosi 7,9%. Na obszarze Ziemi Puckiej jest również więcej użytków ekologicznych (0,2%) oraz nieużytków (3,7%). **Dominacja gruntów rolnych i leśnych** odgrywa ważną rolę gospodarczą i środowiskową, kształtując charakter krajobrazu, a obszary leśne stanowią także ważny czynnik kreowania zachowań społecznych, poprzez ich funkcję rekreacyjną. Zmiany w układzie jak również wzajemne relacje pomiędzy użytkami

gruntowymi w powiecie polegają na znacznym wzroście powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych, kosztem zmniejszenia powierzchni użytków rolnych. Inwestycje z zakresu małej retencji o charakterze rozproszonym tj. budowa lub modernizacja zastawek i jazów, progów stabilizujących (m.in. Kanał „B” - Bielawskie Błota, Kanał „B” - Puckie Błota) podniosły efektywność gospodarowania na użytkach rolnych (*Raport o stanie...*, 2014).

Znaczny udział użytków rolnych, wpływa na rozwój rolnictwa. W 2013 r. na obszarze Ziemi Puckiej zlokalizowanych było blisko 3,5 tys. gospodarstw rolnych¹. Ich największy udział występuje w gminach Puck (52,44%), Krokowa (36,05%). W strukturze wielkości **dominują gospodarstwa najmniejsze**, tj.: 36,71% posiada od 1 do 1,99 ha, 33,81% - od 2 do 4,99 ha, 12,95% - od 5 do 9,99 ha. Gospodarstwa największe (powyżej 100 ha) stanowią 0,4%. Widoczne jest jednak znaczne zróżnicowanie w poszczególnych gminach Ziemi Puckiej, co przekłada się na wielkość zbiorów. Z ogółu 519,9 tys. t z obszaru Ziemi Puckiej, największe odnotowano w gminie Puck (66,7%), Kosakowo (17,85%) oraz Krokowa (12,55%). Miasta Hel i Jastarnia nie mają udziału w zbiorach. Na obszarze Ziemi Puckiej 54,65% zbiorów stanowią warzywa gruntowe, 13,26% trawy polowe, 9,76% zboża 9,12% warzywa pastewne, 8,28% rośliny okopowe.

Rolnicy z obszaru Ziemi Puckiej specjalizują się również w chowie zwierząt. W 2013 r. pogłowie zwierząt w gospodarstwach rolnych wynosiło 58 tys. sztuk. Największy udział miała gmina Puck, która skupiała 45,84% wszystkich zwierząt. Kolejno były gminy Krokowa (26,33%), Kosakowo (23,25%). W strukturze pogłowia zwierząt dominuje drób (77,43%). Bydło stanowi 12,97%, a trzoda chlewna 8,48%. Ponadto, rolnicy **unowocześniają swoje gospodarstwa** poprzez zakup środków trwałych oraz modernizację budynków gospodarczych. W związku z tym, iż ten dział gospodarki należy do wrażliwych, następuje również **powolny rozwój agroturystyki** i związana z tym produkcja zdrowej, tradycyjnie wytwarzanej żywności.

2.3 DEMOGRAFIA

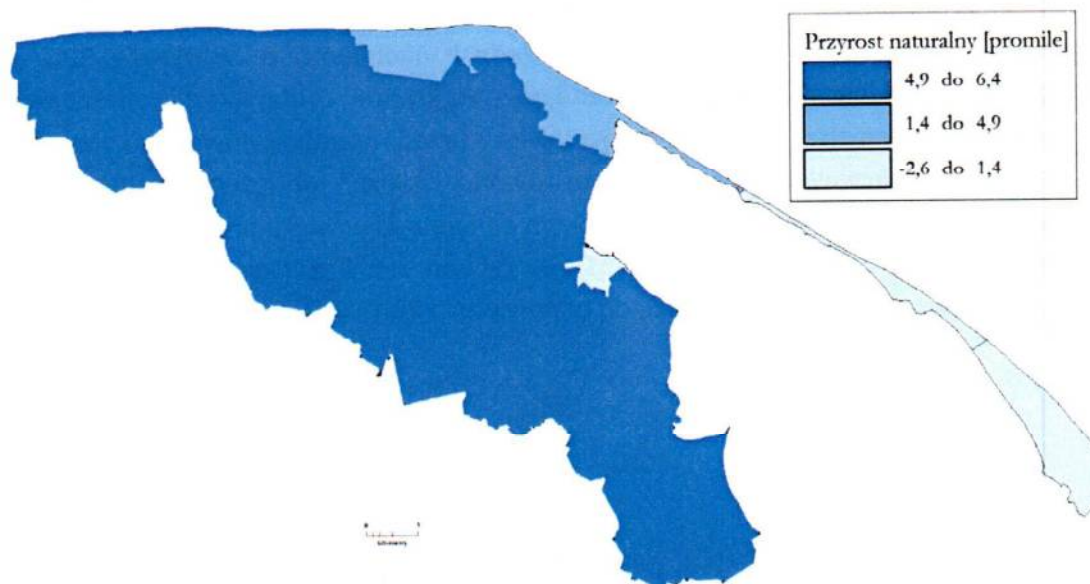
W odniesieniu do województwa pomorskiego i Polski, omawiany obszar charakteryzuje się **pozytywnymi trendami demograficznymi**. W 2014 r. liczba ludności wynosiła ponad 82,4 tys. osób. W porównaniu do 2007 r. oznacza to wzrost o 8,88 %, z niespełna 75,69 tys. Populacja województwa pomorskiego również wzrosła, jednak tempo dla całego województwa było wolniejsze (4,1%) niż dla obszaru Ziemi Puckiej. Tym samym zwiększył się udział mieszkańców Ziemi Puckiej w ogólnej populacji mieszkańców województwa pomorskiego – z 3,42% do 3,58%. Wzrosła również gęstość zaludnienia na obszarze Ziemi Puckiej - z 131 os/km² do 144 os/km². Największa liczba mieszkańców przypadająca na km² występuje w mieście Puck (2 363), a najniższa w gminie Krokowa (50). Z kolei gmina Kosakowo, w ciągu sześciu lat odnotowała największy przyrost tego wskaźnika (o 38,9%). Warto jednak zaznaczyć, że na obszarze Ziemi Puckiej ma miejsce **ubytek mieszkańców miast**, co pokazuje wskaźnik urbanizacji. W latach 2007-2014 jego wartość spadła o 3,5 p

¹ Dane dot. rolnictwa pochodzą z Powiatowego Ośrodka Doradztwa Rolniczego w Pucku za 2013 r.

proc. Jest to tendencja obserwowana w całym kraju, a tym bardziej w województwie pomorskim, które odnotowało największą dezurbanizację w Polsce (o 1,6 p proc.). **Najbardziej zaludnione są gminy Puck i Władysławowo**, w których zamieszkuje odpowiednio 30,5% i 18,8% ludności całego obszaru Ziemi Puckiej. Natomiast najmniejsza część populacji obszaru mieszka w miastach Hel (4,5%) i Jastarnia (4,7%).

W latach 2007-2014, z siedmiu gmin wchodzących w skład Ziemi Puckiej, w czterech odnotowano wzrost liczby ludności (Krokowa, Kosakowo, Gmina Puck, Władysławowo). Największy nastąpił w gminie Kosakowo (o 39,5% tj. z 8,9 tys. do 12,3 tys.). Ubytek ludności zaobserwowano natomiast w miastach Hel, Puck i Jastarnia (odpowiednio o 5,7%, 0,2 % i 3,1%). Na opisany wzrost populacji obszaru Ziemi Puckiej składają się **dodatni przyrost naturalny oraz saldo migracji**. W 2014 r największy przyrost był w gminie Puck (6,4‰) i Kosakowo (6,3‰). W latach 2007-2014, mimo trendu spadkowego (z 6,6‰ do 3,2‰), przyrost naturalny w całym obszarze Ziemi Puckiej pozostawał dodatni. Tendencja ta dotyczyła również migracji. Jednak pod tym względem omawiany obszar nie jest spójny. Skrajne sytuacje mają miejsce w gminie Kosakowo, gdzie w latach 2007-2014 odnotowywano wysokie dodatnie saldo (38,2‰) oraz w mieście Hel, gdzie w omawianym okresie występowało ujemne saldo (-29,1‰). Wzrost ludności wiejskiej związany jest zarówno z większym udziałem przyrostu naturalnego na tych obszarach, jak i z postępującymi procesami suburbanizacji tj. rozprzestrzeniania się osadnictwa miejskiego poza granice administracyjne miast oraz przekształceniami osadnictwa wiejskiego (*Raport o stanie...*, 2014, s. 6).

Ryc. 2. Przyrost naturalny na obszarze Ziemi Puckiej w roku 2014.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL

Znaczny napływ ludności świadczy o **dużej atrakcyjności osiedleńczej** obszaru Ziemi Puckiej. Jednak ubytek mieszkańców miast oraz ich przyrost na terenach wiejskich, poprzez ekstensywne wykorzystanie przestrzeni, w tym indywidualne dojazdy do pracy, skutkuje presją na cenne środowisko. Ponadto, rozwój infrastruktury drogowej, transportu zbiorowego oraz usług społecznych nie nadąża za niekontrolowanym zaludnieniem terenów podmiejskich.

Tab. 1. Charakterystyka demograficzna obszaru Ziemi Puckiej w 2014 r.

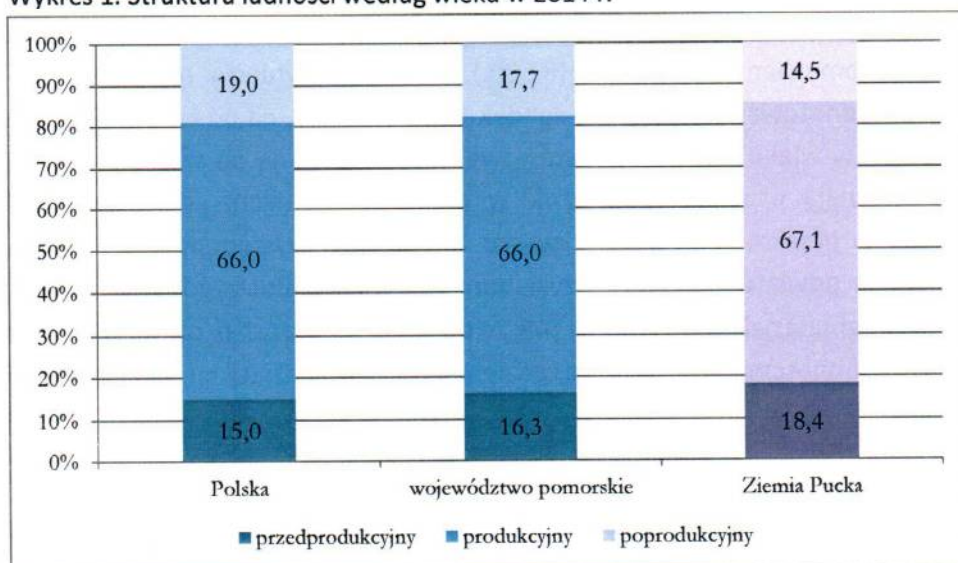
Gmina	Liczba ludności			Gęstość zaludnienia		Przyrost naturalny	Saldo migracji
	Liczba	% w ZP	Dynamika [2007=100]	[os/km ²]	Dynamika [2014-2007]	[‰]	[‰]
Hel (m)	3594	4,36	94,26	165	-11	-1,9	-29,1
Jastarnia (m)	3866	4,69	96,87	496	-16	-2,6	-1,8
Puck (m)	11321	13,74	99,81	2363	-5	-2,6	-1,6
Władysławowo	15456	18,75	103,41	394	13	1,4	1,8
Kosakowo	12342	14,98	139,36	246	69	6,3	38,2
Krokowa	10652	12,92	104,10	50	2	4,9	-4,9
Puck	25183	30,56	111,87	106	13	6,4	4,7
Ziemia Pucka	82 414	100,0	108,88	144	13	3,2	5,2
województwo pomorskie	2302077	-	104,12	126	5	2,0	0,9
Polska	38478602	-	100,95	123	1	0,0	-0,4

(m) - gmina miejska

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL

W stosunku do średnich wartości dla województwa pomorskiego oraz kraju, **struktura ludności według wieku przedstawia się bardziej korzystnie**. W 2014 r. osoby w wieku przedprodukcyjnym stanowiły 18,4% mieszkańców (podczas gdy w województwie pomorskim i kraju było to odpowiednio: 16,3%, 15,0%), w wieku produkcyjnym 67,1% (przy 66,0% dla województwa oraz dla kraju), a w wieku poprodukcyjnym 14,5% (przy 17,7% dla województwa oraz 19 % dla kraju). Należy jednak nadmienić, że w okresie 2007-2014 następowała tendencja spójna z trendami krajowymi dotyczącymi **starzenia się społeczeństwa**: zmniejsza się udział grupy w wieku przed- i produkcyjnym, na korzyść grupy w wieku poprodukcyjnym. Świadczy o tym również wskaźnik obciążenia demograficznego (stosunek liczby osób w wieku poprodukcyjnym do ludności w wieku produkcyjnym), który w latach 2007-2014 wzrósł z 17,1% do 21,5%. W tym samym czasie w Polsce i regionie odnotowano wzrost o 5,5 i 5,8 p proc., do odpowiednio 28,8% i 26,8%.

Wykres 1. Struktura ludności według wieku w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL

2.4 EDUKACJA

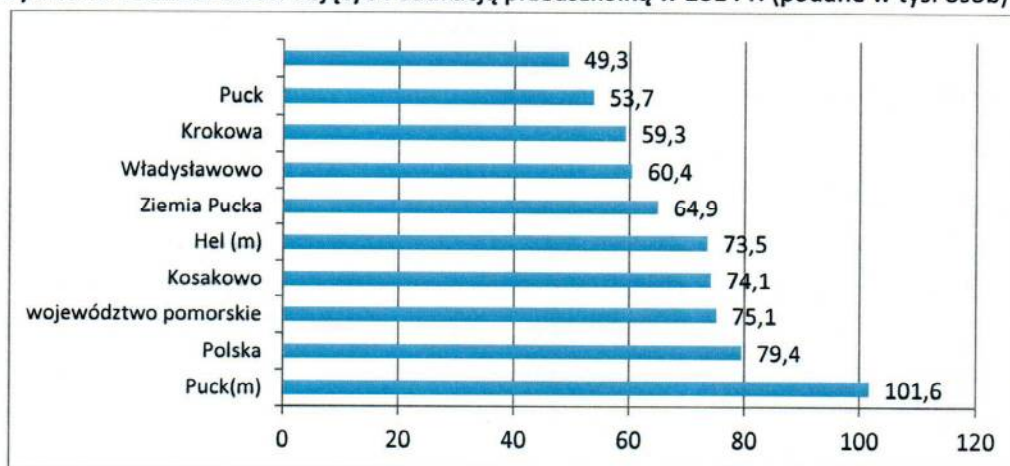
Na analizowanym obszarze, struktura ludności według wykształcenia jest nieco odmienna niż dla regionu jako całości. W powiecie puckim mieszka więcej osób z wykształceniem technicznym niż średnim licealnym, inaczej niż w całym województwie pomorskim. W gminach tworzących powiat pucki występuje **utrudniony dostęp do edukacji przedszkolnej**, o czym świadczy niższy niż średnio w województwie i kraju odsetek dzieci w wieku 3-5 lat objętych wychowaniem przedszkolnym. W 2014 r. wyniósł on 75,1% dla województwa oraz 79,4% dla kraju, podczas gdy na obszarze Ziemi Puckiej jedynie 64,9%. Warto jednak wspomnieć, że na omawianym obszarze w okresie 2007-2014 odsetek ten wzrósł prawie 3-krotnie, z 24,6 % do wspomnianych 64,9%. Ponadto widoczne są duże dysproporcje w poszczególnych gminach powiatu puckiego. Najbardziej korzystna sytuacja występuje w mieście Puck, a najmniej w gminie wiejskiej Puck i gminie Jastarnia. Kolejnym potwierdzeniem niekorzystnej sytuacji w dostępie do edukacji przedszkolnej jest liczba dzieci w wieku 3-5 lat przypadająca na 1 miejsce w przedszkolu. Wprowadzie od 2008 r. na omawianym obszarze, liczba ta spadła o prawie 2 osoby, to jednak wynosi ponad 2. dzieci na 1 miejsce. Dla porównania w Polsce wartość wskaźnika oscyluje w granicach 1,3 a w województwie pomorskim 1,6.

W latach 2007-2014 w gminach objętych Strategią **współczynniki skolaryzacji netto²**, zarówno dla szkół podstawowych, jak i gimnazjów spadły. Oznacza to, że do tych szkół w danej gminie uczęszcza mniej dzieci w wieku typowym dla tych etapów kształcenia. Jest to również tendencja obserwowana zarówno w Polsce jak i województwie pomorskim.

² Współczynnik skolaryzacji netto jest to relacja liczby osób uczących się (stan na początku roku szkolnego) na danym poziomie kształcenia (w danej grupie wieku) do liczby ludności (stan w dniu 31 XII) w grupie wieku określonej jako odpowiadająca temu poziomowi nauczania (GUS-BDL)

Odmierna sytuacja, w przypadku szkół podstawowych, występuje jedynie w mieście Puck oraz gminie Kosakowo (gdzie odnotowano wzrost o 3,2 i 2,9 p proc.). Kosakowo ma jednak najniższy wskaźnik na omawianym obszarze (81,3%). Najgorsza sytuacja ma miejsce w gminie Krokowa, gdzie odnotowano największy spadek współczynnika, co po części wiąże się ze zjawiskiem, że dzieci w wieku edukacji podstawowej nie uczęszczają do szkoły w swojej gminie. Dzieci te zaczynają uczęszczać do szkół w gminach miejskich, gdzie wskaźniki skolaryzacji netto często przekraczają 100%. Zjawisko to najsilniej występuje w przypadku gimnazjów. Na obszarze powiatu puckiego przykładem jest miasto Puck, gdzie w 2014 r. współczynnik dla szkół gimnazjalnych wynosił 148,7 (od 2007 r. wzrósł o ok 45 p proc.). Kolejny znaczny wzrost odnotowano w Jastarni, gdzie jedynie 2,6% dzieci nie uczęszcza do szkoły w swojej gminie.

Wykres. 2. Odsetek dzieci objętych edukacją przedszkolną w 2014 r. (podane w tys. osób)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL

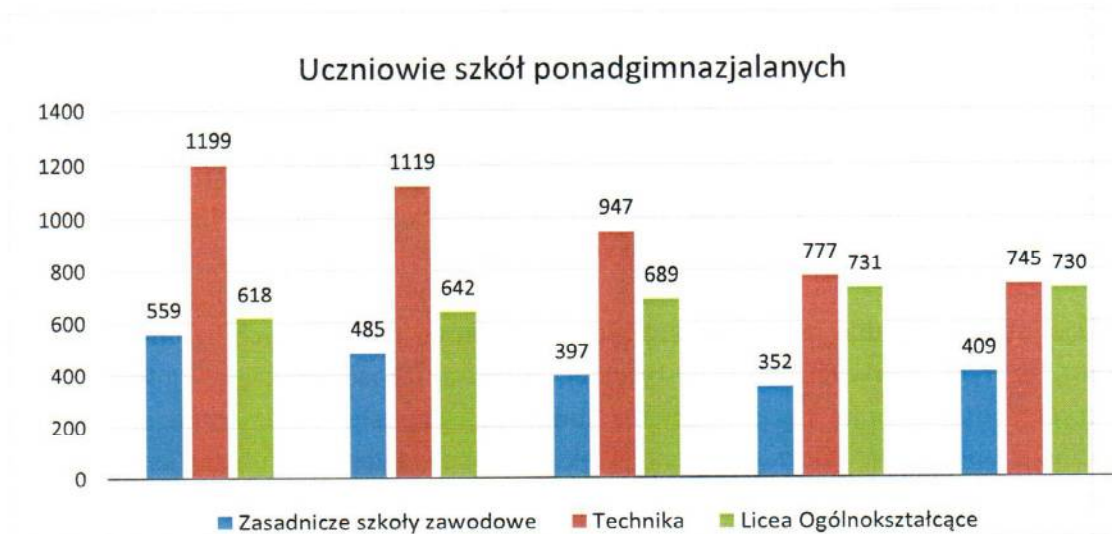
Na obszarze Ziemi Puckiej występuje **względnie dobra sytuacja pod względem komputeryzacji w szkołach** podstawowych i gimnazjach. Wszystkie szkoły poza jednym gimnazjum, są wyposażone w komputery przeznaczone do użytku uczniów z dostępem do Internetu. Nieco gorzej sytuacja wygląda w przypadku liczby uczniów przypadających na 1 komputer, ostatnie miejsce zajmuje miasto Puck, gdzie wskaźnik ten wynosi niecałe 50 osób. Na drugim krańcu, z 8 uczniami na jeden komputer jest gmina Władysławowo. W tej gminie również najlepiej wypadają gimnazja (niecałe 8 osób). Jakość edukacji mierzona wynikami egzaminów³ sytuuje obszar Ziemi Puckiej relatywnie niżej niż średnia wojewódzka. Ukazuje także większe deficyty w nauce przedmiotów ścisłych. W 2014 r. jedynie 15 % uczniów szkół podstawowych odnotowało wynik wysoki sprawdzianu szóstoklasisty, przy średniej dla województwa wynoszącej 22 %. Podobnie wyglądają rezultaty w szkołach gimnazjalnych. W 2014 r. z części humanistycznej (język polski) średni wynik uczniów z obszaru Ziemi Puckiej to 60 pkt (dla województwa 64 pkt.) , a z części matematyczno-przyrodniczej (matematyka) 40 pkt (dla województwa 47 pkt.). Gorzej wygląda sytuacja pod względem wyników matur. W

³ Dane pochodzą z Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Gdańsku

2014 r. z języka polskiego jedynie 20,0% szkół z obszaru Ziemi Puckiej, a z matematyki 13,3% odnotowało wynik powyżej średniej dla województwa.

Szkoły publiczne dysponują stosunkowo bogatą ofertą edukacyjną, zarówno w zakresie kształcenia zawodowego jak i ogólnokształcącego (m.in. Liceum Ogólnokształcące w Pucku, Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Pucku oraz Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Kłaninie). Liczba uczniów poszczególnych typów szkół w powiecie w latach 2007-2013 wskazuje na ogólny spadek liczby uczniów wszystkich typów szkół, przy czym największy spadek odnotowano wśród liczby uczniów techników (ponad 30%-wy spadek), co świadczyć może o spadku popularności ponadgimnazjalnego kształcenia zawodowego, jednocześnie systematycznie rośnie liczba uczniów szkół ogólnokształcących co świadczyć może o rosnących aspiracjach młodzieży i chęci kontynuacji edukacji na poziomie wyższym. Koniecznym wydaje się więc unowocześnienie zaplecza praktycznego kształcenia w zawodzie oraz budowanie współpracy z pracodawcami w zakresie doksztalcania młodych pracowników celem uatrakcyjnienia kształcenia zawodowego na obszarze oraz tworzenie kadr dla lokalnego rynku pracy.

Wykres 3. Liczba uczniów poszczególnych typów szkół na terenie powiatu puckiego 2010-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL

Do najpopularniejszych zawodów wybieranych przez uczniów w szkołach zawodowych należały na poziomie szkół zasadniczej: **kucharz, sprzedawca**, w technikach **najczęściej wybierano zawody: technik hotelarstwa, informatyk, technik żywienia**. Dokonana analiza kierunków kształcenia oferowanych przez wszystkie szkoły zawodowe, zlokalizowane na terenie Ziemi Puckiej wskazuje na rozdzwięk między specjalnościami a zapotrzebowaniem ze strony przedsiębiorców. Kluczowym problemem w edukacji zawodowej jest brak doświadczenia zawodowego kandydatów na pracowników. **Niedopasowanie oferty kształcenia zawodowego do zmieniającej się gospodarki uwidacznia się także w rozkładzie kierunków kształcenia w szkołach oraz braku inicjatyw ponadlokalnych dot. koordynacji**

oferty szkolnictwa zawodowego. Projekt planowany do realizacji w latach 2016-2020 przez Starostwo Powiatowe w Pucku w ramach przedsięwzięcia strategicznego na obszarze województwa pomorskiego: „**Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnego rynków pracy**” jest kompleksowym przedsięwzięciem, które w perspektywie kilku lat ma doprowadzić do rozwiązania istotnych problemów kształcenia zawodowego, zarówno jego jakości jak i dostosowania do lokalnych warunków gospodarczych Ziemi Puckiej.

Dla uczniów niepełnosprawnych oraz ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi na terenie Ziemi Puckiej dostępne są placówki edukacyjne skupione w stolicy powiatu. Oferują one naukę na poziomie podstawowym i gimnazjalnym oraz w szkołach przysposabiających do pracy. Na terenie powiatu puckiego funkcjonują następujące szkoły i ośrodki specjalne:

- Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy w Pucku
- Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Pucku

Od 2015 roku działa też w Pucku pierwsze na terenie powiatu przedszkole integracyjne.

