

TRAMWAJ WODNY ZATOKI GDAŃSKIEJ

EKOLOGICZNY ŚRODEK TRANSPORTU

O CHARAKTERZE TURYSTYCZNYM

WSTĘP

W ciągu ostatnich lat nastąpiły radykalne zmiany w profilu Polskich środków transportowych. Coraz większa liczba ludzi korzysta nie tylko z nowocześniejszych ale bardziej oryginalnych i niespotykanych pojazdów. Nastąpiła zmiana zarówno polityki transportowej państwa jak i modelu myślenia społeczeństwa. Tendencja ta jest zauważalna odkąd wzrosła otwartość Polaków na wzorce



źródło: www.trojmiasto.pl

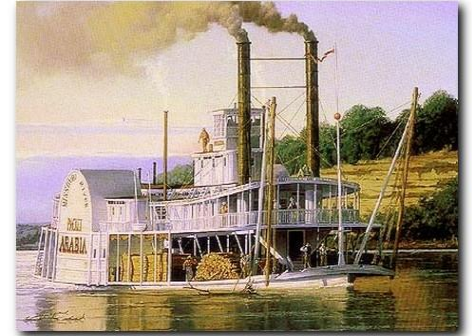
zachodnioeuropejskie. W szczególności od czasu zwiększenia dostępności do wyspecjalizowanych dóbr i usług. Ważne stały się też aspekty związane z ochroną środowiska. Istotnym wydarzeniem napędzającym te zmiany było ratyfikowanie przez Polskę w 2004r. umowy stowarzyszeniowej z Unią Europejską. Jednym z jej priorytetowych celów jest budowanie wspólnej polityki transportowej krajów członkowskich. Polega ona m.in. na angażowaniu członków w tworzenie spójnego systemu przewozowego, wspierania proekologicznych form mobilności, zwiększenia ich jakości i bezpieczeństwa oraz poszukiwania środków alternatywnych takich jak przewozy intermodalne czy żegluga śródlądowa.

W świetle tych wydarzeń władze różnego szczebla zaczynają prześcigać się w ofertach transportowych proponując coraz bardziej innowatorskie i nietypowe rodzaje przewozów. Tak było w przypadku Gdyni i Gdańska, których organy samorządowe podjęły pomysł realizacji tramwaju wodnego odbywającego rejsy po Zatoce Gdańskiej. W 2005 roku zorganizowano spotkanie wicemarszałka województwa z zainteresowanymi inicjatywą burmistrzami i wójtami Gdańska, Sopotu, Gdyni, Helu, Jastarni, Kosakowa, Pucka i Władysławowa. Podczas rozmów powstały dwa konkurencyjne stanowiska. Miasto Sopot i Gdańsk stworzyło własne połączenia rywalizujące z ofertą Gdyni i Jastarni.

Dlaczego władze miast zdecydowały się akurat na ten rodzaj żeglugi? Co wpłynęło na ich decyzję? Czy Inicjatywa ta została wymuszona szczególnymi warunkami miejsca? A może wizją szybkich zysków finansowy? By zrozumieć te dylematy musimy w pierwszej kolejności przybliżyć sobie charakterystykę owych tramwajów.

TRAMWAJ WODNY - DEFINICJA

Tramwaje wodne są idealnym środkiem przewozowym stanowiącym uzupełnienie komunikacji lądowej i krótkobieżnego transportu morsko-rzecznego dla miejscowości położonych nad akwenami charakteryzującymi się niewielkimi odległościami między docelowymi punktami. Do takich z całą pewnością należą miejscowości nadmorskie z systemem pobliskich wysp, porty i przystanie położone nad ciekami liniowymi i jeziorami czy większymi zbiornikami takimi jak Zatoka Gdańska.



Idea tramwaju wodnego powstała w XIX wieku gdy na statkach rozpoczęto wykorzystywanie napędu parowego. Jego nazwa pochodzi od tramwaju szynowego gdyż oba miały stanowić szybkie połączenie między niedalekimi przystankami. Tramwaj wodny z racji poruszania się po wodzie zamiast tradycyjnych wagonów wykorzystuje małe statki śródlądowe lub portowe przewożące ludzi i bagaż na stałych trasach między ustaloną liczbą przystani. Podobnie jak promy kursują według ustalonego rozkładu, jednak tramwaje wodne od promu odróżnia fakt iż nie łączą tylko dwóch ustalonych punktów, a poruszają się po trasie, która może obejmować nawet kilka przystani.

Tramwaje wodne należą do grupy statków pasażerskich żeglugi śródlądowej lub przybrzeżnej określanej mianem *białej floty*. Świadczą usługi związane z pasażerskimi połączeniami linowymi między nadmorskimi miejscowościami oraz wykorzystywane są do utrzymania regularnych połączeń morskich i śródmorskich bliskiego zasięgu.