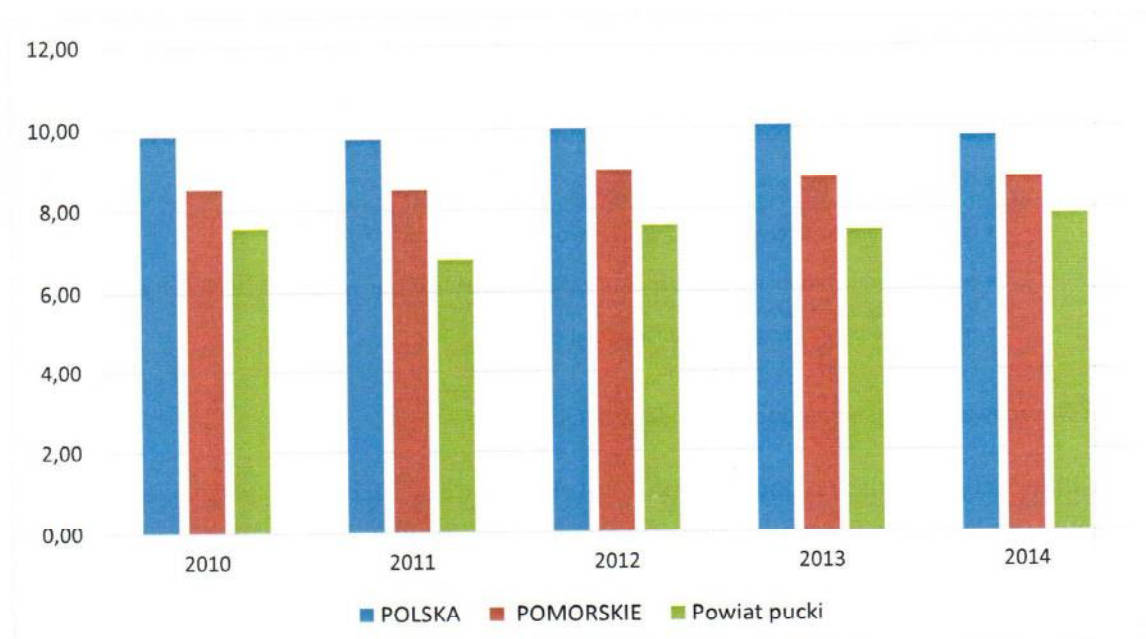
Oferta edukacyjna dla dorosłych chcących uzupełnić lub podnieść poziom wykształcenia obejmuje na terenie powiatu puckiego gimnazja, licea ogólnokształcące oraz szkoły policealne dla osób, które chcą zdobyć nowy zawód lub podwyższyć swoje kwalifikacje. Na obszarze strategii działa Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Pucku, które zostało utworzone z dniem 1 marca 2013 roku. W skład Centrum weszły po rozwiązaniu następujące szkoły: Powiatowe Centrum Kształcenia Ustawicznego w Pucku, Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Bohaterów Helu w Pucku oraz Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. gen. Józefa Hallera w Rzucewie.

Edukacja stanowi jeden z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności obszaru, w tym atrakcyjności inwestycyjnej. Wysoka jakość edukacji i infrastruktury edukacyjnej determinuje jakość kapitału ludzkiego, kapitału strukturalnego, kapitału społecznego obszaru. W celu zapewnienia większego dopasowania kierunków kształcenia w szkołach powiatu do potrzeb rynku pracy, konieczna jest współpraca między przedsiębiorcami a instytucjami publicznymi (takimi jak Powiatowy Urząd Pracy) i szkołami. Efektem będzie wzrost zatrudnienia osób młodych oraz podnoszenie kwalifikacji i kompetencji zawodowych. Działania te powinny być dostosowane do przeobrażeń związanych z tworzącą się nowoczesną gospodarką, a szczególną uwagę poświęcić należy zadaniom związanym ze wzmocnieniem i rozwojem edukacji zawodowej przy wykorzystaniu lokalnych przedsiębiorców. Na chwilę obecną poziom w/w współpracy jest przez samych zainteresowanych określany jako znikomy. Współpraca ta powinna zostać nawiązana przede wszystkim ze szkołami zawodowymi - zasadnicze szkoły zawodowe i technika.

2.5 OCHRONA ZDROWIA

Usługi medyczne dla mieszkańców Ziemi Puckiej świadczone są głównie w miastach regionu. Na terenie Pucka, Helu, gdzie funkcjonują dwa szpitale, zlokalizowana jest większość jednostek prowadzących działalność leczniczą, szczególnie dotyczy to ambulatoryjnych usług specjalistycznych. W ośrodkach leczniczych poza obszarami miejskimi dla mieszkańców dostępne są przede wszystkim usługi podstawowej opieki zdrowotnej.

Stan zdrowia mieszkańców powiatu puckiego przeanalizowano na podstawie współczynnika zgonów na 1000 mieszkańców oraz przyczyn zgonów wśród ogółu społeczeństwa, co kierunkować może przyszłe akcje profilaktyczne i prozdrowotne. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców na terenie powiatu w latach 2010-2014 kształtował się na poziomie niższym od średniej wojewódzkiej, a także od średniej krajowej oraz utrzymuje w badanym okresie podobny poziom.

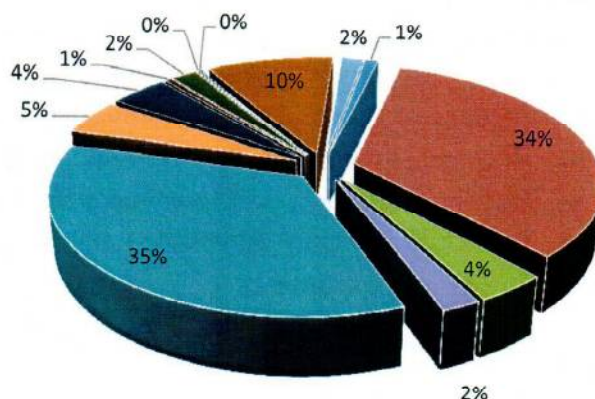


Wykres 4. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców na terenie powiatu w latach 2010-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Główną przyczyną zgonów mieszkańców powiatu w roku 2014 były choroby układu krążenia, które powodowały aż 35 % ogólnej liczby zgonów. Przyczyną ponad 34 % wszystkich zgonów były w 2014 roku na obszarze choroby nowotworowe. Zarówno choroby układu krążenia, jak i choroby nowotworowe należą do chorób cywilizacyjnych XXI wieku i wyznaczają one kierunek strategicznych działań profilaktycznych podejmowanych również przez władze lokalne na obszarze Ziemi Puckiej.

Wykres 5. Przyczyny zgonów na terenie powiatu puckiego w roku 2014

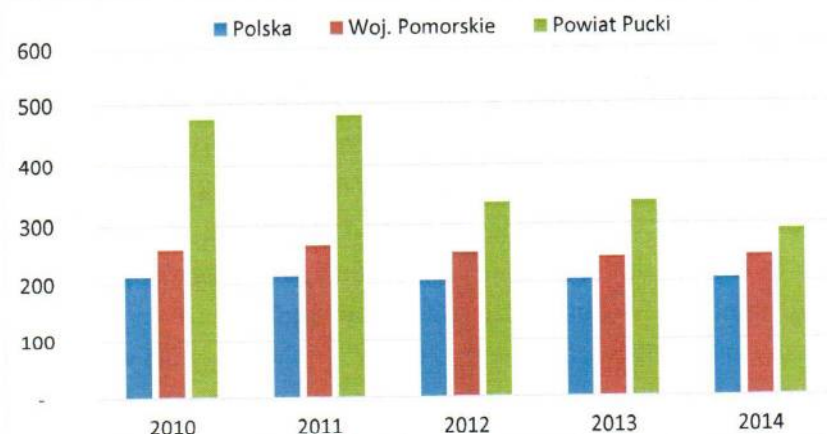


- niektóre choroby zakaźne i pasożytnicze ogółem
- nowotwory ogółem
- zaburzenia wydzielania wewnętrznego, stanu odżywiania i przemiany metabolicznej ogółem
- choroby układu nerwowego ogółem
- choroby układu krążenia ogółem
- choroby układu oddechowego ogółem
- choroby układu trawiennego ogółem
- choroby układu kostnowastawowego, mięśniowego i tkanki łącznej
- choroby układu moczowo-płciowego
- niektóre stany rozpoczynające się w okresie okołoporodowym
- objawy, cechy chorobowe oraz nieprawidłowe wyniki badań klinicznych, laboratoryjnych gdzie indziej niesklasyfikowane
- zewnętrzne przyczyny zachorowania i zgonu - ogółem

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności powiatu przypadająca na 1 aptekę w okresie 2010-2014 wykazuje tendencję spadkową (wpisując się w trend krajowy i wojewódzki), jedynie w przypadku gmin wiejskich Puck, Krokowo i Kosakowo odnotowano wzrost wskaźnika. **Średnia liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne** w latach 2010-2014 na obszarze strategii kształtowała się zdecydowanie powyżej średniej wojewódzkiej i krajowej. Na przestrzeni analizowanego okresu zauważyć jednak należy przeszło 30 %-wy spadek liczby ludności przypadającej na 1 łóżko szpitalne w Powiecie Puckim.

Wykres 6 . Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2010 – 2014 (osoba).

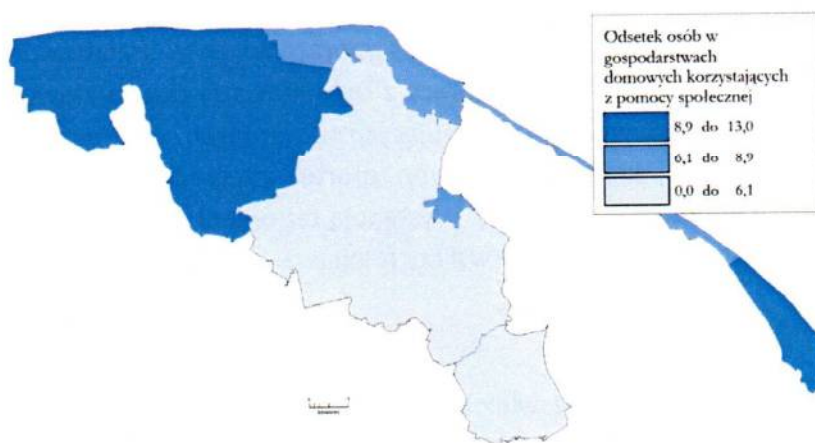


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.6 POMOC SPOŁECZNA

Mieszkańcy gmin tworzących obszar Ziemi Puckiej **rzadziej korzystają z pomocy społecznej niż średnio w województwie**, o czym świadczy udział osób w gospodarstwach domowych korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w ludności ogółem. Od 2009 do 2014 r. odnotowuje się jego spadek (od 8,0% do 7,2%) co jest zbieżne z trendem krajowym i wojewódzkim. Poniekąd jest to jednak związane ze wzrostem ogólnej liczby mieszkańców na analizowanym obszarze.

Ryc. 3. Odsetek gospodarstw korzystających z pomocy społecznej na obszarze w roku 2014.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL

Ponadto Ziemia Pucka jest **wewnętrznie zróżnicowana**, gdyż w dwóch gminach nastąpił niewielki wzrost wskaźnika. Są to gmina wiejska Puck oraz miasto Hel. Natomiast, pomimo niewielkiego spadku (o 2 p proc.) gmina Krokowa znacznie odbiega od średnich i tam wskaźnik wynosił 12,9%. Na terenie Ziemi Puckiej **przedsiębiorczość społeczna jest słabo rozwinięta**⁴. Dopiero od 2014 r. otworzono w Pucku pierwszą spółdzielnię socjalną. Założycielami są gmina Puck, gmina Krokowa oraz Puckie Stowarzyszenie Wspierające Osoby Niepełnosprawne Umysłowo „Razem”. Działalność gospodarcza spółdzielni może być rozwijana bardzo szeroko. Póki co, działa przede wszystkim w obszarze przemysłu spożywczego (browarnictwo). Ponadto, w Pucku działalność prowadzi Centrum Integracji Społecznej. Pod względem liczby uczestników zajęć, jest to czwarty największy CIS w regionie (ponad 12% ze wszystkich uczestników). W Pucku, przez wspomniane już stowarzyszenie „Razem”, prowadzony jest również Warsztat Terapii Zajęciowej – placówka wykonująca rehabilitację społeczną i zawodową niepełnosprawnych podopiecznych. Średnia liczba uczestników to 50 osób, stanowiących 3,6% wszystkich uczestników WTZ w regionie.

2.7 ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

Na obszarze Ziemi Puckiej odnotowuje się **średnią aktywność społeczną**. Widoczny jest jednak znaczny potencjał, o czym świadczy zdecydowanie większa dynamika przyrostu fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych na 10 tys. mieszkańców. Wskaźnik ten wzrósł, bowiem o 40,3% - z 20,4 w 2007 r. do 29,0 w 2014 r., podczas gdy w regionie o 29,2% (do wartości 31), a w Polsce o 33,3% (do 32). Na obszarze Ziemi Puckiej zlokalizowanych jest 189 organizacji pozarządowych (www.bazy.ngo.pl). Największy ich udział posiada miasto Puck (33,9%), a najmniejszy gmina Kosakowo (3,2%) oraz miasto Jastarnia i gmina Krokowa (po 5,8%). Rozkład przestrzenny aktywności społecznej może stanowić wypadkową dwóch zjawisk – tradycji tożsamości lokalnej oraz postawy władz samorządowych w kształtowaniu partnerstwa lokalnego i realizacji programów współpracy z organizacjami pozarządowymi. Zakres działania organizacji pozarządowych funkcjonujących w gminach jest podobny. Skupiają się na tematyce dotyczącej krzewienia kultury, sportu, integracji i aktywizacji społecznej w tym współpracy z seniorami i młodzieżą. Występują też organizacje miłośników danego terenu oraz pracujące nad rozwojem gminy/wsi czy rolnictwa.

2.8 KULTURA

Ze względu na bogatą i złożoną historię oraz wielokulturową i unikalną tradycję (w tym zwłaszcza rybacką) obszar objęty Strategią **posiada znaczne zasoby dziedzictwa historycznego i kulturowego**. Ważnym elementem struktury kulturowej są obiekty architektury i budownictwa wpisane do rejestru zabytków. Na koniec 2014 r. w rejestrze zabytków Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, było zapisanych 67 pozycji zabytków nieruchomych z powiatu puckiego, co stanowi 3,48 % z całego województwa. Do specyficznych zasobów obszaru należą te, które świadczą o jego tożsamości i specyfice, w

⁴ Dane dot. ekonomii społecznej pochodzą z zasobów Regionalnego Ośrodka Pomocy Społecznej.

tym zwłaszcza o jego nadmorskim położeniu. Potencjał kulturowy obszaru Ziemi Puckiej wzbogacają zabytkowe zespoły przestrzenne tj. m.in. Puck – układ urbanistyczny miasta, historyczne wsie rybackie (Hel, Jastarnia, Kuźnica, Rewa), czy latarnia morska wraz z towarzyszącą zabudową w Helu. Stolicę powiatu, miasto Puck wyróżnia wiele elementów dziedzictwa kulturowo – historycznego tj. m.in. Pucka Fara p.w. św. ap. Piotra i Pawła, stanowisko archeologiczne puckiego zamku port rybacki, który pełnił rolę portu wojennego II Rzeczypospolitej, ponadto był historycznym miejscem Zaślubin Polski z Morzem w 1920 r. O wydarzeniu tym do dziś przypomina pomnik gen. Józefa Hallera oraz słupek zaślubinowy. Istotny jest również 1 z 4 w województwie Park Kulturowy „Osada Łowców Fok” w Rzucewie (gm. Puck), gdzie od ponad 100 lat trwają prace archeologiczne (www.rzucewo.com).

Ważną cechą obszaru Ziemi Puckiej jest **tradycja kaszubska**, kultywowana przede wszystkim w języku i kuchni, a w ostatnich latach także w stylistyce i wzornictwie. Na uwagę zasługują również liczne imprezy organizowane na terenie Ziemi Puckiej. Większość z nich jak np. Dzień Ryby w Helu, Dni Węgorza w Jastarni, Pucki Dzień Kapra, **Belonada** czy jedna z największych imprez rekonstrukcyjnych D-Day w Helu, odbywa się w sezonie letnim. Poza nim organizowane są m.in. Zaślubiny Polski z Morzem czy też morska pielgrzymka rybaków oraz Bitwa pod Świecinem czy Jastarnieńskie Sobótki.

Poziom czytelnictwa postrzegany jest, jako istotny miernik kapitału kulturowego. W przeciwieństwie do średniej wojewódzkiej, na obszarze Ziemi Puckiej ma miejsce **spadek czytelnictwa** o blisko 3,7% (przy wzroście w regionie o 8,4%). W latach 2009-2014 znaczące obniżenie odnotowano w gminach Puck i Krokowa, z kolei największy wzrost miał miejsce w gminie Kosakowo. Lepsza sytuacja występuje w miastach. Wskaźnik określający czytelników bibliotek publicznych na 1 tys. ludności jest zdecydowanie wyższy od średniej dla województwa (która wynosi 163 osób) w miastach: Puck (175), Władysławowo (171) i Hel (191), ale na terenie Ziemi Puckiej w badanym okresie wskaźnik spadł z 104 do 94. Ponadto, w związku ze wzrostem liczby mieszkańców, rośnie liczba osób przypadająca na 1 placówkę biblioteczną oraz maleje księgozbiór na 1 tys. osób.

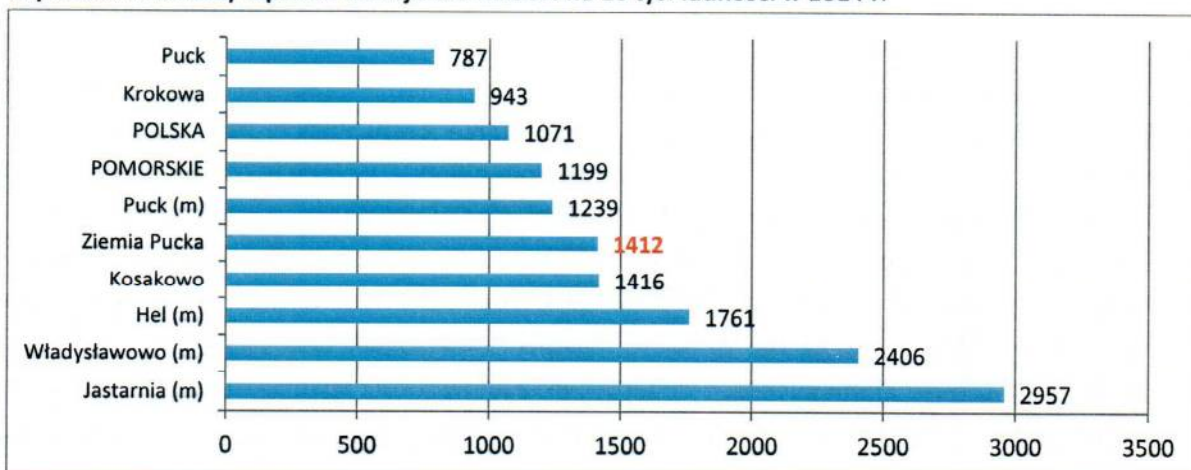
Na obszarze Ziemi Puckiej **wzrasta zainteresowanie kulturą fizyczną**, co jest trendem odmiennym od procesów zachodzących w województwie. Zarówno liczba członków klubów sportowych jak i osób ćwiczących rośnie (od 2008 r. do 2014 r. odpowiednio o 35% i 30%, przy spadku w województwie o 8 % i 7,5 %). Największy, przeszło dwukrotny wzrost członków i ćwiczących odnotowano w gminie Kosakowo. Pod względem liczby członków klubów sportowych w odniesieniu do 1 tys. ludności gminy tworzące obszar Ziemi Puckiej w 2014 r. przekroczyły średnią w regionie, odnośnie osób ćwiczących wskaźnik jest zbliżony do średniej wojewódzkiej (18,0 do 18,3 osób/1 tys. mieszkańców).Warto zauważyć, **znaczącą dysproporcję w udziale kobiet ćwiczących w klubach sportowych**. Średnio stanowią one ¼ uczestników zajęć. Skrajną sytuację obserwuje się w gminie Krokowa (2,5%) oraz wyjątkowo pozytywną w Jastarni (45%).Wpływ na zwiększenie zainteresowania aktywnością fizyczną ma m.in. oferowana infrastruktura sportowo- rekreacyjna, która powstała dzięki wsparciu funduszy unijnych.

2.9 GOSPODARKA

2.9.1 Przedsiębiorczość

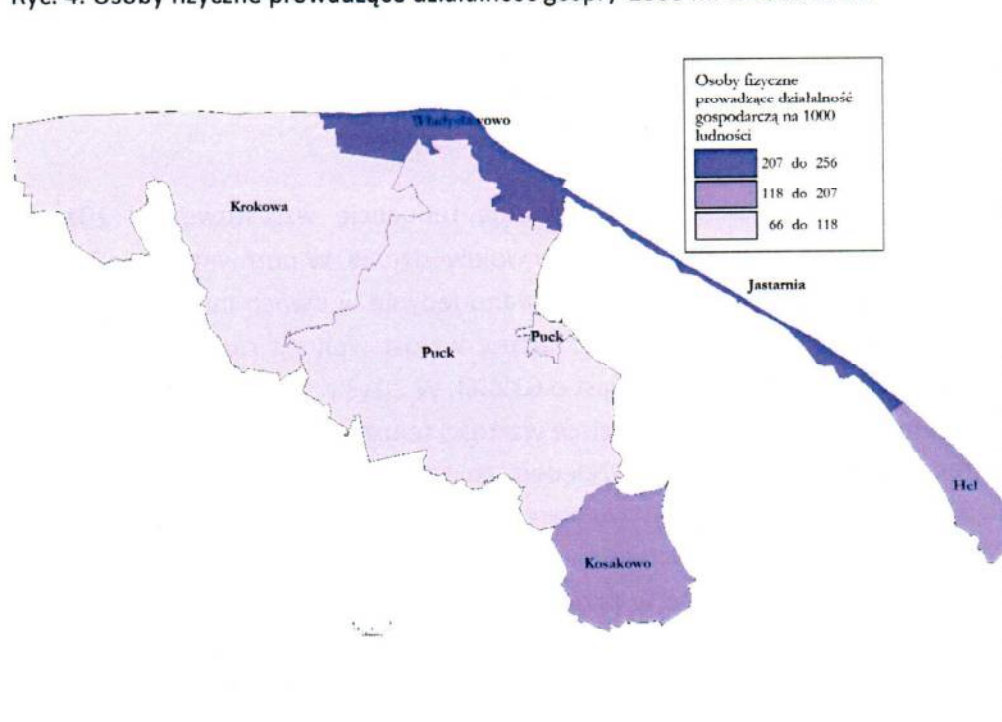
Obszar Ziemi Puckiej cechuje relatywnie **wysoka przedsiębiorczość mieszkańców** wyrażona m.in. dużą liczbą podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców (1412 przy średniej dla województwa 1199), w tym MŚP dla roku 2014. Warto zauważyć, że w pięciu gminach obszaru Ziemi Puckiej: Hel, Jastarnia, Puck, Kosakowo i Krokowa, MŚP stanowią 100% firm. W 2014 r. na obszarze Ziemi Puckiej było zarejestrowanych ponad 11,6 tys. firm. Między 2007 a 2014 r. przyrost podmiotów gospodarczych był zdecydowanie wyższy niż średnio w województwie (48,1% do 18,5%). Wpływ na to miały gminy, w których odnotowano znaczne wartości: Jastarnia (69,6%), Kosakowo (68,7%) czy Krokowa (53,5%). Tak wysoki trend jest jednak związany z brakiem konieczności wyrejestrowania firmy z rejestru REGON, a nie zakładaniem nowych podmiotów, gdyż na omawianym obszarze odnotowano spadek liczby nowozakładanych firm (w latach 2009-2014 o prawie 22,5%). Jest to trend odmienny do sytuacji w regionie i Polsce, gdzie odnotowano niewielkie wzrosty o 3,1% i 4,5%.

Wykres 7. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

Ryc. 4. Osoby fizyczne prowadzące działalność gosp. / 1000 m. w roku 2014.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

W 2014 r. 4,8% wszystkich osób prowadzących działalność gospodarczą w regionie stanowili mieszkańcy gmin Ziemi Puckiej. Największy udział posiadała gmina Władysławowo (33,4%), a najmniejszy Hel (5,1%). **W strukturze branżowej tych osób dominowała działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (37,1% wszystkich aktywności).** W samym Władysławowie osoby prowadzące tę działalność gospodarczą stanowiły 16,3% wszystkich w regionie. Na uwagę zasługują również przedsiębiorcy z Jastarni, którzy w zdecydowanej większości działają w powyższej branży (69,4% z ogółu osób prowadzących działalność), ale także skupiają się w sekcji rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (8,0%). Na drugim miejscu, ale już z mniejszym udziałem był handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych (17,2%). Kolejno wyróżniały się również budownictwo (11,4%), przetwórstwo przemysłowe (8,1%) oraz transport i gospodarka magazynowa (5,6%). Powoduje to iż na obszarze Ziemi Puckiej wskaźniki specjalizacji są najwyższe w stosunku do średniej dla kraju w przetwarzaniu i konserwowaniu ryb i produktów rybołówstwa (LQ 84,6) oraz rybołówstwie oraz usługach związanych z rybołówstwem (LQ 55,4), jak również w przypadku pól campingowych i innych miejsc krótkotrwałego zakwaterowania (LQ 28,1). Relatywnie duże znaczenie mają również sektory usług wykorzystujące endogeniczny potencjał rynku aglomeracji trójmiejskiej – handel i sprzedaż, usługi budowlane czy finansowe.

Na terenie Miasta Puck oraz Gmin Puck, Kosakowo i Krokowa funkcjonuje nieuciążliwy przemysł, w tym m.in. przemysł spożywczy, drzewny i maszynowy.

Gospodarka obszaru specjalizuje się przede wszystkim w sektorach tradycyjnych, bazujących na przewagach lokalizacyjnych, takich jak bezpośredni dostęp do morza. Tym samym jest to gospodarka stabilna, która nie ulega przekształceniom.

2.9.2 Inwestycje

Nakłady inwestycyjne w Powiecie Puckim wykazują tendencję wzrostową. W 2013 r. wynosiły 403,0 mln zł, co stanowiło 4,7% z ogółu w województwie. W porównaniu do 2008 r. był to wzrost o 74,5%. Większą dynamikę odnotowano jedynie w dwóch innych powiatach województwa (sztumskim i kościerskim). Tak znaczny wzrost wpłynął również na zmianę relacji nakładów do liczby mieszkańców (wzrost o 63,8%). W 2013 r. wyniosła ona ponad 4,9 tys. zł/os. Tymczasem w województwie i w Polsce wartości te oscylowały w granicach 3,7-3,4 tys. zł. i miały tendencję spadkową. Pod względem sektorów gospodarki, na omawianym obszarze, nakłady na przemysł i budownictwo stanowiły 7,7% wszystkich w regionie. Z kolei rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo skupiło jedynie 1,3% regionalnych nakładów. Nieco odmienna sytuacja miała miejsce w przypadku wartości brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach. Wprawdzie od 2008 r. odnotowuje się znaczne tempo wzrostu (o 41,2%), co jest wyższe niż średnio w kraju i regionie, to w odniesieniu do liczby mieszkańców wartości są zdecydowanie niższe niż średnio w kraju i regionie. W 2013 r. wartości te wynosiły odpowiednio 41,9 tys., 38,1 tys. a w obszarze strategii 25,5 tys. Na terenie Ziemi Puckiej przemysł i budownictwo stanowił 3,2% wartości tego sektora w regionie, a rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo 0,7%.

2.9.3 Rynek pracy

W latach 2010-2014 zarówno w Polsce, województwie jak i na obszarze Ziemi Puckiej **wzrosła liczba pracujących**, odpowiednio o 2,9%, 4,6% i 6%. Osoby pracujące na obszarze objętym Strategią stanowiły 2,46% siły roboczej w województwie. Największą dynamikę odnotowano w gminie wiejskiej Kosakowo (32%). Natomiast w dwóch gminach liczba pracujących spadła: Jastarnia i Puck. W rezultacie, w 2014 r. na obszarze objętym Strategią pracowało 12,8 tys. osób. Na uwagę zasługuje udział kobiet w grupie ludności pracującej. Na obszarze Ziemi Puckiej odsetek ten jest zbliżony do średniej w regionie i kraju, a w gminach Hel i Jastarnia przekracza on 60%.

Mimo wzrostu liczby pracujących, gminy tworzące obszar Ziemi Puckiej charakteryzują się **słabą aktywnością zawodową**. Ukazuje to wskaźnik odnoszący pracujących do osób w wieku produkcyjnym. W 2014 r. wyniósł on 20,7%, przy średniej dla kraju i województwa wyższej o ponad 15 p proc.

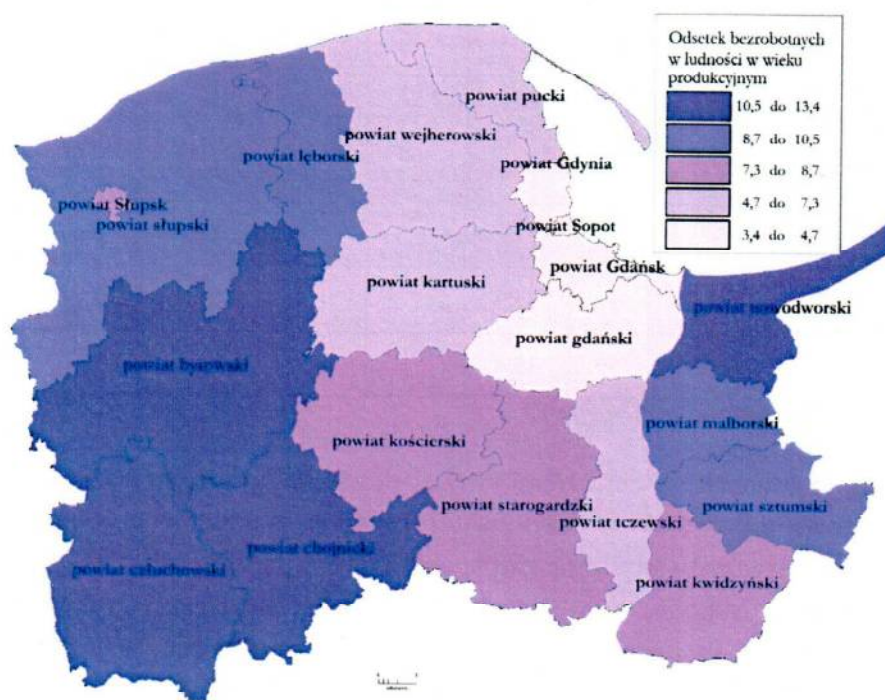
Tab. 2. Charakterystyka rynku pracy obszaru Ziemi Puckiej w 2014 r.

Gmina	Pracujący					Bezrobotni				
	Liczba	%	Dynamika 2010=100	% kobiet	% w lud. w wieku produk.	Liczba	%	Dyn/ 2010=100	% kobiet	% w lud. w wieku produk.
Hel (m)	483	3,8	101,9	63,4	20,7	151	4,4	107,9	53,0	6,5
Jastarnia (m)	461	3,6	77,3	60,7	18,9	234	6,9	121,9	47,0	9,6
Puck (m)	2 871	22,4	106,1	57,2	41,8	494	14,5	101,6	50,4	7,2
Władysławowo	2 490	19,4	107,3	50,8	25,1	721	21,1	116,3	49,9	7,3
Kosakowo	1 584	12,4	132,0	45,8	19,6	364	10,7	121,7	60,4	4,5
Krokowa	2 174	17,0	111,9	49,1	32,2	460	13,5	102,7	47,4	6,8
Puck	2 743	21,4	96,6	44,8	17,2	991	29,0	96,6	50,4	6,2
Ziemia Pucka	12 806	100	106	50,9	20,7	3415	100	106,4	50,8	6,5
województwo pomorskie	519 593	-	104,6	51	35,9	96725	-	92,4	55,9	6,7
Polska	8 864 415	-	102,9	50	36,6	18251 80	-	93,4	51,5	7,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

W omawianym okresie, w gminach obszaru Ziemi Puckiej odnotowano **wzrost bezrobocia**, podczas gdy w województwie pomorskim i kraju nastąpił spadek. Wzrosło ono bowiem o 6,4% (dla porównania w województwie pomorskim spadło o 7,6 %, a w Polsce o 6,6%). W 2014 r. w gminach tworzących obszar Ziemi Puckiej liczba zarejestrowanych bezrobotnych wynosiła 3,4 tys. osób. Najmniej korzystna sytuacja występuje w gminie Puck. Tym samym, skupia ona prawie 30% osób bez pracy na obszarze Ziemi Puckiej. Najmniej bezrobotnych jest natomiast w Helu, tam też relatywnie niewielka była dynamika.

Ryc. 5. Odsetek bezrobotnych dla ludności w wieku produkcyjnym w roku 2014 na tle województwa.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

Biorąc pod uwagę cały obszar Ziemi Puckiej struktura bezrobotnych wg płci jest zbliżona do średniej wojewódzkiej i krajowej: **przeważają kobiety (50,8%)**, ich udział na obszarze Ziemi Puckiej w analizowanym okresie wzrósł o 9,9 p proc.). Mimo znacznego wzrostu liczby bezrobotnych, **odsetek osób bez pracy w stosunku do ludności w wieku produkcyjnym jest poniżej wartości regionalnej i krajowej**. Jest to związane z ubytkiem grupy w wieku aktywności zawodowej w kraju, prawie niezauważanym wzroście w regionie.

2.9.4 Gospodarka morska

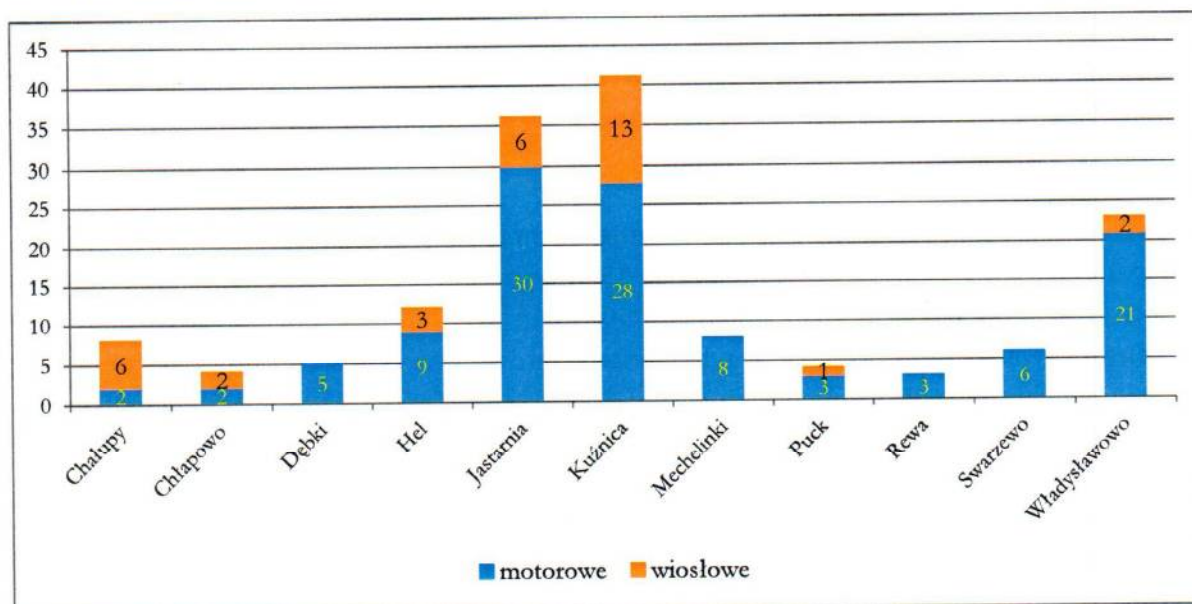
Na obszarze Ziemi Puckiej **gospodarka morska jest silnie rozwinięta**. Świadczy o tym tzw. wskaźnik lokalizacji (LQ)⁵. W 2014 r., w odniesieniu do średniego poziomu rozwoju poszczególnych branż w województwie pomorskim, w przypadku działu rybactwo LQ wynosił 7,0. Ponadto, obszar Ziemi Puckiej posiada trwałą infrastrukturę morską i rybacką w postaci portów i baz rybackich. Wymaga ona w prawdzie ciągłej modernizacji, niemniej jej

⁵ *Location quotient*, zwany również wskaźnikiem Florence'a – jest to miarą koncentracji działalności na wybranym obszarze w odniesieniu do obszaru referencyjnego np. województwa. Jeżeli wskaźnik przyjmuje wartość niższą od 1, oznacza to, że na danym obszarze istnieje względny niedobór w zakresie danej działalności. Wartości większe od 1 wskazują z kolei na specjalizację obszaru w danej działalności, gdyż jej udział w gospodarce lokalnej jest większy niż przeciętnie w obszarze referencyjnym. Przyjmuje się że działalności, które charakteryzuje iloraz powyżej 1 tworzą bazę eksportową. Do przeliczeń użyto danych dotyczących podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON

wykorzystywania skutkuje wzrostem wielkości wyładunków, połowów ryb oraz ich przetwórstwa.

O ile w latach 2007-2013 na obszarze Ziemi Puckiej **liczba kutrów rybackich spadała**, o tyle **liczba łodzi rybackich zarówno motorowych, jak i wiosłowych rosła**. W 2013 r. w portach Hel, Jastarnia i Władysławowo zarejestrowanych było 58 kutrów rybackich, co w stosunku do 2007 r. oznacza spadek o 29,3%. Niemniej jednak, stanowiły one 56,3% całej ich floty w województwie pomorskim oraz 41,7% floty krajowej. Warto zaznaczyć, że w omawianym czasie udział ten wzrósł, gdyż w Polsce obserwuje się wyższe tempo trendu spadkowego. W latach 2007-2013 50,7% kutrów wycofanych z rejestrów w Województwie Pomorskim pochodziło z obszaru Ziemi Puckiej (36 z 71). W skali kraju stanowiły one 25,9% (36 ze 139). Średni wiek kutrów w obszarze Ziemi Puckiej jest niższy niż w województwie pomorskim i Polsce, o około 1,5 roku. W 2013 r. wynosił 42,5 lat. W 2013 r. w portach i bazach rybackich z obszaru Ziemi Puckiej zarejestrowanych było 117 łodzi motorowych i 33 wiosłowe. Najwięcej ich było w Kuźnicy, Jastarni i we Władysławowie. Udział w województwie wiosłowych łodzi rybackich wynosił 89,2%. Mimo wzrostu liczby tych łodzi, ich udział w województwie spadł o 2,5 p proc., a w skali kraju o 17,7 p proc. (z 71,0% do 53,2%). Z kolei motorowe łodzie rybackie stanowiły w regionie 39,7% (w kraju 18,5%), ale ich udział od 2007 r. zwiększył się odpowiednio o 2,6 i 0,7 p proc. Wiek łodzi rybackich zbliżony jest do średniej wojewódzkiej i wynosi 26,5 lat - motorowe, 22,4 lat - wiosłowe. Warto zauważyć, iż od 2007 r. wiek łodzi wiosłowych obniżył się (z 24,8 do 22,4), a motorowych niewiele wzrósł (z 24,1 do 26,4 lat). Najmłodsze jednostki stacjonują w Rewie (średni wiek 10,7 lat) i Chłapowie (11,0 lat).

Wykres 8. Liczba łodzi rybackich w portach i bazach rybackich z obszaru Ziemi Puckiej w 2013 r.



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

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). Na obszarze Ziemi Puckiej, **wśród gatunków łowionych ryb dominuje szprot (76,4%)**, (tab. 3). W 2013 r. wielkość jego połowów wyniosła niecałe 38,8 tys. ton., co w skali kraju stanowi 47,9% połowów tej ryby (wzrost o 1,5 p proc.). Najwięcej szprota łowią jednostki zarejestrowane w portach we Władysławowie (68,5%), Helu (24,5%) i Jastarni (7,0%). Drugi w kolejności jest śledź, którego połowy to 6,6 tys. ton, a jego udział, odpowiednio w województwie to 60,4% w Polsce 28,0%. W wielkości połowów na trzecim miejscu jest dorsz. W 2013 r. złowiono 3,9 tys. ton tej ryby, w skali województwa pomorskiego i Polski wynosi odpowiednio 53,8% i 31,5%. Najwięcej dorsza łowią jednostki z Władysławowa (55,1%) i Jastarni (28,9%), a ponadto Helu (8,8%) oraz Kuźnicy (4,8%). **W okresie wiosennym na obszarze Zatoki Puckiej występuje belona, co przyciąga wędkarzy z całej Polski.**

Tab. 3. Połowy ryb w obszarze Ziemi 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.

Wzrost w połowach przekłada się na silnie rozwinięty rybny sektor przetwórczy. Mimo spadku w latach 2007-2013, liczby przetwórcy o 35,7% (z 28 do 18), **produkcja sprzedana wyrobów nieznacznie wzrosła**. W 2013 r. przetwórcy zlokalizowane na obszarze Ziemi Puckiej stanowiły ¼ tego typu zakładów w regionie oraz 7,3% w kraju. Z szacunków Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego⁶ wynika, że sprzedały one o 2,7% więcej produktów niż w 2007 r.

Zatrudnienie w rybołówstwie charakteryzuje się mniejszym udziałem osób młodych (do 30. roku życia) niż średnio w Polsce (8,8% do 13,5) **oraz większym osób starszych** (powyżej 60 lat) (13,1% do 8,9%). Z kolei w latach 2007-2013 **liczba pracujących w przetwórstwie i konserwowaniu ryb i produktów rybołówstwa zarówno na obszarze Ziemi Puckiej jak i w regionie utrzymywała się na podobnym poziomie**. Wśród pracujących w przetwórstwie cały czas dominują kobiety (59,6%).

Z aktualnych szacunków Morskiego Instytutu Rybackiego - Państwowego Instytutu Badawczego wynika, iż obszar skupia **45,2% zatrudnionych na statkach rybackich** (na morzu i na lądzie) w województwie pomorskim i ¼ zatrudnienia krajowego. W 2014 r. najwięcej

⁶ W 2007 r. na podstawie formularza RRW-20 zebrano dane z 57,1% przetwórcy, 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.

osób zatrudnionych było we Władysławowie (217 tj. 41,0% ogółu) i w Jastarni (208 osób, tj. 39,3%). Najmniej zatrudnionych jest w mieście i gminie wiejskiej Puck.

Tab. 4. Zatrudnienie wg danych z RRW 19 za 2014 rok.

Gmina	Na morzu			Na lądzie			Razem stali	Pracownicy sezonowi
	pracownicy	właściciele	razem	pracownicy	właściciele	razem		
Hel	35	14	49	1	2	3	52	7
Jastarnia	101	92	193	6	9	15	208	7
Kosakowo	8	12	20	5	3	8	28	-
Krokowa	1	7	8	-	2	2	10	-
Puck	3	5	8	-	-	-	8	-
Puck m	1	4	5	-	1	1	6	1
Władysławowo	158	36	194	6	17	23	217	3
PLGR	307	170	477	18	34	52	529	18
Pomorskie	763	278	1041	45	84	129	1170	22
Polska	1226	608	1834	87	191	278	2112	93

Źródło: Sprawozdanie statystyczne RRW 19 za 2014 rok.

2.9.5 Turystyka

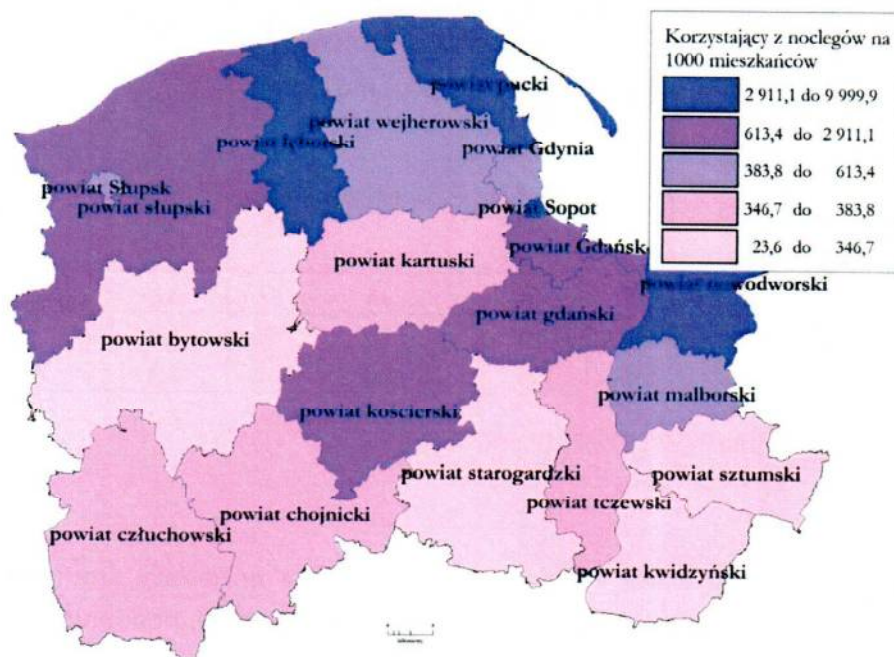
Nadmorskie położenie obszaru Ziemi Puckiej i związane z nim unikatowe środowisko i walory krajobrazowe, sprzyjają rozwojowi turystyki. Obszar Ziemi Puckiej, podobnie jak całe województwo pomorskie, jest uznawany za jeden z najatrakcyjniejszych turystycznie regionów w Polsce. Charakteryzuje się walorami przyrodniczymi i kulturowymi, których zróżnicowanie i unikatowość w skali kraju wpływają na wysoką atrakcyjność dla odwiedzających region turystów, ale również dla mieszkańców, którzy pozytywnie oceniają miejsce swojego zamieszkania. Najpopularniejszą formą turystyki w badanym obszarze jest turystyka wypoczynkowa, co wynika bezpośrednio z nadmorskiego położenia i walorów krajobrazowych regionu. Z przyczyn klimatycznych ten rodzaj turystyki ograniczony jest niemal wyłącznie do sezonu letniego, a ponadto w dużej mierze zależy od aktualnych warunków pogodowych. Dużą popularnością cieszy się także turystyka aktywna, a zwłaszcza wodna.

Region oferuje znakomite warunki dla miłośników żeglarstwa, brak jednak wspólnej i zintegrowanej oferty całego regionu dla żeglarzy. W badanym regionie doskonałe warunki znajdują także amatorzy windsurfingu, dla których Zatoka Pucka jest jednym z najlepszych miejsc w Europie do uprawiania i nauki tego sportu. Okolice Rewy i Jastarni cieszą się z kolei wielką popularnością wśród wielbicieli kitesurfingu. Informacje te potwierdza również wspomniany już wskaźnik LQ. W 2014 r. dla działalności związanej z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi wyniósł on ponad 5,5.

O skali rozwoju sektora świadczą dane dotyczące przyrostu obiektów noclegowych (między 2010 a 2014r. o 327,6%, przy średniej dla regionu 80,1% i kraju 37,2%), a w konsekwencji

miejsz noclegowych (odpowiednio 53,1%, 21,1% i 13,8%). Przełożyło się to na **znaczny wzrost liczby osób korzystających z noclegów**.

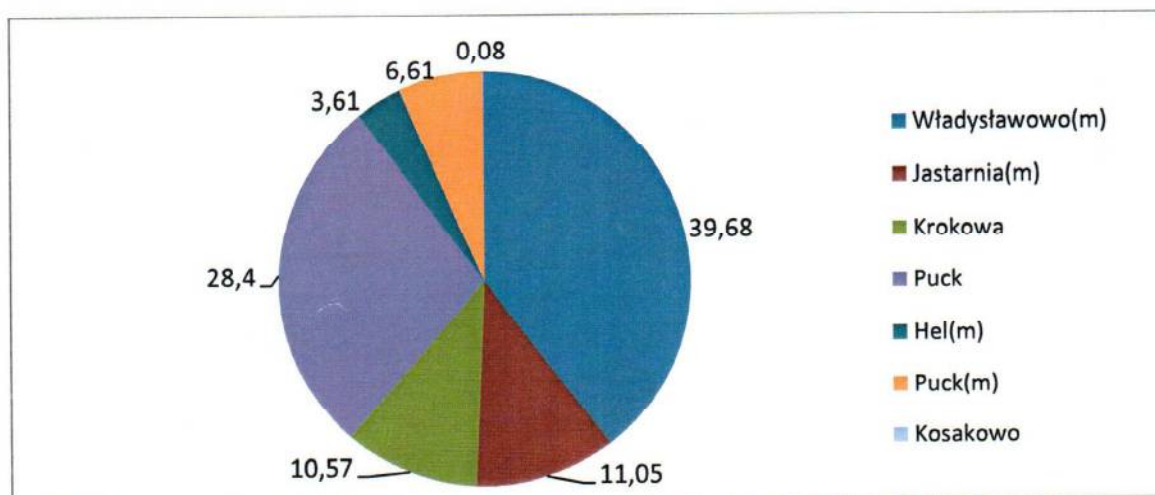
Ryc. 6. Korzystający z noclegów na 1000 mieszkańców w roku 2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

W 2014 r. na omawianym obszarze rezydowało 276,4 tys. osób, stanowiących 12,6% wszystkich turystów w regionie. W stosunku do 2010 r. oznacza to wzrost o 31,5%. W tym czasie w regionie liczba ta wzrosła o 34,9%, a w kraju o 22,6%. Najwięcej turystów odwiedza Władysławowo, gminę Puck oraz Jastarnię.

Wykres 9. Udział gmin Ziemi Puckiej pod względem turystów zagranicznych korzystających z noclegów w 2014 r. (podane dane to stosunek poszczególnych gmin do powiatu puckiego w ujęciu procentowym).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

Ośrodki położone na Półwyspie Helskim i nad Zatoką Pucką (m.in. Jastarnia, Kuźnica, Hel, Puck, Rewa) stanowią grupę małych portów i przystani morskich. Wraz z Jeziorem Żarnowieckim obszar ten posiada szczególne znaczenie dla aktywności turystycznej (sporty wodne takie jak windsurfing, kitesurfing, a także wyprawy na dorsza czy nurkowanie), a porty i przystanie są jednocześnie miejscem stacjonowania floty rybackiej (*Raport o stanie...*, 2014). Ponadto, na obszarze Ziemi Puckiej rozwija się turystyka kulturowa, oferująca uczestnictwo w imprezach kulturalnych (pielgrzymkach, koncertach, festiwalach), wystawach, targach, turniejach oraz wiejska i przyrodnicza, umożliwiającą zwiedzanie obszarów chronionych, obserwowanie i fotografowanie zwierząt. **Najpopularniejszą formą turystyki jest turystyka wypoczynkowa**, co wynika bezpośrednio z nadmorskiego położenia i walorów krajobrazowych tego obszaru. Z przyczyn klimatycznych turystyka wypoczynkowa ograniczona jest niemal wyłącznie do sezonu letniego, a ponadto w dużej mierze zależy od warunków pogodowych. **Korzystny klimat** oraz potencjał do rozwoju turystyki sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej powinien wyznaczyć jeden z kierunków rozwoju turystyki na obszarze, gwarantując jej całoroczny charakter.

2.10 INFRASTRUKTURA I ZASOBY PRZYRODNICZE

2.10.1 Dostępność

Układ sieci transportowej obszaru zdeterminowany jest rozwojem obszaru metropolitalnego. Poprzez inwestycje drogowe (autostrada A1 w połączeniu z istniejącą obwodnicą Trójmiasta oraz droga ekspresowa S6) **poprawia się dostępność** obszaru. Jednak ze względu na wzmożony ruch jest ona zachwiana w okresie letnim. Problem stanowi również zły stan dróg dojazdowych do wspomnianych inwestycji.

Ryc. 7. Podstawowy układ drogowy na obszarze Ziemi Puckiej.



Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA.

Podstawowym elementem układu sieci drogowej decydującym o dostępności drogowej Ziemi Puckiej jest droga krajowa nr 6 łącząca Trójmiasto ze Szczecinem. Jest ona podstawowym elementem sieci drogowej analizowanego obszaru, choć przebiega poza obszarem objętym strategią. Charakteryzuje się ona wysokim, choć zróżnicowanym w zależności od odcinka natężeniem ruchu. Dla dostępności komunikacyjnej zasadniczą rolę odgrywa droga wojewódzka 216, którą cechuje silne, sezonowe zróżnicowanie natężenia ruchu. Średniodobowe, średnioroczne natężenie ruchu na tej drodze jest również dość zróżnicowane i waha się od niemal 22,5 tys. pojazdów na dobę (Reda) do 2,5 tys. pojazdów (odcinek Jurata – Hel). W okresie sezonu letniego brak wystarczającej przepustowości tej drogi zauważalny jest na całym odcinku. Brak odpowiedniej przepustowości drogi 216 jest jednym z poważnych hamulców rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru Ziemi Puckiej.

Podstawową osią pasażerskiego transportu kolejowego jest linia kolejowa nr 213 Reda – Hel, o długości ok. 61,5 km, którą charakteryzuje wysoka, sezonowa zmienność podaży usług kolejowych. Linia ta została zmodernizowana z wykorzystaniem funduszy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. Na obszarze Ziemi Puckiej rozkład pasażerskich połączeń kolejowych jak wspomniano wykazuje duże różnice sezonowe. W okresie letnim uruchamiane są bowiem dodatkowe połączenia, które stają się dobrą alternatywą dla turystów. Na obszarze występuje niewystarczająca integracja podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego, zarówno lokalnie, jak i w skali regionalnej. Integrację tę należy rozumieć kompleksowo, jako obejmującą rozwiązania techniczne (infrastrukturalne i taborowe), organizacyjne, taryfowe, biletowe i informacyjne.

Macierz gęstości połączeń transportu zbiorowego (pasażerski transport kolejowy, autobusowy, transport miejski) dla dnia powszedniego poza sezonem letnim pokazuje słabość w zakresie **sieci powiązań transportowych na obszarze Ziemi Puckiej**.

Ryc. 8. Macierz gęstości połączeń transportu zbiorowego obszaru Ziemi Puckiej i Gdyni w 2014 r.

	Gdynia	Kosakowo	Puck	Władysławowo	Jastarnia	Hel	Krokowa
Gdynia		70	47	47	15	15	0
Kosakowo	70		0	0	0	0	0
Puck	47	0		51	19	19	13
Władysławowo	47	0	51		19	19	0
Jastarnia	15	0	19	19		19	0
Hel	15	0	19	19	19		0
Krokowa	0	0	13	0	0	0	

Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA.

Silne powiązania wyrażone dzienną liczbą połączeń transportem zbiorowym są charakterystyczne dla relacji Puck – Władysławowo. W ciągu doby obejmuje ona 51 połączeń wykonywanych transportem kolejowym (10), autobusami i busami (41 kursów w dzień powszedni). Wyraźne powiązanie zaobserwowano również dla relacji Krokowa – Puck (13 połączeń autobusowych/minibusowych na dobę).

Żegluga przybrzeżna i śródlądowa nie stanowi elementu systemu publicznego transportu zbiorowego, jednak zajmuje ważne miejsce w obsłudze morskich przewozów turystycznych, przede wszystkim pomiędzy miastami Aglomeracji Trójmiejskiej a Półwyspem Helskim (*Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”*).

W ostatnich latach znacznie wzrosło zainteresowanie rowerami, jako środkiem transportu. Odpowiedzią na to zjawisko jest **przyrost ścieżek rowerowych**. Można go obserwować również na obszarze Ziemi Puckiej, gdzie w ciągu trzech lat o prawie 250% wzrosła długość ścieżek i w 2014 r. wynosiła 102,4 km. Odcinki te stanowiły 13,0% wszystkich ścieżek w regionie. Najwięcej ścieżek jest w mieście Władysławowo i Hel.

Transport lotniczy. Na terenie gminy Kosakowo w latach 2012-2013 wybudowano **port lotniczy Gdynia-Kosakowo**. Zakładane funkcje to obsługa małego lotnictwa, funkcja Cargo i funkcja wspomagająca gdańskie lotnisko, jednakże formalnie w dalszym ciągu jest to lotnisko wojskowe. Z uwagi na spory formalno-prawne z Komisją Europejską port lotniczy nie realizuje planowanych funkcji, a spółka zarządzająca ogłosiła upadłość w 2014 roku.

System komunikacyjny obszaru powinien zapewniać łatwy dostęp do stolicy powiatu, a także poprzez zintegrowanie różnych form transportu zbiorowego z Aglomeracją

Trójmiejską. Efektywny i nowoczesny system komunikacyjny przyczyniać się będzie do wzrostu konkurencyjności obszaru Ziemi Puckiej.

2.10.2 Stan i ochrona środowiska

Obszar Ziemi Puckiej charakteryzuje się walorami przyrodniczymi, których zróżnicowanie i unikatowość w skali kraju wpływają na wysoką atrakcyjność dla odwiedzających region turystów, ale również dla mieszkańców, którzy pozytywnie oceniają miejsce swojego zamieszkania. Najciekawsze cechy fizjonomiczne posiada strefa przybrzeżna morza, z urozmaiconymi odcinkami klifowymi i wydmowymi – w tym z bardzo popularnymi turystycznie i unikatowymi pasami wydm m.in. na Półwyspie Helskim. Płytkie wody przybrzeżne Bałtyku wraz z Zatoką Pucką stanowią fragment europejskiego korytarza wędrówkowego ptaków. W Morzu Bałtyckim żyje około 30 gatunków ryb, w tym rzadkie dwuśrodowiskowe, łososiowate, oraz coraz częściej występujące foki.

Ważnym elementem systemu przyrodniczego są lasy. **Lesistość** na obszarze Ziemi Puckiej jest **nieznacznie większa** od średniej wojewódzkiej (36,3%) i wynosi 37,9%. Udział lasów w ogólnej powierzchni analizowanych gmin jest zróżnicowany. Paradoksalnie, największy jest w mieście Hel (75,2%), a najmniejszy w mieście Puck (0,2%). Na uwagę zasługuje również niespotykana sytuacja, w której lesistość obszarów wiejskich jest taka sama jak w miastach i wynosi 37,8%.

Rozkład obszarów i obiektów chronionych nie zmienił się w istotny sposób od wielu lat. Obszary chronione (lądowe i wodne) pokrywają 39,7 tys. ha obszaru Ziemi Puckiej, co stanowi 51,8% powierzchni gmin. Jest to zjawisko wyjątkowe w skali regionu, gdzie obszary te stanowią 32,7% terenu. Zlokalizowane na obszarze Ziemi Puckiej tereny objęte ochroną, stanowią 6,6% z ogółu w województwie. Największą powierzchnie posiadają obszary chronionego krajobrazu (62,7% powierzchni chronionej, co stanowi 32,5% powierzchni obszaru Ziemi Puckiej). Warto zaznaczyć, iż ta forma ochrony występuje jedynie w połowie gmin wiejskich tworzących obszar Ziemi Puckiej tzn. Krokowa (38,1%,) Puck (31,7%) i miasto Władysławowo (4,7%). Znaczne przestrzenie pokrywają również parki krajobrazowe (37,3% powierzchni chronionej, co stanowi 19,3% powierzchni obszaru Ziemi Puckiej), które leżą w części wszystkich omawianych gmin. Są to Trójmiejski i Nadmorski Park Krajobrazowy (warto zaznaczyć, iż 60% powierzchni parku tj., niecałe 11,4 tys. ha stanowią wody Zatoki Puckiej). Na obszarze objętym Strategią znajduje się również 115 pomników przyrody, które stanowią 5,6% tej formy ochrony w regionie. Największy ich udział występuje w gminie Krokowa, najmniej, bo 1 pomnik zlokalizowany jest w Jastarni a 2 w Helu. Na obszarze objętym Strategią znajdują się również obszary Natura 2000, w której skład wchodzi obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO). Do obszarów tych należą:

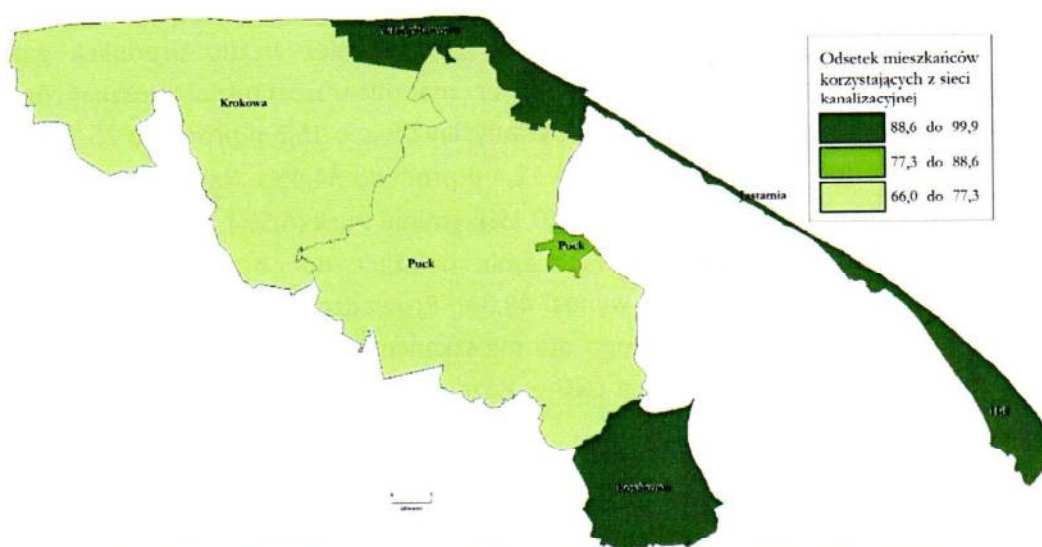
- Białogóra - kod PLH220003 (Krokowa),
- Zatoka Pucka - PLB220005 (Hel, Jastarnia, Kosakowo, Puck, Władysławowo),

- Zatoka Pucka i Półwysep Helski - kod PLH220032 (Hel, Jastarnia, Kosakowo, Puck, Władysławowo)
- Bielawskie Błota - kod PLB220010 (Krokowa, Puck, Władysławowo),
- Piaśnickie Łąki - kod PLH220021 (Krokowa),
- Trzy Młyny PLH220029 (Krokowa),
- Widowo PLH220054 (Krokowa),
- Bielawa i Bory Bażynowe -kod PLH220063 (Puck, Władysławowo),
- Puszcza Darżłubska - kod PLB220007 (Puck),
- Kaszubskie Klify - kod PLH220072 (Władysławowo).

Wykluczając obszary wodne, stanowią one 17,2% powierzchni gmin. Negatywne zjawisko, związane z presją inwestycyjną, w wyniku której następuje degradacja wielu terenów o wysokiej atrakcyjności przyrodniczo-krajobrazowej, dotyczy nie tylko obszarów o zachowanych cennych walorach przyrodniczych nie objętych ochroną, ale także obszarów chronionych (zwłaszcza obszarów chronionego krajobrazu oraz parków krajobrazowych w tym nadmorskiego) (*Raport o stanie...*, 2014).

Ważnym aspektem dobrego stanu środowiska są wspomniane już urządzenia sieciowe. **W odniesieniu do osób korzystających z sieci kanalizacyjnej i wodociągowej, obszar Ziemi Puckiej jest znacznie zróżnicowany.** W 2014 r. najlepsza sytuacja występowała w Jastarni i Władysławowie, gdzie jedynie 0,1% i 0,8 % mieszkańców nie była podłączona do sieci wodociągowej oraz 1,9% i 2,9% do kanalizacji. W zakresie sieci wodociągowej wartości poniżej średniej wojewódzkiej (96,1%) posiada jedynie gmina Krokowa (94,3%), natomiast w zakresie sieci kanalizacyjnej, gdzie średnia dla pomorskiego wynosi 82 %, jest to gmina Puck (66,1%).

Ryc. 9 Odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-BDL.

W przypadku komunalnych oczyszczalni ścieków odsetki te wynoszą blisko 100% (tj. odpowiednio 99,9%, 99,5%, 98,3% oraz 97,5%) w miastach Jastarnia, Hel, Władysławowo i Puck.

Masowy ruch turystyczny na obszarze Ziemi Puckiej powoduje szereg zjawisk, które trzeba rozpatrywać w kontekście zagrożeń dla środowiska. Należą do nich m. in odpady, ścieki komunalne, wydeptywanie plaż, ruch pojazdów mechanicznych, budowa infrastruktury czy turystyka motorowodna, żeglarska i podwodna. Ruch turystyczny i budowa infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej stanowią istotne zagrożenia dla naturalnych ekosystemów nadmorskich, przyspieszając procesy erozyjne i powodując dewastacje w krajobrazie naturalnym. Potencjalne efekty uboczne, w postaci wyższego zanieczyszczenia wód i powietrza, hałasu oraz degradacji krajobrazu, mogą przełożyć się na wymierne straty gospodarcze obszaru.

2.10.3 Energetyka

Rozwój odnawialnych źródeł energii jest jednym z działań pośrednio wpływających na stan środowiska. Na obszarze Ziemi Puckiej zlokalizowane są ważne elementy wpływające na poprawę bezpieczeństwa energetycznego województwa pomorskiego. Należy do nich **leżąca na granicy gminy Krokowa i Gniewino elektrownia wodna Żarnowiec** oraz elektrownie wiatrowe w gminie Puck (Swarzewo, Łebcz, Gnieźdzewo, Połczyń). Znacznym potencjałem dysponują również indywidualne instalacje solarne, które zainstalowane są w każdej gminie obszaru Ziemi Puckiej (Raport o stanie..., 2014).

W zakresie energetyki na uwagę zasługują również lokalne źródła gazu. Na obszarze Ziemi Puckiej zlokalizowana jest kopalnia gazu (w pobliżu Żarnowca w gminie Krokowa), która zaopatruje w gaz gminę Krokowa i Puck. Ważną funkcję pełni również platforma wydobywcza Spółki LOTOS Petrobaltic S.A. zlokalizowana na morzu. Gaz pozyskiwany przy okazji wydobywania ropy naftowej przesyłany jest rurociągiem do Władysławowa, gdzie zasila miasto i elektrociepłownię gazową. Stanowi on również źródło produkcji gazu płynnego (LPG) oraz kondensatu. Od 2007 r. do 2014 r. znacznie wzrósł udział mieszkańców z tych gmin, korzystających z sieci gazowej tj. we Władysławowie o 15,5 p proc. (do 25,1%), w Kosakowie o 28 p proc (do 64,4%) i Krokowej o 12,4 p proc (do 34,4%). Natomiast najmniej osób korzystających z sieci gazowej jest w Helu (0,1%), gminie Puck (4,5%). Warto zaznaczyć, iż mimo znacznego potencjału tylko jedna z gmin należąca do obszaru Ziemi Puckiej przekroczyła średnią wojewódzką, która wynosi 49,3%. Prowadzone są inwestycje, mające na celu zapewnienie dostaw gazu ziemnego dla mieszkańców gmin Władysławowo, Puck, Krokowa oraz ich dalszej gazyfikacji: stacja LNG w Rozewiu, gazociąg DN 150 Luzino-Rybno-Starzyno.

3. ANALIZA SWOT

Analiza SWOT jest narzędziem służącym do analizy wewnętrznej sytuacji obszaru, jak również jej otoczenia i czynników mających na nią wpływ. Głównym celem tej analizy jest określenie aktualnej pozycji obszaru i jego perspektyw, a wraz z tym najlepszej strategii działania. Analiza mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń stanowi pomocne narzędzie do dokonania analizy zasobów i otoczenia obszaru Ziemi Puckiej oraz trafniejszego określenia priorytetów jej rozwoju. Poniżej przedstawiona analiza powstała w oparciu o zdiagnozowaną w pierwszej części dokumentu bieżącą sytuację społeczno –gospodarczą obszaru Ziemi Puckiej.

Tab. 5. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<p>1. Nadmorskie położenie, walory przyrodnicze i krajobrazowe, w tym duża powierzchnia i różnorodność biologiczna lasów.</p> <p>2. Bliskie sąsiedztwo Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia - Sopot, stanowiącego m.in. obszar koncentracji ludności, intensywnego rozwoju gospodarczego, a także silny ośrodek akademicki</p> <p>3. Atrakcyjność osiedleńcza, w szczególności południowej części obszaru (m.in. z uwagi na bliskość rynku pracy Trójmiasta).</p> <p>4. Brak uciążliwego przemysłu zanieczyszczającego środowisko naturalne.</p> <p>5. Dogodne warunki do rozwoju przedsiębiorczości poza turystyką: przygotowane (uzbrojone) tereny inwestycyjne (Puck, Krokowa), podstrefa PSSE (Żarnowiec).</p> <p>6. Wysoka atrakcyjność turystyczna w tym dobre warunki do uprawiania sportów wodnych (m.in. szczególne cechy Zatoki Puckiej), istnienie szlaków i ścieżek pieszo-rowerowych, szlaków historycznych, miejsc związanych z dziedzictwem kulturowym i historycznym.</p> <p>7. Rozwinięta podstawowa baza turystyczna (miejsca noclegowe, gastronomia)</p> <p>8. Duża liczba podmiotów gospodarczych, świadczących głównie usługi turystyczne i aktywnych przede wszystkim sezonowo.</p> <p>9. Dobrze rozwinięta infrastruktura komunalna w zakresie ochrony środowiska</p>	<p>1. Niedostateczne wykorzystanie (synchronizacja, częstotliwość połączeń) transportu zbiorowego (w tym wodnego), w szczególności krótkiego zasięgu oraz brak jego koordynacji z transportem indywidualnym.</p> <p>2. Niewydolna infrastruktura drogowa (sezonowe „wąskie gardła”).</p> <p>3. Słabość dialogu oraz aktywnej i skoordynowanej polityki w zarządzaniu zasobami przyrodniczymi i rozwiązywaniu problemów społecznych.</p> <p>4. Uwarunkowany klimatycznie i pogodowo krótki okres trwania sezonu turystycznego, słabość oferty przedłużającej sezon turystyczny, w tym niedostateczna dostępność alternatywnych atrakcji i infrastruktury turystycznej w przypadku złej pogody.</p> <p>5. Niezaspokojone potrzeby w zakresie infrastruktury towarzyszącej, w tym sanitarnej w odniesieniu do szlaków turystycznych, w tym rowerowych, brak kompleksowych rozwiązań związanych ze szlakami turystycznymi.</p> <p>6. Brak wyrazistej marki dla całego obszaru oraz brak spójnego, skutecznego systemu promocji usług i produktów lokalnych/regionalnych.</p> <p>7. Niewystarczająca koordynacja i niedostateczna pakietowość oferty turystycznej</p> <p>8. Deficyt wyszkolonej i wyspecjalizowanej kadry do obsługi ruchu turystycznego.</p>

<p>(kanalizacja, oczyszczalnia ścieków).</p> <p>10. Trwała infrastruktura morska i rybacka, w tym związana z rybołówstwem morskim.</p> <p>11. Rybołówstwo jako ważny sektor gospodarki z możliwością wykorzystania w turystyce (w tym wyspecjalizowane zasoby ludzkie).</p> <p>12. Dobrze rozwinięty rybny sektor przetwórczy.</p> <p>13. Dostęp do bogactw naturalnych (zasoby żywe, w tym żywe zasoby morza, kopaliny).</p> <p>14. Zasoby i korzystne warunki dla rozwoju energetyki odnawialnej (wiatr, słońce).</p> <p>15. Mocno zakorzeniona tradycja, specyficzna i unikalna kultura (kaszubskość, „morskość”, rybackość).</p> <p>16. Relatywnie dobrze rozbudowana sieć szkół wraz z wyposażeniem placówek szkolnych.</p> <p>17. Duża liczba aktywnych organizacji społecznych.</p> <p>18. Dobrze rozwinięta infrastruktura sportowa (hale sportowe, boiska i inne).</p>	<p>9. Niewykorzystane potencjalne drogi wodne, w tym potencjalnie dostępny dla jednostek pływających kanał łączący Jezioro Żarnowiec z Bałtykiem.</p> <p>10. Niska kreatywność mieszkańców, przedsiębiorczość skoncentrowana na prostych usługach turystycznych.</p> <p>11. Niestabilna sytuacja na rynku pracy związana z sezonową przedsiębiorczością mieszkańców i mono-branżowością sektora MŚP (głównie prosta działalność z wynajmem miejsc noclegowych na potrzeby turystów).</p> <p>12. Niedostatecznie rozwinięta i nieefektywnie wykorzystana infrastruktura portowa w kontekście potrzeb i możliwości związanych z rozwojem turystyki i przewozów pasażerskich</p> <p>13. Słabo rozwinięta sprzedaż bezpośrednia produktów rybactwa i rolnictwa oraz ograniczony, tj. marginalny i lokalny charakter tej działalności</p> <p>14. Relatywnie wysokie na tle kraju koszty energii elektrycznej</p> <p>15. Zróżnicowanie terytorialne w dostępie do infrastruktury społecznej oraz niestabilność oferty, zwłaszcza opiekuńczo-edukacyjnej (dzieci/ osoby starsze).</p> <p>16. Brak koordynacji (aktywnej polityki) przy aktywizacji społecznej i pobudzaniu przedsiębiorczości w oparciu o współpracę różnych instytucji (m.in. w oparciu o środki zewnętrzne).</p> <p>17. Słaba współpraca między gminami i innymi instytucjami publicznymi (deficyt systematycznego dialogu społecznego).</p> <p>18. Mało efektywny system kształcenia zawodowego i niedostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy, słaba współpraca przedsiębiorców ze szkołami.</p> <p>19. Niedoskonałość ładu przestrzennego - sprzyjającego integracji mieszkańców.</p> <p>20. Słabo rozwinięty sektor ekonomii społecznej.</p> <p>21. Niewystarczająca oferta kształcenia ponadgimnazjalnego.</p> <p>22. Ograniczony rozwój Miasta Puck</p>
---	---

	spowodowany potrzebą zwiększenia powierzchni inwestycyjnej.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<p>1. Planowane inwestycje transportowe w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk – Gdynia - Sopot i całym województwie pomorskim, poprawiające zewnętrzną dostępność komunikacyjną obszaru.</p> <p>2. Planowane inwestycje w zakresie ochrony wód morskich i śródlądowych (w tym związane z zagospodarowaniem wód opadowych w dużych aglomeracjach miejskich regionu).</p> <p>3. Rosnące znaczenie przemysłów czasu wolnego (w tym turystyki kulturowej, kulinarnej) jako potencjalna podstawa wydłużenia sezonu turystycznego.</p> <p>4. Moda na zdrowy styl życia i proces starzenia się społeczeństw (rosnący rynek turystyki zdrowotnej).</p> <p>5. Wzrost zainteresowania ofertą/wytworami biznesu opartego na rekonstrukcji i podtrzymaniu tradycyjnego rzemiosła.</p> <p>6. Ułatwienia dla podejmowania i rozwijania przedsiębiorczości oraz inwestowania, w tym związane z nowelizacjami w zakresie prawa budowlanego.</p> <p>7. Zwiększające się prawne i finansowe możliwości wydobywania złóż naturalnych.</p> <p>8. Planowane nowe inwestycje w branży energetycznej (przekładające się na bezpieczeństwo energetyczne oraz na rynek pracy).</p> <p>9. Rozwiązania regulacyjne wzmacniające zaangażowanie NGO's w realizowanie usług publicznych oraz ich rolę w ramach współpracy międzysektorowej (w relacjach z samorządami terytorialnymi oraz sektorem biznesu).</p> <p>10. Możliwości związane z pozyskiwaniem środków rozwojowych w ramach nowej perspektywy UE 2014-2020.</p>	<p>1. Wzrost zagrożeń związanych z potencjalnym wystąpieniem katastrof i awarii przemysłowych, związany m.in. z budową elektrowni jądrowej.</p> <p>2. Potencjalne katastrofy ekologiczne na Morzu Bałtyckim (w tym zagrożenia wynikające z zatopionych chemikaliów i bojowych środków trujących, ewentualności wystąpienia katastrof w ruchu morskim).</p> <p>3. Częste anomalie pogodowe, mogące skutkować gwałtownymi zjawiskami pogodowymi, a także procesy powodujące wzrost poziomu morza.</p> <p>4. Rosnąca konkurencja na światowym i krajowym rynku usług turystycznych (turystyka kulturowa, kulinarna).</p> <p>5. Zbyt restrykcyjne zmiany prawa dotyczące przepisów w zakresie ograniczenia działalności ludzkiej na obszarach morskich, a także objętych NATURĄ 2000.</p> <p>6. Eutrofizacja akwenów śródlądowych i morskich oraz antropopresja grożąca degradacją zasobów przyrodniczych.</p> <p>7. Brak decyzji na szczeblu krajowym odnośnie rozwoju energetyki, w tym lokalizacji inwestycji w energetykę jądrową w Polsce.</p> <p>8. Rosnąca restrykcyjność polityki rybackiej UE oraz zmieniające się w niekorzystny sposób zasoby ryb w Bałtyku.</p> <p>9. Brak stabilności przepisów prawnych dotyczących funkcjonowania przedszkoli i innych placówek opiekuńczych.</p> <p>10. Wzmacnianie się niekorzystnych trendów demograficznych (odpływ ludności, w tym za granicę, oraz rosnąca liczba osób w wieku poprodukcyjnym).</p> <p>11. Naruszenie równowagi ekosystemu obszaru Zatoki Puckiej m.in. spowodowane nadpopulacją niektórych gatunków.</p>

<p>11. Wykorzystanie nowoczesnych technologii do możliwości oszczędzania energii i surowców.</p> <p>12. Uzupelnienie transportu zbiorowego o połączenia ZKM Gdynia, MZK Wejherowo oraz SKM.</p>	
---	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie spotkań zespołu roboczego i konsultacji społecznych.

Synteza SWOT (wnioski) – obok uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych Ziemi Puckiej oraz założeń do strategii wskazanych na wstępie stanowią punkt wyjścia do formułowania strategii rozwoju obszaru Ziemi Puckiej na lata 2016-2025.

Wnioski z analizy SWOT

1. **Główne atuty rozwojowe obszaru wiążą się z rentą położenia**, wynikającą z **nadmorskiego** usytuowania oraz walorów przyrodniczych i krajobrazowych w połączeniu z bliskim sąsiedztwem Obszaru Metropolitalnego **Gdańsk – Gdynia - Sopot (OMG-G-S)**.
2. Dwa główne potencjalne motory rozwojowe obszaru to **atrakcyjność osiedleńcza**, umożliwiająca odnoszenie korzyści z procesu suburbanizacji **OMG-G-S** (w szczególności południowej części obszaru) oraz dogodne warunki do **rozwoju turystyki, usług prozdrowotnych i innych „przemysłów” czasu wolnego** (szczególnie w północnej części obszaru).
3. Wykorzystanie atutów rozwojowych związanych z atrakcyjnością osiedleńczą oraz turystyczną wymaga **rozwiązania problemów transportowo-komunikacyjnych**, w szczególności w postaci sezonowych „wąskich gardeł komunikacyjnych oraz niedostatecznie efektywnego wykorzystania różnych **form transportu zbiorowego**.
4. **Brak uciążliwego przemysłu zanieczyszczającego środowisko naturalne** powinien być utrzymany jako ważna cecha obszaru. Musi to być jednak powiązane z tworzeniem miejsc pracy poza turystyką poprzez rozsądne (nie kolidujące z obecną charakterystyką obszaru) zagospodarowanie terenów inwestycyjnych, w szczególności zlokalizowanych w południowej części obszaru oraz w podstrefie PSSE (Żarnowiec) oraz poprzez kształtowanie szkolnictwa zawodowego pod kątem potrzeb potencjalnych pracodawców.
5. Wysoka atrakcyjność turystyczna i osiedleńcza, **oparta na walorach naturalnych i kulturowych**, musi być umacniana poprzez aktywną i skoordynowaną politykę godzenia potrzeb wynikających z wymogów ochrony i zarządzaniem zasobami przyrodniczymi z potrzebami związanymi z rozwojem społecznym i gospodarczym oraz poprzez wypełnianie luk w infrastrukturze i systemach ochrony środowiska (ścieki, zagospodarowanie odpadów).
6. **Sektor turystyczny**, oparty obecnie na stosunkowo standardowej i rozproszonej ofercie turystycznej oraz podstawowej bazie turystycznej (miejsca noclegowe, gastronomia), wymaga istotnych przekształceń wzmacniających jego innowacyjność i konkurencyjność.

7. Działania w sektorze turystyki muszą być ukierunkowane na przełamanie barier związanych z sezonowością oferty turystycznej (uwarunkowanej klimatycznie), niską kreatywnością mieszkańców oraz mało innowacyjną przedsiębiorczością skoncentrowaną na prostych usługach turystycznych. Wymaga to inwestowania w podnoszenie poziomu **kreatywnej przedsiębiorczości, w tworzenie sieciowych, unikalnych, zintegrowanych** i rozpoznawalnych pod wyrazistą marką produktów turystycznych, a także w wyszkoloną i wyspecjalizowaną kadrę turystyczną.
8. W obliczu trendów demograficznych dla rozwoju obszaru konieczne jest zatrzymanie obecnych oraz **przyciąganie nowych mieszkańców**. Oprócz tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy w turystyce, usługach oraz niekolidującym ze środowiskiem naturalnym przemyśle, niezbędne jest w tym celu podnoszenie dostępności i jakości oferty usług społecznych, w szczególności opiekuńczo-edukacyjnych (opieka nad dziećmi i osobami starszymi). Nie będzie to możliwe bez skoordynowanych i długofalowych polityk gmin w tym zakresie.
9. Atrakcyjność osiedleńcza warunkowana jest również jakością, w tym poziomem ich aktywności i stopniem zintegrowania, lokalnych wspólnot, na którą składa się ich wyposażenie w **kapitał ludzki i społeczny**. Podstawą wzmocnienia kapitału ludzkiego i społecznego obszaru jest zakorzeniona tradycja, specyficzna i unikalna kultura (kaszubskość, „morskość”, rybackość), dobrze rozbudowana sieć szkół, relatywnie dobre wyposażenie placówek szkolnych i duża liczba aktywnych organizacji społecznych. Konieczne są jednak działania ukierunkowane na pobudzenie lokalnej przedsiębiorczości, w tym w oparciu o unikalne zasoby kulturowe, wzmocnienie sektora ekonomii społecznej, a także wprowadzanie ładu przestrzennego sprzyjającego integracji mieszkańców.
10. Biorąc pod uwagę relatywnie wysokie na tle kraju koszty energii elektrycznej w powiązaniu z istniejącymi zasobami i korzystnymi warunkami dla **rozwoju energetyki odnawialnej** (wiatr, źródła geotermalne), obszar powinien stać się liderem rozwiązań i systemów służących różnicowaniu źródeł pozyskiwania energii, w tym także w oparciu o energetykę prosumencką oraz koncepcją wysp energetycznych (zasilanie lokalnych systemów z lokalnych źródeł).
11. Istotnych przekształceń wymaga **system kształcenia zawodowego**, zarówno, jeśli chodzi o kształcenie **w formach szkolnych i pozaszkolnych**. Poprawa jakości kształcenia zawodowego wymaga oparcia go w większym stopniu o różne formy współpracy z potencjalnymi pracodawcami oraz uwzględnienia takich uwarunkowań jak oferta dla inwestorów zewnętrznych w oparciu o przygotowane tereny inwestycyjne, moda na zdrowy i atrakcyjny styl życia i proces starzenia się społeczeństw (rosnący rynek turystyki zdrowotnej czy kulinarnej) oraz wzrost zainteresowania ofertą/wytworami biznesu opartego na rekonstrukcji i podtrzymaniu tradycyjnego rzemiosła.

Podsumowując, eliminacja słabych i eksponowanie mocnych stron obszaru w celu wykorzystania jego szans rozwojowych i przeciwdziałania zagrożeniom, wymaga podjęcia przede wszystkim następujących wyzwań:

1. Skupienie się na rozwoju stref aktywności gospodarczej w oparciu o markę Ziemi Puckiej, która pozwoli na przygotowanie atrakcyjnych terenów inwestycyjnych przez władarzy poprzez aktywną promocję gospodarczą oraz kompleksową obsługę inwestorów,
2. Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości w kluczowych branżach Ziemi Puckiej za pośrednictwem metod pozwalających na wszechstronne wykorzystanie potencjału ludzkiego, sprostowania wymogom rynku,
3. Wypracowanie wspólnej marki obszaru i tworzenie w jej ramach sieciowych, wielotematycznych, unikalnych, zintegrowanych, szeroko rozpoznawalnych i profesjonalnie zarządzanych i promowanych produktów turystycznych,
4. Rozwijanie energetyki prosumenckiej oraz samowystarczalnych lokalnych systemów zaopatrzenia w ciepło i energię elektryczną (wyspy energetyczne) w oparciu o odnawialne źródła energii (wiatr, źródła geotermalne i solarne),
5. Spełnienie wszystkich wymogów związanych z rozwijaniem infrastruktury i systemów ochrony środowiska o znaczeniu ponadgminnym oraz pogłębianie edukacji ekologicznej na obszarze,
6. Poprawa komunikacji z Trójmiastem, w szczególności w oparciu o różne formy transportu zbiorowego i ich integrację, z uwzględnieniem rozwiązań biorących pod uwagę sezonowy wzrost natężenia ruchu oraz redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko,
7. Przyciąganie inwestorów zewnętrznych rozwijających formy działalności usługowej i produkcyjnej niekolidujące z atrakcyjnością turystyczną i osiedleńczą obszaru poprzez wykorzystanie potencjału komunikacji wewnętrznej obszaru Ziemi Puckiej, z uwzględnieniem terenów inwestycyjnych / korytarzy komunikacyjnych,
8. Profilowanie kierunków i modernizacja form kształcenia zawodowego (w formach szkolnych i pozaszkolnych) w szczególności w oparciu o ścisłą współpracę z pracodawcami, zarówno pod kątem potrzeb potencjalnych inwestorów zewnętrznych, jak i pod kątem specyficznych dla obszaru nisz rynkowych (potencjałów endogenicznych – „przemysł” czasu wolnego, oferta bazująca na tradycyjnych zasobach kulturowych),
9. Ograniczanie liczby osób biernych zawodowo, w szczególności w oparciu o wspieranie różnych form ekonomii społecznej oraz współpracę władz publicznych z sektorem organizacji pozarządowych,
10. Podnoszenie dostępności i jakości oferty usług społecznych, w szczególności opiekuńczo-edukacyjnych (opieka nad dziećmi i osobami starszymi) w ramach skoordynowanych i długofalowych polityk na poziomie gmin.

Wnioski oraz wyzwania dotyczące gospodarki morskiej i rybackiej oraz żeglarstwa zostały szczegółowo przedstawione w załączniku do dokumentu.

4. WIZJA I MISJA ROZWOJU

Wizja rozwoju odpowiada najbardziej pożądanej sytuacji rozwojowej obszaru, jest swego rodzaju projekcją przyszłości, do jakiej dążą samorządy i społeczność lokalna. Wizja odpowiada zamierzeniom i aspiracjom oraz oczekiwaniom, wynikającym z możliwości rozwoju i wykorzystania potencjału regionu. Wizja rozwoju Ziemi Puckiej została wypracowana w sposób partycypacyjny podczas konsultacji w formule warsztatów strategicznych.

Brzmi ona następująco:

Ziemia Pucka wyróżniać się będzie szczególną marką opartą o potencjał kulturowy i morski regionu. Rozwój gospodarczy opierać się będzie o sieciowe powiązania gospodarcze oparte o komunikacyjne węzły multimedialne ze znacznym wykorzystaniem transportu wodnego. Obszar ten wyróżniać będzie ponadto konkurencyjny sektor usług turystycznych, konkurencyjne rybołówstwo, wędkarstwo i rolnictwo. Edukacja ponadgimnazjalna i zawodowa kształtowana będzie wspólnie z przedsiębiorcami w oparciu o ich potrzeby a także odbudowane będzie kształcenie w tradycyjnych zawodach. Zagospodarowanie przestrzeni odbywać się będzie w nawiązaniu do tradycji budownictwa lokalnego i z wymogami środowiskowymi. Obywatelskie społeczeństwo Ziemi Puckiej z dumą będzie się utożsamiać z miejscem zamieszkania i pracy.

Misja jako nadrzędny cel funkcjonowania jest syntetycznym określeniem docelowego kierunku rozwoju ze sprecyzowaniem nadrzędnych wartości, które będą przestrzegane. Misja zapowiada ogólny trend rozwojowy, zgodny z oczekiwaniami wszystkich zainteresowanych podmiotów, a zwłaszcza mieszkańców oraz wskazuje w jaki sposób partnerzy skupieni wokół Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej powinni działać, aby urzeczywistnić cele zawarte w wizji rozwoju.

Misja dla Ziemi Puckiej:

Naszą misją jest wspieranie rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego Ziemi Puckiej w partnerstwie samorządów, przedsiębiorców oraz sektora pozarządowego. Chcemy wspólnie kreować spójny obraz Ziemi Puckiej jako regionu atrakcyjnego dla mieszkańców, turystów oraz inwestorów. Chcemy inicjować innowacyjny i zrównoważony rozwój wykorzystujący potencjał przyrodniczy, ludzki, kulturowy i gospodarczy.

5. CELE STRATEGII ZIEMI PUCKIEJ

Struktura Strategii została zbudowana w oparciu o elementy składowe wzajemnie sobie podległe w hierarchii ważności (cele - zadania). Cele mają charakter ogólny i określają pożądane stany i procesy rozwojowe oraz wynikające z nich zadania. Cele strategiczne, zdefiniowane na podstawie diagnozy, w sposób bezpośredni nawiązują do wizji i misji. Realizacja zadań prowadzić będzie do osiągnięcia celów. Zadania eliminować będą zdiagnozowane problemy oraz pozwolą wykorzystać szanse.

Ważnym etapem dla opracowania celów ogólnych i szczegółowych były konsultacje oraz debaty, w których brali udział przedstawiciele samorządów, organizacji pozarządowych, przedsiębiorcy oraz osoby fizyczne. Zróżnicowany skład uczestników spotkań pozwolił uwzględnić w strategii potrzeby i propozycje różnych środowisk, dzięki czemu możliwe było uzyskanie powszechnej aprobaty lokalnej społeczności. Z przeprowadzonej analizy obszaru wywnioskować można, że mieszkańcy Ziemi Puckiej oczekują stworzenia możliwości rozwoju obszaru w zakresie usług turystycznych i świadczeń z nim powiązanych, jak i ogólnodostępnej infrastruktury sportowo - rekreacyjnej z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, która stanowiłaby swego rodzaju zaplecze dla rozwoju coraz popularniejszej aktywnej turystyki. Nie zapomniano o bogatej tradycji i historii obszaru, która może pełnić bardzo ważną rolę w procesie rozwojowym obszaru. Należy zaznaczyć, że przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą związaną z turystyką dostrzegają jej główne problemy m.in. niewystarczająca oferta turystyczna wydłużająca sezon turystyczny oraz brak alternatywnych rozwiązań spędzania czasu wolnego i aktywnego wypoczynku. Mieszkańcy zidentyfikowali jeszcze jeden bardzo istotny problem, stanowiący swego rodzaju hamulec w rozwoju gospodarczym obszaru, a jest nim szeroko rozumiana komunikacja zbiorowa i infrastruktura drogowa, która staje się niewydolna podczas okresu wakacyjnego. Połączenia komunikacji zbiorowej nie odpowiadają na potrzeby mieszkańców, w wielu przypadkach kursy autobusów, czy pociągów nie są dostosowane zarówno do godzin pracy jak i zajęć lekcyjnych młodzieży gimnazjalnej i ponadgimnazjalnej, a w wielu przypadkach brak jest synchronizacji pomiędzy połączeniami poszczególnych przewoźników, szczególnie z Trójmiastem. Jak słusznie zauważono, na terenie powiatu puckiego dobrze rozwinięta jest infrastruktura portowa, jednak patrząc na analizę SWOT oraz wyciągając wnioski ze spotkań z mieszkańcami można zauważyć, że nie jest ona dostatecznie wykorzystywana. Oczywiście spełnia swoje funkcje zabezpieczając zaplecze na potrzeby rybołówstwa, które wspólnie z przetwórstwem rybnym stanowi bardzo istotną rolę w rozwoju gospodarczym obszaru. Owe niewykorzystanie potencjału należy rozważać w kontekście rozwoju usług turystycznych oraz zbiorowego transportu wodnego, które w znaczący sposób mogłoby przyczynić się do zminimalizowania zatorów drogowych, powstających na drodze wojewódzkiej nr 216 na odcinku Hel – Reda w dni, w których turyści ze względu na złą pogodę decydują się na wyjazdy do Trójmiasta. Mówiąc o transporcie morskim, nie można pominąć morskiego

obszaru Zatoki Puckiej, który stanowi swego rodzaju magnes przyciągający miłośników sportów wodnych, pozostając zdaniem mieszkańców zupełnie niewykorzystywany jako potencjalny kanał transportu (szczegółowa analiza w załączniku do SZP). Mieszkańcy, a zwłaszcza przedsiębiorcy zwrócili uwagę na jeszcze jeden problem, który związany jest z brakiem wykwalifikowanej kadry, która wynika z niedostosowania oferty edukacyjnej szkół ponadgimnazjalnych do zapotrzebowania na rynku pracy. Uwagę zwrócono na zanik szkolnictwa zawodowego, znaczące pogorszenie jakości kształcenia i brak trójsektorowej współpracy pomiędzy samorządem, szkołą i pracodawcą, co odbija się też na jakości praktyk zawodowych.

Analiza sytuacji rozwojowej oraz ocena kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego stanowiły podstawę dla identyfikacji 4 dziedzin tematycznych, zbieżnych bądź dla całego obszaru, bądź dla mniejszego zbioru gmin, które wpisują się w nadrzędny cel rozwoju tego obszaru.

BIORĄC POWYŻSZE POD UWAGĘ, WYZNACZA SIĘ NASTĘPUJĄCE CELE ROZWOJOWE/STRATEGICZNE ZIEMI PUCKIEJ:

- I. **POPRAWA KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI ZIEMI PUCKIEJ**
- II. **POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ ZIEMI PUCKIEJ**
- III. **TWORZENIE WARUNKÓW I POPRAWA GOSPODARCZEGO WYKORZYSTANIA ZATOKI PUCKIEJ ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POTENCJAŁU PORTOWEGO.**
- IV. **TWORZENIE WARUNKÓW DO WYSOKIEJ JAKOŚCI KAPITAŁU LUDZKIEGO I SPOŁECZNEGO NA OBSZARZE ZIEMI PUCKIEJ**

Strategia rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016 – 2025 określa kierunek rozwoju tego obszaru w perspektywie długofalowej poprzez działania zawarte w czterech celach.

OPIS CELÓW ROZWOJOWYCH STRATEGII ZIEMI PUCKIEJ NA LATA 2016-2025

Dla każdego z wyznaczonych celów przedstawiono kontekst rozwoju, a także zdefiniowano działania rozwojowe. Realizacja wskazanych celów przyczyni się w perspektywie realizacyjnej strategii do poprawy warunków gospodarczych, środowiskowych i społecznych na obszarze Ziemi Puckiej.

5.1 CEL STRATEGICZNY: POPRAWA KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI ZIEMI PUCKIEJ

Jak wynika z przeprowadzonej analizy SWOT, mimo dogodnego położenia, bogatej tradycji i kultury oraz dogodnych warunków do rozwoju usług branży turystycznej i nie tylko, sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw jest słabo rozwinięty, gdyż w dużej mierze opiera się na sezonowości i związany jest ze świadczeniem podstawowych usług turystycznych tj. zakwaterowanie, mała gastronomia. Zasadnym jest podjęcie działań mających na celu zachęcenie mieszkańców do podejmowania działalności gospodarczej również w innym

kierunku, niż te związane z sezonową obsługą ruchu turystycznego oraz położenie większego nacisku na jakość i różnorodność świadczonych usług turystycznych. Jak słusznie zauważono bardzo jest słabo rozwinięta sieć sprzedaży lokalnych produktów rybactwa i rolnictwa, których rozwój mógłby być bardzo korzystny dla obszaru.

Ziemia Pucka ze względu na swoje położenie jest miejscem atrakcyjnym osiedleńczo, a co za tym idzie i inwestycyjnie. Jednakże na obszarze brak jest odpowiednio przygotowanych terenów, a „niekontrolowany” rozwój poszczególnych miejscowości przyczynia się do powstawania dalszych problemów. Koniecznym, zatem staje się zacieśnienie współpracy pomiędzy samorządami w celu wspólnego planowania przestrzennego, które w znaczący sposób pozwoli maksymalnie wykorzystać potencjał gruntów rolnych Ziemi Puckiej. Jak słusznie zauważono mimo bogatej tradycji i historii nie jest ona wykorzystywana w rozwoju gospodarczym oraz w samej promocji obszaru, która często dla każdego samorządu opracowywana jest osobno, zamiast tworzyć spójną całość dla całego obszaru. Promocja powinna opierać się na budowie wspólnej marki powiatu puckiego i Zatoki Puckiej, z uwzględnieniem lokalnych, również tradycyjnych produktów oraz tradycji i historii Ziemi Puckiej.

Efekt: Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka Ziemi Puckiej

Konkurencyjną i innowacyjną gospodarkę obszaru należy budować w oparciu o własne zasoby i lokalną przedsiębiorczość oraz przyciąganie inwestycji zewnętrznych. Cel obejmuje działania, które przyczynią się do poprawy konkurencyjności firm, produktów i usług, szczególnie w takich branżach jak: turystyka, rybołówstwo, rolnictwo, oraz optymalnego wykorzystania stref inwestycyjnych w południowej części powiatu. Strategia ukierunkowana będzie również na wykorzystanie takich zasobów naturalnych jak atrakcyjna przestrzeń i warunki umożliwiające rozwój różnych form energetyki odnawialnej oraz działania na rzecz ochrony i gospodarczego wykorzystania zasobów przyrodniczych. Rekomenduje się, żeby cel był realizowany przede wszystkim przez takie wspólne strategiczne przedsięwzięcia, jak m.in.:

- wspólny i zintegrowany system certyfikowania usług i produktów turystycznych pod wspólną marką obszaru, w oparciu o ustalone standardy nawiązujące m.in. do specyficznych wyróżników obszaru (rybackość, morskość, kaszubskość),
- wspólny system bezpośredniego (doradczego i finansowego) wspierania przedsiębiorców z branży turystycznej we wprowadzaniu przez nich nowych, unikalnych, sieciowych i ponad sezonowych pakietów produktów turystycznych (w szczególności nawiązujących do takich specyfik obszaru jak np.: morskość i turystyka wodna, kaszubskie i rybackie dziedzictwo kulturowe i kulinarne, różne formy turystyki kwalifikowanej),
- wspólna lub co najmniej skoordynowana realizacja zadań inwestycyjnych w zakresie publicznej infrastruktury turystycznej, sieciowej (m.in.: ścieżki rowerowe, szlaki

turystyczne, szlaki wodne), komplementarnej wobec inwestycji realizowanych z poziomu regionu i uwzględniającej mapę głównych atrakcji turystycznych obszaru,

- wspólny system bezpośredniego wspierania (inwestycyjnego i doradczego) przedsiębiorców w zakresie poszerzania działalności, w szczególności o sprzedaż bezpośrednią i małe przetwórstwo (budowanie lokalnych łańcuchów dystrybucyjnych, spełnianie wymogów związanych z dodatkową działalnością),
- promocja zielonej energii w oparciu o posiadane na obszarze zasoby które umożliwiają rozwój różnych form energetyki odnawialnej.

Wyznaczone cele szczegółowe i zaproponowane zadania/przedsięwzięcia rozwojowe

CELE SZCZEGÓŁOWE	ZADANIA
1. Rozwój gospodarczy obszaru w oparciu o markę Ziemi Puckiej.	<ul style="list-style-type: none"> • Planowanie, przygotowanie i zagospodarowanie terenów inwestycyjnych w koordynacji z lokowaniem funkcji mieszkaniowej w celu minimalizowania konfliktów społecznych. • Promocja gospodarcza, wymiana informacji i obsługa inwestorów.
2. Wspieranie kluczowych branż Ziemi Puckiej.	<ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie i realizacja wspólnych projektów na rzecz rozwoju przedsiębiorczości i innowacji pożądanym branż. • Stworzenie programu edukacji zawodowej na obszarze oraz wspieranie i rozwój współpracy w zakresie edukacji zawodowej przy wykorzystaniu zasobów Ziemi Puckiej (szkoły, przedsiębiorcy, otoczenie biznesu). • Wspieranie powiązań gospodarczych (klastry) oraz wspieranie tworzenia specjalizacji regionu w określonych branżach, dziedzinach z wykorzystaniem potencjału PSSE Żarnowiec.
3. Budowa i promocja w oferty turystycznej w oparciu o produkty turystyczne oraz markę turystyczną Ziemi Puckiej.	<ul style="list-style-type: none"> • Identyfikacja i budowa wspólnych, sieciowych produktów turystycznych – pakiety ofert odpowiadające wzrastającemu popytowi na nowe usługi: przemysł wolnego czasu, „srebrna turystyka”, turystyka sportowa, zdrowotna, kulinarna, agroturystyka itp. • Wspólna promocja i informacja turystyczna oraz kulturalna oparta na „morskości” i „rybackości” obszaru. • Modernizacja i rozwój infrastruktury turystycznej, w tym szlaków turystycznych, rowerowych, pieszych (turystyka aktywna).
4. Wspieranie rozwoju konkurencyjnego rybołówstwa i rolnictwa.	<ul style="list-style-type: none"> • Marketing produktu lokalnego (szczególnie rybackiego) i jego certyfikacja. • Tworzenie łańcuchów wykorzystujących produkty lokalne (rybołówstwo, rolnictwo, turystyka, usługi). • Zachowanie i poprawa przestrzeni produkcyjnej i jakości wód.
5. Zachowanie i ochrona środowiska oraz wspieranie rozwoju odnawialnych źródeł energii.	<ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie wykorzystania energii odnawialnej. • Działania na rzecz poprawy energooszczędności. • Inwestycje w infrastrukturę i systemy ochrony środowiska o znaczeniu ponadmiejscowym.

5.2 CEL STRATEGICZNY: POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ ZIEMI PUCKIEJ

Ważnym czynnikiem dla rozwoju obszaru jest właściwe skomunikowanie, które nie tylko ma wpływ na życie mieszkańców, ale też w sposób znaczący wpływa na jego rozwój gospodarczy. Obszar Ziemi Puckiej od lat zmagają się ze słabo rozwiniętą siecią komunikacyjną. Wraz ze wzrostem liczby samochodów oraz ze spadkiem popularności podróży PKP, PKS problem staje się bardzo widoczny w okresie wakacji letnich. Napływ turystów przyczynia się do powstawania dużych zatorów drogowych na drogach wojewódzkich nr 213, 215, 216 i 218. Problem ten po części staje się hamulcem dla rozwoju gospodarczego obszaru, a zwłaszcza gałęzi przemysłu opierających się na transporcie, czy wymagających stałych dostaw, które z obawy o ich opóźnienia rezygnują z lokalizowania swoich firm na terenie powiatu puckiego. Dużym problemem dla mieszkańców jest również niedostosowana do ich potrzeb częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej oraz brak synchronizacji pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami. Działania w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej zwiększą konkurencyjność gospodarki oraz wpływać będą pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Zwiększy się również dostępność obszaru dla ruchu turystycznego.

Efekt: Ziemia Pucka dostępna i zintegrowana przestrzennie

Cel obejmuje działania, które przyczynią się do poprawy dostępności transportowej obszaru w oparciu o sieć powiązanej infrastruktury drogowej, rowerowej, wodnej oraz system transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego). Cel dotyczy integracji komunikacyjnej, zarówno z otoczeniem obszaru (w tym główne ośrodki województwa), jak też i integracji wewnętrznej.

Kluczowe założenie powinno dotyczyć optymalnego rozłożenia ruchu w okresie sezonu letniego, mając na uwadze turystyczne znaczenie Ziemi Puckiej. Rekomenduje się, żeby cel był realizowany przede wszystkim przez takie wspólne strategiczne przedsięwzięcia, jak m.in.:

- selektywnie wybrane inwestycje infrastrukturalne służące zintegrowaniu rozwoju infrastruktury drogowej i rowerowej w powiązaniu z transportem zbiorowym,
- współpraca przy realizacji, w tym poprzez pozyskiwanie środków zewnętrznych, selektywnie wybranych inwestycji infrastrukturalnych, służących rozwiązywaniu problemu sezonowych wąskich gardeł komunikacyjnych,
- współpraca przy realizacji, w tym poprzez pozyskiwanie środków zewnętrznych, selektywnie wybranych inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwijaniem kluczowych dla całego obszaru korytarzy transportowo-inwestycyjnych,
- wspólna koncepcja rozwoju systemu transportu zbiorowego w skali powiatu.

Wyznaczone cele szczegółowe i zaproponowane zadania/przedsięwzięcia rozwojowe

CELE SZCZEGÓŁOWE	ZADANIA
1. Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i transportowej Ziemi Puckiej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania lobbystyczne na rzecz modernizacji bezpośrednich połączeń drogowych i kolejowych z Trójmiastem - modernizacja i rozwój regionalnej infrastruktury drogowej: droga wojewódzka nr 215 (Władysławowo-Karwia-Krokowa), droga nr 216 (Reda-Władysławowo-Hel, oraz droga 213 (Celbowo-Słupsk), OPAT Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, rozbudowa infrastruktury kolejowej: uruchomienia połączenia obszaru z Trójmiastem w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, • Realizacja budowy drogi powiatowej na trasie Sławutowo – Wejherowo • Uruchomienie portu lotniczego Gdynia-Kosakowo oraz optymalizacja realizowanych przez port funkcji
2. Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru Ziemi Puckiej	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej w obrębie terenów inwestycyjnych/korytarze komunikacyjne • Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów turystycznych (komunikacja publiczna, infrastruktura drogowa, parkingowa) np. przebudowa drogi powiatowej 1503G: Goszczyno -Łętowice-Szary Dwór-Karwieńskie Błota łączącej z drogą wojewódzką 213, w mieście Puck droga od trasy 216 do portu • Integracja komunikacji zbiorowej na całym obszarze. • Tworzenie systemu sieci ścieżek rowerowych i powiązań z drogowymi. • Budowa obwodnic miejscowości o dużym natężeniu ruchu samochodowego: obwodnica Władysławowa, obwodnica Pierwoszyna, droga Suchy Dwór – Dębogórze,
3. Poprawa jakości komunikacji zbiorowej.	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja i rozwój infrastruktury transportowej. • Wprowadzenie wahadłowego połączenia kolejowego na odcinku Hel-Gdynia o wysokiej częstotliwości i dostępności • Integracja komunikacji zbiorowej z Trójmiastem oraz koordynacja działań przewoźników drogowych • Optymalizacja rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców (np. zakładów pracy, szkół).

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

Powstawanie portów na obszarze powiatu puckiego można nazwać naturalnym procesem związanym z położeniem i ukształtowaniem terenu. Na przestrzeni wielu lat porty służą w dużej mierze rybołówstwu. W trakcie opracowywania analizy SWOT zauważono, że po radykalnym zmniejszeniu floty rybackiej potencjał portów nie jest w pełni wykorzystywany i nadal opiera się zasadniczo na obsłudze sektora rybołówstwa. Mając na uwadze wybitnie turystyczny charakter obszaru porty winny skupiać się też na szerokich potrzebach rynku

turystycznego związanego z turystyką morską oraz zbiorowym transportem morskim. Dzięki tym działaniom możliwe będą dalsze działania promocyjne związane z tworzeniem wspólnej marki Zatoki Puckiej.

Efekt: Zatoka Pucka – motorem rozwoju i wizytówką obszaru

Cel obejmuje wzajemnie uzupełniające się działania, które przyczynią się zarówno do kreowania wizerunku i marki obszaru, jego rozwoju gospodarczego, jak i poprawy dostępności transportowej obszaru i jego wewnętrznego zintegrowania. Wspólnym mianownikiem dla działań przewidywanych w ramach tego celu jest Zatoka Pucka rozumiana, jako obszar znajdujący się poza administracyjnymi granicami powiatu i tworzących go gmin, ale silnie oddziałujący na ich szanse rozwojowe). Rekomenduje się, żeby cel był realizowany przede wszystkim przez wspólne strategiczne przedsięwzięcia, które będą wynikać z opracowania skonsultowanego ze środowiskiem żeglarskim i rybackim na obszarze w odniesieniu do zagadnień związanych z odblokowaniem szans rozwojowych wynikających z usytuowania obszaru w bezpośrednim sąsiedztwie Zatoki Puckiej.

W obszarze celów szczegółowych wyodrębniono siedem celów, na które składają się:

- znaczący rozwój funkcji żeglarskich i specyficznych Zatoki Puckiej, który opierać się będzie o zwiększenie liczby miejsc postojowych także z możliwością zimowania jednostek, o realizację nowych inwestycji portowych, o uważny rozwój żeglarstwa deskowego i regatowego, o rozbudowę infrastruktury lądowej marin, nowe inwestycje urzędu morskiego związane z pogłębieniem torów wodnych, o rozwój funkcji stoczniowych i obsługi technicznej w portach a także o zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w portach i przystaniach żeglarskich,
- niezbędnym i koniecznym warunkiem rozwoju regionalnej turystyki jest rozwój krzyżowego i obwodowego systemu komunikacji pasażersko-samochodowej pomiędzy portami Trójmiasta i Zatoki Puckiej, na który składać się powinno: rozbudowa infrastruktury lądowej dla jednostek pływających, utworzenie lub rozwój infrastruktury towarzyszącej wodnym szlakom komunikacyjnym, wykorzystanie zasobów turystycznych Trójmiasta dla intensyfikacji przewozów pasażerskich na Zatoce Puckiej, dywersyfikacja przewoźników i statków z wykorzystaniem innowacji technologicznych, uwzględnienie w planie transportowym transportu wodnego śródlądowego jako transportu publicznego,
- intensyfikacja promocji Zatoki Puckiej w oparciu o zmieniony wizerunek Ziemi Puckiej, która opierać się będzie o: rozwój żeglarstwa, wędkarstwa i tzw. srebrną gospodarkę przy użyciu logotypu nawiązującego do logotypu Pętli Żuławskiej, promocję i marketing wspólny dla portów Zatoki Puckiej i Gdańskiej oraz Pętli Żuławskiej, powstanie nowych atrakcji turystycznych w obszarze Zatoki Puckiej i powstanie rozwiniętego systemu tworzenia i sprzedaży lokalnych pakietów turystycznych, wykorzystanie ruchu turystycznego w Trójmieście dla promocji i rozwoju turystyki w Zatoce Puckiej i o rozwój rzemiosł i umiejętności tradycyjnych związanych z morskim wizerunkiem Zatoki Puckiej,

- istotnym zadaniem jest utrzymanie liniowego wzrostu popularności wędkarstwa morskiego jako istotnego elementu gospodarczego wykorzystania Zatoki Puckiej, który realizować się będzie poprzez: powstanie we Władysławowie centrum wędkarstwa dorszowego z zapleczem wystawowym i zakupowym, poprzez wspólną promocję realizatorów wypraw wędkarskich na Zatoce Puckiej a także poprzez znaczny wzrost liczby jednostek do połowów wędkarskich i liczby turystów wędkujących,
- jednym z podstawowych obszarów działalności gospodarczej w obrębie Zatoki Puckiej jest utrzymanie wysokiego poziomu rybołówstwa, gdzie przewiduje się: dalszy rozwój zaplecza technicznego, przetwórczego i sprzedażowego rybołówstwa, wzrost wykorzystania floty rybackiej oraz utrzymanie poziomu połowów poprzez niepowiększanie ograniczeń połowowych i intensywny proces zarybiania przy realizacji ochrony środowiskowej, a także koncentrację obrotu rybą i ekspansję zakładów przetwórczych ryb w wybranych miejscowościach np. w Helu i Władysławowie,
- ważnym obszarem funkcjonowania portów jest także stabilny rozwój funkcji transportowej portów Zatoki Puckiej, gdzie zamierza się promować takie funkcje portowe i generować ładunki krajowe i zagraniczne złowionych ryb na Bałtyku do tych portów oraz nawiązywać ścisłą współpracę z portami Gdańska i Gdyni celem stworzenia stałego elementu przewozów kabotażowych do portów Zatoki Puckiej,
- podstawowym zadaniem w najbliższej przyszłości będzie zmniejszenie lub likwidacja ograniczeń formalno-prawnych obowiązujących na obszarze Zatoki Puckiej, które dzisiaj poważnie zagrażają rozwojowi gospodarstwu Zatoki Puckiej poprzez np. lobbing w zakresie zmian organizacyjno-prawnych umożliwiających swobodną żeglugę na akwenie Zatoki Puckiej, wyjście z inicjatywą zmiany uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego ograniczającej żeglugę motorową, a także wdrożenie zestawu działań wyjaśniających społeczeństwu i decydentom niezbędności zmian i pokazanie zestawu korzyści wynikających z realizacji strategii gospodarczego wykorzystania potencjałów portowych.

Wyznaczone cele szczegółowe i zaproponowane zadania/przedsięwzięcia rozwojowe

CELE SZCZEGÓŁOWE	ZADANIA
1. Rozwój funkcji żeglarskich (w tym motorowodnych) i specyficznych Zatoki Puckiej.	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje dotyczące powiększenia liczby miejsc postojowych w istniejących portach i przystaniach oraz przygotowanie terenów na lądzie do zimowania jachtów (min. w ramach projektu strategicznego SWP: <i>Rozwój ofert turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej</i>). • Realizacja inwestycji Ekomarina w Mostach. • Przebudowa portu wojennego w Helu na port jachtowy. • Rozwój specyficznego dla Zatoki Puckiej żeglarstwa deskowego i regatowego (szczególnie w Helu, Jastarni, Rewie, Chałupach, Pucku, Swarzewie i in.). • Rozwój nurkowania turystycznego związanego w oparciu o atrakcje podwodne na wodach Zatoki Puckiej. • Rozbudowanie infrastruktury socjalnej i bosmańskiej w

	<p>zaniedbanych portach i przystaniach np. Puck, Osłonino, Rewa, Rzucewo i Swarzewo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizacja inwestycji związanych z pogłębianiem torów wodnych m. in. w Osłoninie, Rzucewie, Swarzewie, Pucku, Juracie, Kuźnicy, Rewie, Chałupach itp. i budową falochronów np. w Mechelinkach, Swarzewie oraz systematyczne pogłębianie i oznakowanie dla żeglugi turystycznej dwóch przejść przez Ryf Mew (Głębinka i przy Kuźnicy). • Utrzymanie i rozwój funkcji stoczniowej i obsługi technicznej i sanitarnej w portach i przystaniach Zatoki Puckiej. • Wzrost poziomu bezpieczeństwa w portach i przystaniach Zatoki Puckiej (monitoring przystani, bezpieczeństwo majątku, całodobowa obsługa i in.). • Rozwój systemów ratownictwa wodnego wraz z monitoringiem. • Realizacja inwestycji Przystań Żeglarska we Władysławowie. • Rozbudowa mariny w Pucku.
<p>2. Rozwój krzyżowego i obwodowego systemu komunikacji pasażersko-samochodowej pomiędzy portami Trójmiasta i Zatoki Puckiej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa infrastruktury lądowej dla jednostek pływających uwzględniającej ponadstandardowe rozwiązania sprzyjające środowisku. • Rozwój infrastruktury towarzyszącej wodnym szlakom komunikacyjnym – parkingi, system informacji przy węzłach komunikacyjnych i inne ułatwienia dostępu do infrastruktury portowej od strony lądu. • Powołanie organizacji wspierającej rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej celem wykorzystania zasobów turystycznych Trójmiasta i Ziemi Puckiej dla intensyfikacji przewozów pasażerskich na Zatoce Puckiej (całoroczny transport morski z Trójmiastem). • Rozwój żeglugi pasażerskiej i samochodowej poprzez dywersyfikację przewoźników i statków poprzez m.in. wykorzystanie innowacji technologicznych (np. statki elektryczne). • Lobbing na rzecz zmiany zapisów Planu Transportowego województwa pomorskiego na uwzględniające transport wodny jako transport publiczny.
<p>3. Promocja Zatoki Puckiej w oparciu o zmieniony wizerunek Ziemi Puckiej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rozszerzenie wypoczynkowo – gastronomicznego wizerunku Zatoki Puckiej o segment żeglarsko – wędkarski, a także nakierowany na tzw. srebrną gospodarkę. • Wspólny marketing i promocja portów Zatoki Puckiej i Gdańskiej oraz Pętli Żuławskiej, także w oparciu o aktywność promocyjną samorządu województwa pomorskiego i model wspólnego zarządzania infrastrukturą portową.

	<ul style="list-style-type: none"> • Prowadzenie marketingu w oparciu o liczne nowe atrakcje turystyczne w obszarze Zatoki Puckiej i poprzez rozwinięty systemu tworzenia i sprzedaży lokalnych pakietów turystycznych. • Wykorzystanie ruchu turystycznego w Trójmieście dla promocji i rozwoju turystyki Zatoki Puckiej. • Rozwój rzemiosł i umiejętności tradycyjnych związanych z morskim wizerunkiem Zatoki Puckiej. • Rozwój edukacji i szkolnictwa, w tym ponadgimnazjalnego, dla obsługi turystyki żeglarskiej • Promocja Zatoki Puckiej w oparciu o tradycje historyczne miejsca (np. militaria).
<p>4. Utrzymanie wysokiego poziomu rybołówstwa na obszarze Zatoki Puckiej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dalszy rozwój zaplecza technicznego, przetwórczego i sprzedażowego rybołówstwa. • Wzrost wykorzystania floty rybackiej poprzez działania dywersyfikujące działalność i integrowanie działalności rybackich. • Działania na rzecz utrzymania poziomu połowów poprzez intensywny proces zarybiania przy jednoczesnym wskazaniu instytucji prawnie odpowiedzialnej za zarybianie. • Edukacja oraz promocja przedstawicieli sektora rybackiego: zrównoważone rybołówstwo, łańcuchy dostaw. • Koncentracja obrotu rybą i ekspansja zakładów przetwórczych ryb w wybranych miejscowościach np. w Helu i Władysławowie. • Działania na rzecz ograniczenia populacji fok i kormoranów do wielkości pozwalającej na rozwój rybołówstwa. • Uruchomienie funkcji targowej do sprzedaży ryb.
<p>5. Utrzymanie liniowego wzrostu popularności wędkarstwa morskiego</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Powstanie zintegrowanego centrum wędkarstwa z zapleczem wystawowym i zakupowym. • Wspólna promocja realizatorów wypraw wędkarskich na Zatoce Puckiej. • Zarybianie Zatoki Puckiej dla wędkarstwa łodziowego, np. na bazie istniejącego stawu zarybieniowego w oczyszczalni ścieków Swarzewo.
<p>6. Zmniejszenie lub likwidacja ograniczeń formalno-prawnych obowiązujących na obszarze Zatoki Puckiej</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lobbing w zakresie zmian organizacyjno-prawnych umożliwiających swobodną żeglugę na akwenie Zatoki Puckiej, np. inicjatywa zmiany uchwały Sejmiku województwa pomorskiego, która ogranicza żeglugę, w kierunku zgodności z zarządzeniem nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 3 kwietnia 2014. • Wdrożenie zestawu działań wyjaśniających społeczeństwu i decydentom niezbędność zmian. • Pokazanie zestawu korzyści wynikających z realizacji strategii gospodarczego wykorzystania potencjałów portowych.
<p>7. Stabilny rozwój funkcji transportowej portów Zatoki</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promocja i rozwój ładunków krajowych i zagranicznych złowionych ryb na Bałtyku.

Puckiej

- Nawiązanie ścisłej współpracy z portami Gdańska i Gdyni celem stworzenia stałego systemu przewozów kabotażowych do portów Zatoki Puckiej.

5.4 CEL STRATEGICZNY: TWORZENIE WARUNKÓW DLA POPRAWY JAKOŚCI KAPITAŁU LUDZKIEGO I SPOŁECZNEGO NA OBSZARZE ZIEMI PUCKIEJ.

Kapitał ludzki to podstawa rozwoju obszaru, zarówno w sferze gospodarczej, społecznej i obywatelskiej. W trakcie konsultacji społecznych szeroko podejmowana była jedna z ważniejszych kwestii związanych z rozwojem obszaru - edukacja. Zauważono problem polegający na niedostosowaniu oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy. Problem ten może być związany np. z brakiem współpracy pomiędzy samorządem, szkołą i pracodawcą i dostosowaniem oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy. Efektem tego jest fakt, że duża część młodzieży wybiera szkoły ponadgimnazjalne poza obszarem, decydując się na dojazdy komunikacją zbiorową. W wielu przypadkach mieszkańcy zgłaszali swoje uwagi dotyczące braku lub bardzo słabego dostępu do tzw. usług publicznych związanych z opieką nad dziećmi czy osobami starszymi, jak również miejscami infrastruktury kulturowej i sportowo – rekreacyjnej.

Efekt: Dobrze wykształceni, aktywni mieszkańcy i rozwinięte społeczeństwo obywatelskie

Cel obejmuje działania ukierunkowane na rozwijanie wysokiej jakości edukacji i wychowania oraz wspierania budowy społeczeństwa obywatelskiego. Działania w tym zakresie powinny dotyczyć w szczególności takich obszarów problemowych, jak: kształcenie zawodowe, jakość i dostępność usług publicznych wspieranie ekonomii społecznej i systemowe wsparcie organizacji pozarządowych, aktywizacja i integracja mieszkańców oraz budowanie ich lokalnej tożsamości. Szczególną rolę w procesie realizacji działań objętych niniejszym celem powinno odgrywać partnerskie, trójsektorowe podejście. Rekomenduje się, żeby cel był realizowany przede wszystkim przez takie wspólne strategiczne przedsięwzięcia, jak m.in.:

- modernizacja systemu kształcenia zawodowego, poprzez ukierunkowanie go na potrzeby lokalne oraz zawody, które pozwolą młodym mieszkańcom znaleźć miejsce pracy w pobliżu miejsca zamieszkania,
- rozwój kształcenia zawodowego realizowany będzie we współpracy z przedsiębiorcami/pracodawcami, którzy odgrywają kluczową rolę przy definiowaniu potrzeb lokalnej gospodarki oraz mogą uczestniczyć w procesie kształcenia praktycznego,
- wspólne przedsięwzięcia gmin oraz gmin i powiatu służące podnoszeniu jakości, dostępności i efektywności świadczenia usług publicznych (edukacja, usługi opiekuńcze dla dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych, zdrowie, pomoc społeczna, rynek pracy, kultura, sport, rekreacja) w wyniku ponadgminnej współpracy i koordynacji; wspieranie rozwoju usług publicznych o ponadgminnej skali oddziaływania,

- wspólne inicjatywy (o zasięgu obejmującym cały obszar Ziemi Puckiej), dotyczące wspierania (finansowego i doradczego) rozpoczynania i rozwijania działalności gospodarczej, rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności mieszkańców,
- budowa powiatowego zintegrowanego/skoordynowanego systemu wspierania organizacji pozarządowych, aktywności społecznej i gospodarczej oraz ekonomii społecznej, obejmującego i w sposób synergiczny wykorzystującego zasoby infrastrukturalne i kadrowe: centrum organizacji pozarządowych, ośrodków wsparcia ekonomii społecznej, inkubatorów przedsiębiorczości.

Wyznaczone cele szczegółowe i zaproponowane zadania/przedsięwzięcia rozwojowe

CELE SZCZEGÓŁOWE	ZADANIA
1. Wysoka jakość edukacji i wychowania.	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój kształcenia zawodowego – szkolnictwo zawodowe ukierunkowane na potrzeby lokalne i zawody przyszłości oparte na zajęciach praktycznych • Wspieranie i utworzenie skorelowanego systemu doradztwa zawodowego obejmującego szkolnictwo oraz osoby bezrobotne w partnerstwie z biznesem. • Promowanie i wspieranie zdrowego i aktywnego trybu życia. • Realizacja działań we współpracy z przedsiębiorcami • Wspieranie rozwoju edukacji morskiej oraz edukacji ekologicznej. • Tworzenie miejsc i szlaków edukacyjnych.
2. Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług publicznych.	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa, modernizacja infrastruktury edukacyjnej, w tym pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz wspieranie wyposażenia szkół zawodowych w pomoce dydaktyczne pracowni kształcenia praktycznego. • Rozbudowa modernizacja infrastruktury sportowej, kulturalnej i rekreacyjnej oraz infrastruktury pomocy społecznej. • Współpraca i tworzenie warunków dla zaspokajania potrzeb w zakresie tworzenia i rozwijania miejsc opieki nad dziećmi, seniorami oraz osobami niepełnosprawnymi. • Rozwój sieci szerokopasmowego Internetu. • Rozwój i wdrożenie systemu e-usług.
3. Wspieranie budowy społeczeństwa obywatelskiego.	<ul style="list-style-type: none"> • Wsparcie rozwoju i integracja organizacji pozarządowych (w tym działalność inkubatora NGO w powiązaniu z inkubatorem przedsiębiorczości). • Wsparcie rozwoju ekonomii społecznej. • Wspieranie działań integrujących aktywność obywatelską (np. wolontariat, budżet obywatelski). • Wykorzystanie potencjału społecznego seniorów - centra integracji dla seniorów.
4. Zarządzanie marką Ziemia Pucka – trójsektorowe partnerstwo.	<ul style="list-style-type: none"> • Powołanie i organizacja jednostki odpowiedzialnej za zarządzanie i wdrożenie marki – np. organizacja pozarządowa.

- Budowa samorządowej, społecznej i gospodarczej akceptacji dla działań budowy marki - integracja i współpraca instytucji publicznych, organizacji pozarządowych oraz przedstawicieli biznesu.
- Strategiczne zarządzanie marką oraz projektami kluczowymi dla obszaru poprzez stałą współpracę samorządu, organizacji pozarządowych oraz biznesu.

6. SYSTEM WDRAŻANIA

6.1 ZASADY SYSTEMU REALIZACJI I ZANGAŻOWANE PODMIOTY

Proces wdrażania Strategii Ziemi Puckiej na lata 2016-2025 zależny będzie od konsekwentnego i skutecznego podejmowania uzgodnionych i zaplanowanych działań. Dla procesu realizacji Strategii kluczowe znaczenie będzie miało wdrożenie i konsekwentne stosowanie procedur organizujących koordynację i współdziałanie zaangażowanych partnerów w oparciu o podział odpowiedzialności za realizację poszczególnych jej elementów. Powodzenie realizacji wszystkich celów uzależnione będzie od stworzenia i wdrożenia efektywnego modelu zarządzania, obejmującego najważniejszych aktorów rozwoju. Już na wstępie zastrzec można, iż będzie to zadanie trudne z uwagi m.in. na ponadlokalny charakter dokumentu, wielość podmiotów zaangażowanych we wdrażanie oraz brak zależności hierarchicznych pomiędzy nimi.

Strategia powstała dzięki inicjatywie samorządu powiatu i realizowana będzie poprzez projekty inicjowane przez samorządy, ale także partnerów społecznych i biznesowych co wymaga ich efektywnego uczestniczenia w realizacji. Dla powodzenia wdrożenia strategii należy przyjąć tzw. zasadę partnerstwa, czyli współpracę poszczególnych uczestników procesu oraz zasadę partycypacji społecznej, czyli prowadzenie dialogu społecznego pomiędzy różnymi podmiotami. Biorąc pod uwagę, że Strategia Ziemi Puckiej nie jest strategią powiatu puckiego, rozumianego jako szczebel administracji samorządowej, ale wspólną strategią wszystkich podmiotów samorządowych, społecznych i gospodarczych działających w przestrzeni powiatu, system jej realizacji oparty jest na zasadzie koordynacyjnej roli organów JST przy ścisłym zaangażowaniu i współdziałaniu innych podmiotów.

6.2 STRUKTURA WDRAŻANIA STRATEGII

Odpowiedzialność za wdrażanie strategii rozwoju w pierwszej kolejności spoczywa na samorządach, a z uwagi na otwartą formułę procesu i sposobu wdrażania dokumentu nadzór nad realizacją strategii i oceną postępów w urzeczywistnieniu wizji i celów szczegółowych powinien spocząć na wszystkich partnerach samorządowych. Dla zorganizowania skutecznej współpracy wszystkich partnerów przy realizacji strategii kluczową sprawą jest:

- określenie podmiotu nadzorującego realizację strategii na poziomie strategiczno-politycznym;
- wyznaczenie podmiotu koordynującego zarządzanie Strategią na poziomie operacyjno-wdrożeniowym.

Ciałem predystynowanym do realizacji strategiczno-politycznego nadzoru nad całością strategii jest **Konwent Samorządowy Ziemi Puckiej, zrzeszający Wójtów, Burmistrzów oraz Starostę**, stanowiący forum współpracy jednostek samorządu na obszarze. **W ramach zarządzania nad Strategią rolą Konwentu będzie:**

- Przyjmowanie raportów z realizacji strategii w oparciu m.in. o zestaw wskaźników monitoringu,
- Przedstawianie właściwym władzom działań i przedsięwzięć rozwojowych SZP do uwzględnienia w dokumentach rozwojowych wyższego szczebla (wojewódzkiego, krajowego) - lobbying na rzecz Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej,
- Zabezpieczanie środków własnych na realizację kluczowych działań i przedsięwzięć w ramach SZP,
- Podejmowanie decyzji o wspólnej aplikacji po środki zewnętrzne na projekty SZP.
- Aktualizacja treści dokumentu SZP,
- Promocja na rzecz zintegrowanego rozwoju Ziemi Puckiej poprzez działania na rzecz spójności lokalnych dokumentów strategicznych z SZP,
- Promocja Ziemi Puckiej i budowa marki Ziemi Puckiej

W związku z partycypacyjnym charakterem wdrażania Strategii w pracach Konwentu dotyczących SZP uczestniczyć będą przedstawiciele lokalnej społeczności (sektor społeczny i gospodarczy). Na poziomie zarządzania współpraca powinna polegać głównie na uzgadnianiu i wspólnej realizacji przedsięwzięć rozwojowych wpisujących się w cele strategii. Współdziałanie różnych partnerów na obszarze ma na celu wsparcie rozwoju oparte na podstawowej regule, wyływającej z zasady subsydiarności, tj. wszelkie działania podejmowane wspólnie są jedynie uzupełnieniem działań samodzielnych powiatu, gmin i innych organizacji i cechują się strategicznym znaczeniem dla obszaru. O ile w pierwszym okresie funkcję koordynacji zarządzania strategią na poziomie operacyjno-wdrożeniowym może pełnić inicjator, czyli powiat pucki reprezentowany przez Zarząd Powiatu, to docelowo rolę taką powinna pełnić jednostka/podmiot zrzeszający przedstawicieli szerszego grona partnerów funkcjonujących na obszarze.

Dla pobudzenia, usystematyzowania i skoordynowania współpracy między kluczowymi aktorami zaangażowanymi w prowadzenie działań rozwojowych i wdrażanie Strategii powołany zostanie **Zespół Roboczy SZP. Skład, szczegółowe zadania i tryb pracy zespołu zostanie określony przez Konwent w terminie do 6 miesięcy od przyjęcia Strategii.**

Realizacja strategii wymaga współpracy i koordynacji pomiędzy partnerami publicznymi, społecznymi i gospodarczymi, współpraca powinna być dobrze zaplanowana i skoordynowana. Do maksymalizacji efektów zarządzania SZP przyczynić się może

wykorzystanie przy tworzeniu Zespołu Roboczego oraz wspierania jego bieżącego funkcjonowania, doświadczeń oraz potencjału funkcjonujących na obszarze struktur/organizacji, mających charakter międzysektorowy (sektor publiczny, pozarządowy, gospodarczy), takich jak:

- **Lokalna Grupa Rybacka/Działania - organizacja pozarządowa wdrażająca na obszarze powiatu puckiego podejście RLKS ang. Community-Led Localdevelopment (CLLD) - Rozwój Lokalny Kierowany Przez Społeczeństwo,**
- **Lokalna Organizacja Turystyczna.**

Wskazane jest, niezależnie od przyjętej formuły Zespołu Roboczego, aby samorządy ze względu na swój potencjał podjęły się zabezpieczenia organizacyjnego i finansowego jego funkcjonowania. Pożądane jest również, by Zespół mógł korzystać z porad ekspertów i usług specjalistycznych (np. w zakresie monitorowania i ewaluacji).

Do zadań Zespołu Roboczego może należeć między innymi:

- Określenie sposobu realizacji kluczowych projektów rozwojowych SZP (zakres, źródła finansowania),
- Planowanie i wymiana informacji między poszczególnymi podmiotami,
- Określenie zasad współdziałania w wydatkowaniu środków własnych oraz pozyskiwaniu środków zewnętrznych na realizację kluczowych działań i przedsięwzięć rozwojowych,
- Zdefiniowanie wartości wskaźników monitorowania SZP oraz bieżący monitoring realizacji Strategii,
- Przedstawianie propozycji projektów Konwentowi,
- Raportowanie z realizacji SZP,
- Proponowanie zmian treści SZP,
- Współpraca z innymi instytucjami, spoza Zespołu, w celu osiągnięcia założonych celów strategii.

Zespół powinien być także odpowiedzialny za proces informowania mieszkańców i osób zaangażowanych we wdrażanie Strategii o postępach w jej realizacji oraz o projektach planowanych do zrealizowania.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030 podkreśla, że istotnym elementem zmian w zakresie zwiększania sprawności i efektywności jest zmiana modelu administrowania na zarządzanie w sferze publicznej, a kluczową kwestią w tym zakresie jest m.in. realistyczne i ambitne określanie celów rozwojowych i zaprojektowanie efektywnego systemu realizacji, popartego konsekwencją w działaniu. Zarządzanie rozwojem wymaga nie tylko determinacji władzy publicznej, lecz także partnerskiego zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego i większego otwarcia się instytucji publicznych na idee i rozwiązania płynące od obywateli. **Jest to zadania stojące także przed obszarem Ziemi Puckiej w latach 2016-2025.**

6.3 NARZĘDZIA REALIZACJI

Realizacja strategii rozwoju nastąpi poprzez Plany Działania (PD), oparte na strukturze strategicznych celów rozwoju.

1. Dla każdego z czterech celów wyznaczonych w Strategii zostanie przygotowany, w terminie 6 miesięcy od jej przyjęcia, odrębny PD, obejmujący właściwy obszar tematyczny. Zasadniczą funkcją PD będzie konkretyzacja działań inwestycyjnych, organizacyjnych i innych. PD będą opracowywane w sposób partnerski i partycypacyjny przy współudziale różnych podmiotów funkcjonujących w danym obszarze tematycznym.
2. Za przygotowanie, a następnie wdrażanie każdego z PD odpowiedzialny będzie Zespół Roboczy SZP. PD będą zatwierdzane przez Konwent Samorządowy Ziemi Puckiej. Każdy z programów posiadać będzie swojego Lidera, wskazanego odrębnie na potrzeby każdego z PD i zatwierdzonego Przez Konwent Samorządowy Ziemi Puckiej.
3. Dokumenty PD powinny określać lokalizację i szczegółowy zakres rzeczowy poszczególnych kluczowych przedsięwzięć, jak również ich orientacyjną wartość i możliwe źródła finansowania oraz podmioty odpowiedzialne za ich realizację wraz ze wskazaniem zaangażowanych partnerów i mechanizmów koordynacji, a także harmonogram procesu realizacji oraz system monitorowania postępów w tym zakresie.

Lider każdego PD odpowiedzialny będzie za realizację danego celu strategicznego Strategii Ziemi Puckiej, w tym w szczególności za przygotowywanie projektu PD oraz koordynację prac wszystkich podmiotów i jednostek współpracujących w zakresie objętym danym PD, w szczególności wyznaczonych jako podmioty/jednostki odpowiedzialne za koordynację przedsięwzięć wchodzących w jego zakres.

6.4 MODEL FINANSOWANIA

Przedsięwzięcia, w tym inwestycje realizowane w ramach niniejszej Strategii pozwolą na osiągnięcie założonych wskaźników i realizację celów strategicznych. Ich realizacja w większości będzie możliwa przy wsparciu finansowym UE. Dlatego też głównym źródłem finansowania Strategii będą Programy Operacyjne realizowane w latach 2014-2020 oraz inne źródła zewnętrzne wobec budżetów interesariuszy strategii. Zasoby finansowe możliwe do ukierunkowania na wdrożenie zadań kluczowych dla realizacji celów Strategii można ogólnie podzielić następująco

- a) **ze względu na źródło pochodzenia:**
 - środki publiczne krajowe (lokalne własne, regionalne, krajowe);
 - środki publiczne zagraniczne;
 - środki prywatne zaangażowane w przedsięwzięcia wpisujące się w cele strategii.

- b) **ze względu na stopień oddziaływania partnerów realizujących Strategię:**
- środki w sferze bezpośredniego wpływu decyzyjnego (środki powiatu i gmin);
 - środki w sferze pośredniego oddziaływania (środki podmiotów prywatnych i organizacji pozarządowych, zaangażowanych w realizację zadań);
 - środki zewnętrzne z poziomu regionalnego, krajowego lub międzynarodowego pozyskiwane poprzez aktywność partnerów realizujących Strategię, w tym w trybie konkursowym.

W konsekwencji należy założyć, że realizacja celów strategii będzie finansowana z następujących źródeł:

- a) **środki publiczne krajowe, np.:**
- budżetu powiatu i budżetów jednostek samorządu terytorialnego z obszaru powiatu oraz z budżetów jednostek organizacyjnych ww. podmiotów, w tym spółek;
 - budżetu samorządu województwa oraz budżetów innych jednostek organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych;
 - budżetu państwa.
- b) **środki publiczne zagraniczne, np.:**
- pochodzące z Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa pomorskiego na lata 2014–2020 (RPO WP);
 - pochodzące z Wspólnej Polityki Rolnej i Rybackiej;
 - inne zagraniczne instrumenty finansowe, w tym Norweski Mechanizm Finansowy, Mechanizm Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz Program Ramowy Horyzont 2020;
 - pochodzące z krajowych programów operacyjnych.
- c) **środki prywatne, w tym w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego.**

7. MONITOROWANIE I OCENA

Skuteczność realizacji strategii i jej celów zapewnić będzie sprawny system oceny skuteczności realizacji strategii, obejmujący monitoring - zbieranie i selekcjonowanie informacji oraz ewaluację, czyli ocenę zebranych informacji. Głównymi obszarami monitorowania i ewaluacji strategii są:

- **cele wytyczone w strategii.**
- **programy rozwojowe (realizujące cele strategii).**

Monitoring Strategii będzie polegał na stałym selekcjonowaniu i gromadzeniu informacji niezbędnych do oceny postępów w realizacji strategii. Za działania monitoringowe odpowiedzialny będzie Zespół Roboczy SZP, który raz na rok będzie opracowywał raport, będący podstawowym elementem monitoringu realizacji celów. Raporty będą przedstawiane za pośrednictwem Starosty Puckiego Konwentowi celem akceptacji i sformułowania stosownych zaleceń. Obiektywna i stała ocena postępu realizacji celów umożliwi:

- podjęcie decyzji odnośnie kontynuacji lub zaprzestania realizacji działań,
- zaplanowanie ewentualnych działań zapobiegawczych, które mogą prowadzić do aktualizacji strategii w okresie jej obowiązywania,
- zweryfikowanie wpływu realizowanych projektów na otoczenie społeczno-gospodarcze,
- zweryfikowanie stopnia wpływu realizowanych projektów na rozwiązywanie problemów powiatu.

Wskaźniki, które będą monitorowane zdefiniowane zostały dla każdego z celów strategicznych i będą podstawą mierzenia postępu w osiągnięciu celów.

Etapy monitoringu:

- zbieranie danych,
- analiza danych wraz z identyfikacją odchyłeń od planu,
- przygotowanie raportu,
- propozycje zmian i działań korygujących (aktualizacja strategii).

Minimum raz na 2 lata, Zespół Roboczy w oparciu m.in. o raporty z realizacji powiatowych programów rozwoju, opracuje *Informację o postępach realizacji Strategii*, zaś co najmniej raz w czasie okresu realizacji (nie później niż w 2022) i na zakończenie okresu, na który opracowano SZP sporządzi *Ocenę realizacji Strategii*. Wnioski i rekomendacje płynące z tych dokumentów mogą być przesłanką aktualizacji strategii. W podstawowym aspekcie **ewaluacja koncentruje się** na realizacji poszczególnych elementów strategii, przy czym kryteriami oceny zapisów są:

- wskaźniki realizacji celów i zadań strategii,
- rozwiązywanie problemów (wyzwań przyjętych w strategii),
- realizacja wizji rozwoju (wg przyjętych składników wizji).

Ewaluacja działań wynikających ze Strategii będzie się opierać na:

- ocenie w trakcie realizacji działań - odpowiada na pytanie, czy przyjęte cele i podjęte w następstwie działania zmierzają w dobrym kierunku,
- ocenie po realizacji działań - ocena długoterminowego wpływu strategii na grupy docelowe, czy efekty wynikłe z zastosowania strategii są trwałe.

W szerokim aspekcie ewaluacja dotyczy realizacji strategii oraz jej wpływu na wszelkie dziedziny życia społeczno-gospodarczego oraz tego w jakim stopniu Strategia rozwiązuje realne problemy obszaru i jego społeczności.

Plany Działania będą prezentować szczegółowy zakres rzeczowy kluczowych przedsięwzięć realizacji SZP 2015-2026 (wartość, możliwe źródła finansowania, podmioty właściwe do ich realizacji, harmonogram procesu realizacji) a także system monitorowania postępów

realizacji. Z uwagi na fakt, że PD są uszczegółowieniem strategii, wskaźniki monitoringu wdrażania i realizacji poszczególnych zadań zostaną wskazane na etapie opracowywania poszczególnych PD, poniżej wskazano kluczowe propozycje wskaźników realizacji Strategii Ziemi Puckiej na lata 2016-2025.

7.1 WSKAŹNIKI REZULTATU

STRATEGIA ROZWOJU ZIEMI PUCKIEJ NA LATA 2016-2025	PROPOZYCJE WSKAŹNIKÓW do uwzględnienia w PD
<p>Cel 1. TWORZENIE WARUNKÓW DO WZROSTU KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI ZIEMI PUCKIEJ</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój aktywności gospodarczej w oparciu o markę Ziemi Puckiej. • Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości w kluczowych branżach Ziemi Puckiej. • Budowa i promocja w oferty turystycznej w oparciu o produkty turystyczne oraz markę turystyczną Ziemi Puckiej. • Wspieranie rozwoju konkurencyjnego rybołówstwa i rolnictwa. • Zachowanie i ochrona środowiska oraz wspieranie rozwoju odnawialnych źródeł energii. 	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba osób pracujących na obszarze powiatu (GUS). • Liczba nowych firm na obszarze (GUS). • Średnie wynagrodzenia brutto (GUS). • Liczba noclegów udzielonych na obszarze powiatu (GUS). • Powierzchnia przygotowanych terenów inwestycyjnych (ha) • Liczba sieciowych i zintegrowanych produktów turystycznych obejmujących obszar Ziemi Puckiej (dane operatorów turystycznych, PLGR, JST). • Liczba osób uczestniczących w imprezach kulturalnych na obszarze powiatu (GUS). • Średnia wielkość gospodarstwa rolnego na obszarze powiatu (ODR). • Liczba podmiotów rybackich na obszarze (MIR-PIB) • Liczba zarejestrowanych produktów lokalnych, regionalnych z obszaru powiat (Urząd Marszałkowski Woj. Pomorskiego) • Długość zmodernizowanych lub wybudowanych obiektów infrastruktury turystycznej i agroturystycznej, w tym szlaków turystycznych. • Liczba i wartość projektów związanych z energetyką odnawialną, (dane JST, dane inwestorów).
<p>Cel 2. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ ZIEMI PUCKIEJ</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i transportowej Ziemi Puckiej. • Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru Ziemi Puckiej. • Poprawa jakości komunikacji zbiorowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Czas dojazdu z poszczególnych miejscowości Ziemi Puckiej do Gdyni (google.maps/targeo). • Liczba bezpośrednich połączeń kolejowych Hel - Gdynia (dane przewoźników). • Czas dojazdu koleją z Helu do Gdyni (dane przewoźników). • Liczba przewożonych pasażerów przez komunikację publiczną (dane przewoźników). • Długość ścieżek rowerowych (dane JST). • Długość wybudowanych i zmodernizowanych

	dróg wewnętrznych (dane JST, zarządów dróg).
<p>Cel 3. TWORZENIE WARUNKÓW I POPRAWA GOSPODARCZEGO WYKORZYSTANIA ZATOKI PUCKIEJ ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POTENCJAŁU PORTOWEGO.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój funkcji żeglarskich (w tym motorowodnych) i specyficznych Zatoki Puckiej. • Rozwój krzyżowego i obwodowego systemu komunikacji pasażersko-samochodowej pomiędzy portami Trójmiasta i Zatoki Puckiej. • Promocja Zatoki Puckiej w oparciu o zmieniony wizerunek Ziemi Puckiej. • Utrzymanie wysokiego poziomu rybołówstwa na obszarze Zatoki Puckiej. • Utrzymanie liniowego wzrostu popularności wędkarstwa morskiego. • Zmniejszenie lub likwidacja ograniczeń formalno-prawnych obowiązujących na obszarze Zatoki Puckiej. • Stabilny rozwój funkcji transportowej portów Zatoki Puckiej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba miejsc postojowych w portach i przystaniach na obszarze Ziemi Puckiej (zarządy portów). • Liczba osób pracujących na obszarze przy obsłudze ruchu żeglarskiego (GUS). • Liczba stałych / sezonowych połączeń wodnych z portami Trójmiasta (zarządy portów). • Liczba jednostek rybackich świadczących zdyswersyfikowane usługi poza rybackie (turystyczne). • Liczba uczniów szkół, którzy uzyskali patent / stopień żeglarski (dane JST). • Liczba wspólnych i sieciowych działań edukacyjnych, informacyjnych i promocyjnych zrealizowanych w oparciu o markę „Zatoka Pucka”. • Liczba statków transportowych w porcie morskim we Władysławowie. • Liczba przewożonych pasażerów przez komunikację transportu morskiego (dane przewoźników).
<p>Cel 4. TWORZENIE WARUNKÓW DO WYSOKIEJ JAKOŚCI KAPITAŁU LUDZKIEGO I SPOŁECZNEGO NA OBSZARZE ZIEMI PUCKIEJ</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Wysoka jakość edukacji i wychowania • Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług publicznych. • Wspieranie budowy społeczeństwa obywatelskiego. • Zarządzanie marką Ziemia Pucka – trójsektorowe partnerstwo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stopa bezrobocia (PUP). • Współczynnik zgonów (GUS). • Liczba osób objętych kształceniem zawodowym (Starostwo). • Liczba osób objętych kształceniem ustawicznym, w tym bezrobotnych / długotrwale bezrobotnych/ niepełnosprawnych (Starostwo). • Liczba osób prowadząca działalność gospodarczą w przeliczeniu na liczbę mieszkańców (GUS). • Zdawalność egzaminów maturalnych (GUS). • Liczba organizacji pozarządowych w przeliczeniu na liczbę mieszkańców (GUS) oraz liczba podmiotów ekonomii społecznej. • Liczba projektów zrealizowanych we współpracy pomiędzy administracją publiczną i organizacjami pozarządowymi (dane poszczególnych JST) na rzecz budowy i promocji marki obszaru.

8. ZINTEGROWANIE Z INNYMI DOKUMENTAMI.

Wyszczególnione w dokumencie cele strategii korespondować będą z celami i priorytetami inwestycyjnymi oraz celami Regionalnego Programu Operacyjnego województwa pomorskiego na lata 2014-2020 (RPO WP). Spójność na poziomie celów opracowanego dokumentu Strategii rozwoju z najważniejszymi dokumentami planistyczno-strategicznymi:

- Strategią Rozwoju Kraju 2020,
- Strategią Rozwoju województwa pomorskiego,
- Strategią Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa na lata 2012-2020.

Potencjał współpracy ponadlokalnej określony w lokalnych dokumentach strategicznych.

Cele Strategii wykazują spójność z celami strategicznymi dokumentów planistycznych poszczególnych gmin. W związku z faktem, iż Miasto Puck, Gmina Krokowa oraz Gmina Puck opracowują lub aktualizują obecnie swoje strategie odniesiemy się do pozostałych gmin obszaru.

Analiza zapisów lokalnych dokumentów strategicznych – określenie stopnia zbieżności kierunków rozwoju gmin Ziemi Puckiej.

Strategia zrównoważonego rozwoju Gminy Kosakowo do 2020 zakłada zrównoważony rozwój funkcji osiedleńczych, gospodarczych i turystyczno-rekreacyjnych przy zapewnieniu zintegrowanej ochrony wartości przyrodniczo-kulturowych i krajobrazu oraz ładu przestrzennego. Poszczególne cele strategiczne rozwoju gminy odpowiadają celom ogólnym Strategii ZP; i tak: Cel ogólny 2 i 4 SZP jest spójny z celem 1 i 3 strategii gminy, które brzmią odpowiednio: Rozwój infrastruktury technicznej, ochrona środowiska przyrodniczego i racjonalne zagospodarowanie przestrzeni oraz Rozwój infrastruktury społecznej oraz integracja i aktywizacja mieszkańców, a Cel ogólny 1 SZP koresponduje z 2 celem strategicznym gminy Kosakowo – Rozwój gospodarki lokalnej.

Strategia Rozwoju Gminy Miasta Władysławowo do 2020 roku zakłada wykorzystanie w rozwoju gminy położenia nad Morzem Bałtyckim oraz Zatoką Pucką dla rozwoju turystyki i rekreacji, z silnie rozwiniętą przedsiębiorczością. Celem strategii jest także zapewnienie zrównoważonego rozwój i wysokiej jakości życia mieszkańców, wzmacnianie przedsiębiorczości wykorzystującej atuty gminy z troską o walory środowiskowe.

Następujące cele strategiczne strategii dla Miasta Władysławowa korespondują z **Celem ogólnym 3 SZP:**

- cel strategiczny 1 - Zrównoważony rozwój przestrzenny z uwzględnieniem działań infrastrukturalnych i poszanowaniem środowiska naturalnego.

Następujące cele strategiczne strategii dla Miasta Władysławowa korespondują z **Celem ogólnym 2 i 4 SZP**:

- cel strategiczny 3 - Stworzenie optymalnych warunków do rozwoju turystyki i rekreacji.
- cel strategiczny 4 - podniesienie jakości życia mieszkańców oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.

Następujące cele strategiczne strategii dla Miasta Władysławowa korespondują z **Celem ogólnym 1 SZP**:

- cel strategiczny 2 - Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju konkurencyjnej i nowoczesnej gospodarki.

Strategia zrównoważonego rozwoju Miasta Jastarni – w ramach wyznaczonych kierunków rozwoju celem strategii jest zapewnienie wysokiego poziomu jakości życia - zamieszkania i wypoczynku, ochrona walorów przyrodniczych i kulturowych, w tym – tożsamości kaszubskiej.

- **Cel ogólny 3 i 4 SZP** jest spójny z celami rozwoju Miasta Jastarnia - w zakresie ładu ekologicznego: Ochrona i odbudowa środowiska naturalnego gminy oraz w zakresie ładu przestrzennego: Wysoki poziom ładu przestrzennego w gminie i w zakresie ładu społecznego: Wykształcona, zdrowa młodzież i bezpieczni mieszkańcy gminy
- **Cel ogólny 1 i SZP** jest spójny z celem rozwoju Miasta Jastarnia w zakresie ładu gospodarczego: Wysoki poziom dochodów mieszkańców gminy

Strategia zrównoważonego rozwoju Miasta Hel – jako jedyna z gmin obszaru helska strategia wprost w swych celach mówi o tym, iż miasto powinno być „otwarte na morze” opierając swój rozwój na turystyce i rybołówstwie z poszanowaniem unikalnych walorów przyrodniczych i kulturowych.

- **Cel ogólny 3 i 4 SZP** jest spójny z celami rozwoju Miasta Hel - w zakresie ładu ekologicznego: Hel miastem czystym i uporządkowanym oraz w zakresie ładu przestrzennego: Hel miastem ładu przestrzennego w duchu tradycji historycznej i walorów przyrodniczych.
- **Cel ogólny 1 SZP** jest spójny z celem rozwoju Miasta Hel w zakresie ładu gospodarczego: Pełne wykorzystanie zasobów gminy

Atut i szanse płynące z umiejętności współdziałania władz samorządowych Ziemi Puckiej i partnerów z sektora społeczno- gospodarczego znalazły odzwierciedlenie także w **Lokalnej Strategii Rozwoju na lata 2014-2020 dla obszaru działania Północnokaszubskiej Lokalnej Grupy Rybackiej, obejmującej cały obszar powiatu puckiego**. W przypadku tego dokumentu akcentuje się nastawienie na współpracę, realizację przedsięwzięć partnerskich

wychodzących poza skalę poszczególnych gmin oraz dodatkowo realizowane w ujęciu trójsektorowym łączącym partnerów z różnych sektorów. Wśród szans rozwoju obszaru Ziemi Puckiej wymienia się w dokumencie m.in.:

- wspólną promocję Północnych Kaszub,
- wspólny system edukacji ekologicznej na obszarze,
- przedsięwzięcia liniowej i sieciowej infrastruktury turystycznej na całym obszarze,
- tworzenie kompleksowych szlaków kulturowych w oparciu o dziedzictwo obszaru

Tabela 6. Spójność dokumentu Strategii z krajowymi i regionalnymi dokumentami planistycznymi – strategicznymi

STRATEGIA ZP	STRATEGIA ROZWOJU KRAJU 2020	STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2020	STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU WSI, ROLNICTWA I RYBACTWA – SZRWRR NA LATA 2012-2020	RPO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2014 – 2020
CEL: I. TWORZENIE WARUNKÓW DO WZROSTU KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI ZIEMI PUCKIEJ				
Rozwój aktywności gospodarczej w oparciu o markę Ziemi Puckiej.	II.2.2. Wzrost udziału przemysłów i usług średnio i wysoko zaawansowanych technologicznie. II.3.4. Zwiększenie wykorzystania rozwiązań innowacyjnych.	1.1. Wysoka efektywność przedsiębiorstw.	Cel 4. Wzrost produktywności i konkurencyjności sektora rolnospożywczego.	OP 2 Przedsiębiorstwa. OP 5 Zatrudnienie. OP 8 Konwersja.
Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości w kluczowych branżach Ziemi Puckiej.	II.2.1. Zwiększenie produktywności gospodarki. II.2.4. Poprawa warunków ramowych dla prowadzenia działalności gospodarczej. II.3.4. Zwiększenie wykorzystania rozwiązań innowacyjnych.	1.1. Wysoka efektywność przedsiębiorstw.		
Budowa i promocja w oferty turystycznej w oparciu o produkty turystyczne oraz markę turystyczną Ziemi Puckiej.	II.2.4. Poprawa warunków ramowych dla prowadzenia działalności gospodarczej. III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich. III.3.4. Zwiększenie spójności terytorialnej.	1.3. Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna	Cel 1 Wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich.	
Wspieranie rozwoju konkurencyjnego rybołówstwa i rolnictwa.	II.2.3. Zwiększenie konkurencyjności i modernizacja sektora rolno – spożywczego.		Cel 4. Wzrost produktywności i konkurencyjności sektora rolnospożywczego.	-
Wspieranie rozwoju odnawialnych źródeł energii.	II.6.2. Poprawa efektywności energetycznej. II.6.3. Zwiększenie dywersyfikacji dostaw paliw i energii.	3.2. Bezpieczeństwo i efektywność energetyczna. 3.3. Dobry stan środowiska.	Cel 5. Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu na obszarach wiejskich.	OP 9 Środowisko.
Zachowanie i ochrona	II.6. Bezpieczeństwo energetyczne i	3.3. Dobry stan		

środowiska.	środowisko.	środowiska.		
CEL: II. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ ZIEMI PUCKIEJ				
Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i transportowej Ziemi Puckiej.	II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych.	3.1. Sprawny system transportowy.	Cel 2. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej.	OP 9 Mobilność. OP 5 Zatrudnienie. OP 6 Integracja.
Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru Ziemi Puckiej.	III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmocnienia potencjału obszarów wiejskich.	3.1. Sprawny system transportowy.	Cel 1 Wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich. Cel 2. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej.	
Poprawa jakości komunikacji zbiorowej.	II.7.1. Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym. I.3. Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela.	3.1. Sprawny system transportowy.	Cel 2. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej.	
CEL: III. TWORZENIE WARUNKÓW I POPRAWA GOSPODARCZEGO WYKORZYSTANIA ZATOKI PUCKIEJ ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM POTENCJAŁU PORTOWEGO.				
Rozwiązania ukierunkowane na stworzenie siatki komunikacji wodnej.	III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmocnienia potencjału obszarów wiejskich. II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych.	3.1. Sprawny system transportowy.	Cel 2. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej.	OP 9 Mobilność. OP 8 Konwersja.
Rozwiązania poprawiające spójność i efektywność transportu	II.7.1. Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym			-
Kształtowanie wizerunku i marki Zatoki Puckiej.	III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmocnienia potencjału obszarów wiejskich.	1.3. Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna.	Cel 1 Wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich.	OP 8 Konwersja. OP 5 Zatrudnienie.

Zwiększenie wykorzystania potencjału gospodarczego portów Zatoki Puckiej.	III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich.	1.3. Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna 1.1. Wysoka efektywność przedsiębiorstw.	-
CEL: IV. TWORZENIE WARUNKÓW DO WYSOKIEJ JAKOŚCI KAPITAŁU LUDZKIEGO I SPOŁECZNEGO NA OBSZARZE ZIEMI PUCKIEJ			
Wysoka jakość edukacji i wychowania.	III.2.1. Podnoszenie jakości i dostępności usług publicznych. III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich.	2.1. Wysoki poziom zatrudnienia. 2.3. Efektywny system edukacji.	Cel 1 Wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich. Cel 2. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej.
Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług publicznych.	III.2.1. Podnoszenie jakości i dostępności usług publicznych. III.2.2. Zwiększenie efektywności systemu świadczenia usług publicznych.	2.4. Lepszy dostęp do usług zdrowotnych. 2.2. Wysoki poziom kapitału społecznego.	OP 6 Integracja. OP 3 Edukacja. OP 4 Kształcenie zawodowe.
Wspieranie budowy społeczeństwa obywatelskiego.	I.3. Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela. II.4.2. Poprawa jakości kapitału ludzkiego.	2.2. Wysoki poziom kapitału społecznego.	Cel 1 Wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich. OP 6 Integracja.
Zarządzanie marką Ziemia Pucka – trójsektorowe partnerstwo.	III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich. III.3.4. Zwiększenie spójności terytorialnej.	2.2. Wysoki poziom kapitału społecznego.	OP 8 Konwersja.

9. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Projektowany dokument został poddany procedurze zapytania o konieczność i zakres opracowywania prognozy oddziaływania na środowisko. Zgodnie z pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o numerze RDOŚ-Gd-WOO.410.17.2016.AM.1 z dnia 24.03.2016 r., **Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej nie jest dokumentem, o którym mowa w art. 46 pkt 1 i 2, art. 46 pkt 3 oraz art. 47 ustawy OOŚ, zatem nie wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, tym samym nie ma podstaw do uzgodnienia odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego dokumentu.**

10. SPIS WYKRESÓW

- Wykres 1. Struktura ludności według wieku w 2014 r.
- Wykres 2. Odsetek dzieci objętych edukacją przedszkolną w 2014 r. (podane w tys. osób)
- Wykres 3. Liczba uczniów poszczególnych typów szkół na terenie powiatu puckiego 2010-2014.
- Wykres 4. Współczynnik zgonów na 1000 mieszkańców na terenie powiatu w latach 2010-2014.
- Wykres 5. Przyczyny zgonów na terenie powiatu puckiego w roku 2014.
- Wykres 6. Liczba ludności przypadająca na 1 łóżko szpitalne w latach 2010 – 2014 (osoba).
- Wykres 7. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2014 r.
- Wykres 8. Liczba łodzi rybackich w portach i bazach rybackich z obszaru Ziemi Puckiej w 2013 r.
- Wykres 9. Udział gmin Ziemi Puckiej pod względem turystów zagranicznych korzystających z noclegów w 2014 r.

11. SPIS RYSUNKÓW

- Ryc. 1. Zakres terytorialny strategii.
- Ryc. 2. Przyrost naturalny na obszarze Ziemi Puckiej w roku 2014.
- Ryc. 3. Odsetek gospodarstw korzystających z pomocy społecznej na obszarze w roku 2014.
- Ryc. 4. Osoby fizyczne prowadzące działalność gosp. / 1000 m. w roku 2014.
- Ryc. 5. Odsetek bezrobotnych dla ludności w wieku produkcyjnym w roku 2014.
- Ryc. 6. Korzystający z noclegów na 1000 mieszkańców w roku 2014.
- Ryc. 7. Podstawowy układ drogowy na obszarze Ziemi Puckiej.
- Ryc. 8. Macierz gęstości połączeń transportu zbiorowego obszaru Ziemi Puckiej i Gdyni w 2014 r.
- Ryc. 9. Odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji w 2014 r.

12. SPIS TABEL

- Tab. 1. Charakterystyka demograficzna obszaru Ziemi Puckiej w 2014 r.
- Tab. 2. Charakterystyka rynku pracy obszaru Ziemi Puckiej w 2014 r.
- Tab. 3. Połowy ryb w obszarze Ziemi Puckiej w 2013 r.
- Tab. 4. Zatrudnienie wg danych z RRW 19 za 2014 rok.
- Tab. 5. Analiza SWOT.
- Tab. 6. Spójność dokumentu Strategii z krajowymi i regionalnymi dokumentami planistyczno – strategiczny.

13. ZAŁĄCZNIKI:

- 1. Zatoka Pucka i infrastruktura portowa jako istotny element kapitału przestrzennego i infrastrukturalnego.

Literatura:

- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, 2009, Sejmik Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- *Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2009-2012, 2014*, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, Gdańsk.
- *Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”*.
- *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*, 2013, 2014, GUS, Warszawa, Szczecin.
- www.bazy.ngo.pl
- www.rzucewo.com
- www.stat.gov.pl
- www.szkuener.pl

PRZEWODNICZĄCY RADY
Gminy Kosakowo
Marcin Kopitzki

Załącznik 1 do Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 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.

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 objętym 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 szczególnie 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/PRYZSTAŃ
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 Ostonino
	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

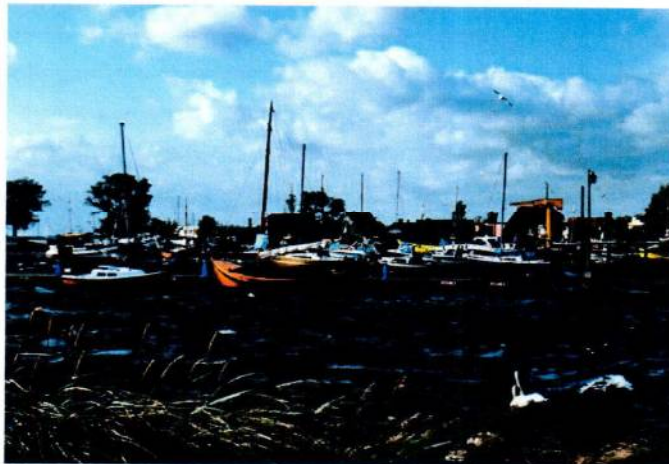
Hel

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 Łódzkie 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 linie 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

stancji wodnej z informacją turystyczną, po wschodniej stronie miejscowości. Pomost oraz stacja 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, prysznic, 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



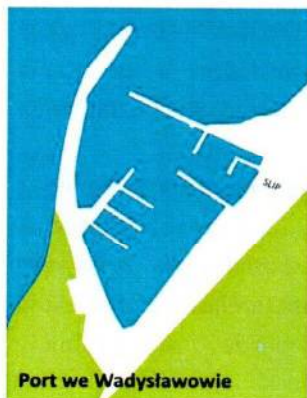
3) Port w Pucku



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 linią kolejową 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. Wzmoczony 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 wzmoczony 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 przedpolem 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 przetwórci.

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

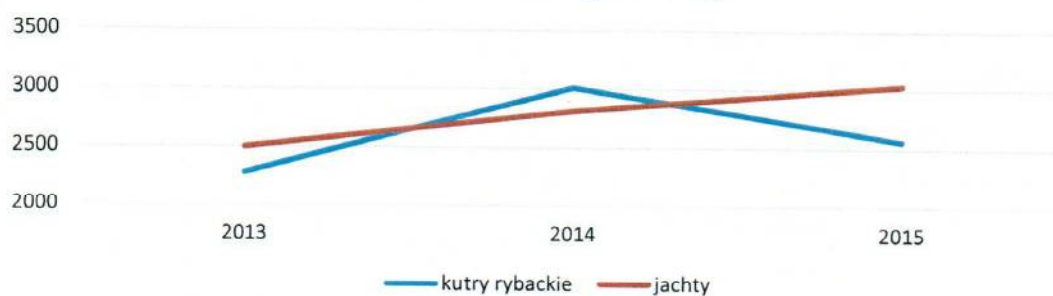
Źródło: *Transport – wyniki działalności 2004-2014*, GUS Warszawa, www.stat.gov.pl

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*

Ruch kutrów rybackich i jachtów w latach 2013 - 2015 w porcie morskim w Helu (jednostki)



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.

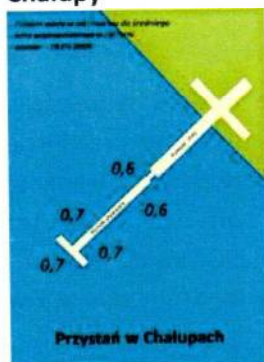
Natomiast w relacjach wewnątrz-zatokowych, zwrócić należy uwagę na tworzenie spójnej i kompleksowej oferty przewozów turystycznych i komunikacyjnych. Działanie takie wdrażane może być ze wsparciem gmin Zatoki Puckiej i Gdańskiej oraz w ramach Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. Przewozy pasażerskie 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 - przetładcowa, 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 płyčynie 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 wioślowymi. 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 chat 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 Wewnętrznym 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 urządzane 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 wioślowych.

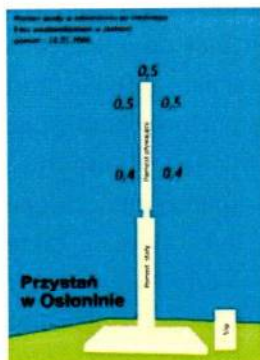
Jurata

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 pryszniców oraz uzyskać dostęp do energii elektrycznej na kei. Zarejestrowano tutaj 28 łodzi rybackich oraz 13 łodzi wioślowych.

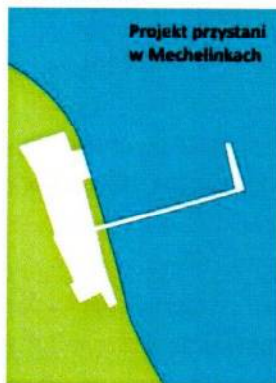
Oślonino



Oślonino - wieś kaszubska, powstała w 1355 roku. Należała do dóbr rzucewskich i rzucewsko-wejherowskich. Z Rzucewem 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 Helski. Brzegi Osłonina 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.

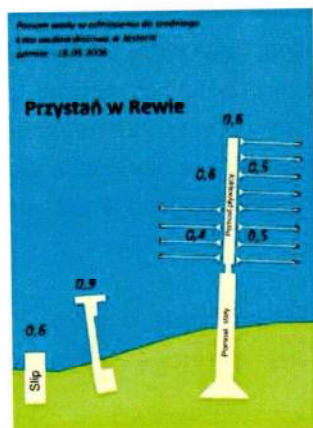
Marina jachtowa (żeglarska) w Pucku przyjmuje jednostki o długości kadłuba do 20 m i zanurzeniu nie przekraczającym 2,8 m. Z ramienia władz miasta Pucka administratorem mariny jest Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji w Pucku. Basen Rybacki posiada prostokątny kształt i 3 nabrzeża, których wschodnie 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

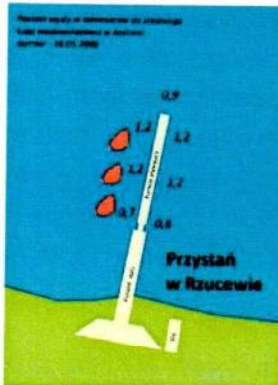


Rewa to mała wioska położona u podstawy unikatowej Mierzei Rewskiej, zwanej "Szperkiem" lub "Szpyrkiem". Jest to łacha piachu ciągnąca się w głąb morza. Przedłużenie tego ponad kilometrowego cypla "Ryf Mew" rozdziela ciepłe wody Zalewu Puckiego od zewnętrznej bardziej słonej i chłodniejszej części wód Zatoki Puckiej. Mierzeja w większej części jest zanurzona w wodzie i ciągnie się aż do płyczn 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 zatokowych 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.

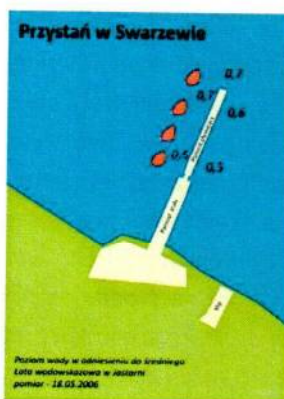
Rzucewo



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. Moło postojowe składa się z części stałej oraz pływającego pontonu. Do samego pomostu mogą dobijać 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.szkuener.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 – Półwysep Helski jest włączenie do przewozów jednostek pasażersko – samochodowych, które mogłyby być odprowadzane 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 stoczniowe, 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. Odnosi 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 rolą 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 szkutników, 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 pozaurlopowych.

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 urlopowym.

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.

Dziedzina, 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 **obrot (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, higieniczną – 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 przetwórci o 35,7% (z 28 do 18), produkcja sprzedana wyrobów nieznacznie wzrosła. W 2013 r. przetwórcie 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 przerwy (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).

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.

^[2] W 2007 r. na podstawie formularza RRW-20 zebrano dane z 57,1% przetwórci, 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.

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 ciągle 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 wewnątrz 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.),
- 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

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

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

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 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

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

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 przeciwoświsłowym, 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 wodnobotnych;
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. 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.),

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;

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

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.)

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 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 Uchwałą 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:

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.);

- 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 Bałtijsk;
- 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 Swarzewo- rozwój oferty żeglarskiej w ostatniej kolumnie	- Oślonino: Rozbudowa przystani - Rzucewo: Budowa bosmanatu, wydłużenie pomostu; - Swarzewo: Rozbudowa przystani
Gmina Władysławowo	Gminny Ośrodek Żeglarstwa – przystań żeglarska	- Budowa ośrodka żeglarstwa z budynkiem administracyjno-gospodarczym, slipu, pomostu

		<p>plywającego i pogłębienie podejścia;</p> <p>- Promocja projektu;</p>
Gmina Władysławowo	Pomost pływający w Chałupach	<p>- Kapitalny remont i wydłużenie pomostu pływającego;</p> <p>- promocja projektu;</p>
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	<p>- Przedłużenie pomostu do 100 m i przebudowa bosmanatu</p> <p>-Projekt budowa ekomariny w Mostach</p>

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 umożliwi włączenie portów i przystani do regionalnego i krajowego systemu gospodarczego oraz zapewni 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 ciężenia 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 zawiązując 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 tendencje 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 powiązaniem 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 szcztątkowym 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 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%),

¹⁶ <http://www.seatowersgdynia.pl>

¹⁷ <http://www.marinapark.pl>

- 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.
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.

¹⁸

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. Zagrożeniem 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 najslabiej 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 rolą 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 szkieuników, 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 ciągle 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 gospodarke.
- 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 wzmocnienie 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 Zatoki 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).

Osiągnięcie 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.

PRZEWODNICZĄCY RADY
Gminy Kosakowo

Marcin Kopitzki