TRAMWAJ WODNY – OPIS RUCHU PO ZATOCE

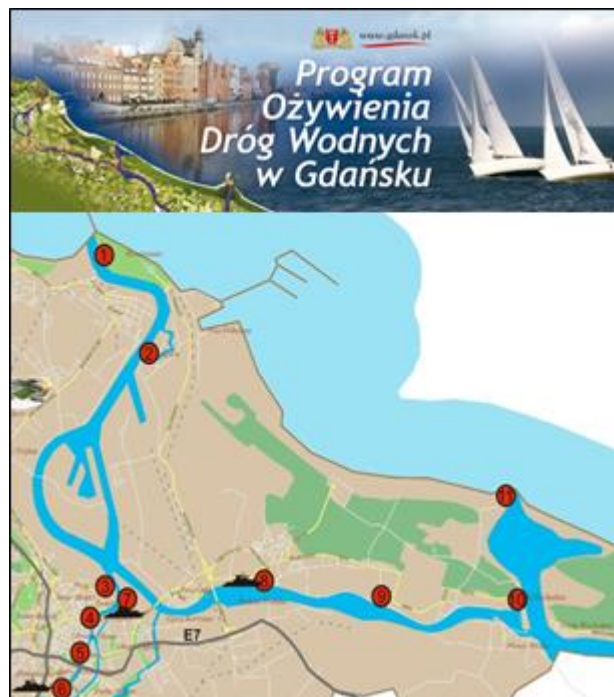


Ruch tramwajowy po Zatoce Gdańskiej obsługiwany jest przez dwóch przewoźników. Reprezentujący miasto Gdynia i zaangażowane strony - Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, oferujący kursy pomiędzy Gdynią a Jastarnią oraz konkurencyjny przewoźnik Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku z tramwajami kursującymi po wodach wewnętrznych miasta Gdańsk.

Rys.1, Opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej Żeglugi Gdańskiej oraz ZTM Gdańsk

Przewozy linii miasta Gdynia finansują samorzady Gdyni, Jastarni oraz Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Tramwaje poruszające się po zatoce obsługują transport główne w sezonie letnim stanowiąc przez to w większej mierze oryginalną atrakcją turystyczną niż środek komunikacji odciążający transport lądowy. W skład Gdyńskich linii wchodzi katamarany Ms Rubin oraz Ms Opal będące własnością Żegluga Gdańskiej. Linie gdyńskiego przewoźnika to linia 520(Gdynia-Hel) oraz 530(Gdynia-Jastarnia).

Rejsy gdańskiego przewoźnika finansowane są przez samorząd miasta Gdańsk w ramach projektu „Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku” współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego 2007-2013, zajmujący się obsługą połączeń typowo śródlądowych po rzece Motława. Dzięki programowi uruchomiono linię F5 (Żabi Kruk – Westerplatte) i F6 (Targ Rybny - Narodowe Centrum Żeglarstwa). W przeszłości istniały także linie prowadzone przez samorząd Gdańska i Sopotu: F1 (Gdańsk – Hel), F2 (Sopot – Hel), F3 (Gdańsk – Sopot) oraz F4 (Gdańsk – Sobieszewo). W związku ze zbyt małą liczbą pasażerów (aż 4linie prowadzące na półwysep) oraz wycofaniu się z finansowania Urzędu Marszałkowskiego linie te zostały zlikwidowane. Tabor wykorzystywany przez Gdańsk w pierwszych latach działalności to



statki Elżbieta, Ewa, Marina, Opal, Smiltyne. Obecnie natomiast podobnie jak linie Gdyni korzystają z zasobów Żegluga Gdańskiej: Sonica i Sonica I.

źródło: www.gdansk.pl, www.pomorskie.blogspot.com

	TRAMWAJ WODNY GDYNIA	TRAMWAJ WODNY GDAŃSK
AKTUALNE JEDNOSTKI CZŁONKOWSKIE	Gdynia – Jastarnia - Hel	Gdańsk
ŹRÓDŁO FINANSOWANIA	budżet samorządu Gdyni i Jastarni, budżet urzędu marszałkowskiego (do 2013)	budżet samorządu miasta Gdańsk oraz „Program ożywienia dróg wodnych w gdańsku”
	Wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej	
FIRMA OBSŁUGUJĄCA	Żegluga gdańska	
POŁĄCZENIA	Gdynia –Hel Gdynia - Jastarnia	Żabi Kruk – Westerplatte – latarnia morska (przystanek sezonowy) Targ rybny – narodowe centrum żeglarstwa

OKRES PRZEWOZOWY	MAJ – SIERPIEŃ	MAJ - WRZEŚIEŃ
CENA BILETU		
a/ normalny	22zł*	14zł
b/ ulgowy	18zł*	7zł
c/ rower	5zł*	3zł
	*cena obowiązująca do 2013r., od 2014r. 35zł bilet n. , 25zł bilet u.	
TABOR	katamaran Ms Rubin, Ms Opal	mniejsze statki pasażerskie Sonica i Sonica I
JEDNORAZOWE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWE	450 pasażerów 50 rowerów	40 pasażerów 5 rowerów

Tabela 1, Opracowanie własne na podstawie danych z ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia

Czym zatem kierowały się władze decydując się na tramwaj wodny?

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – EKOLOGICZNY TRANSPORT

Wzajemne uwarunkowania i relacje między morzem a strefą wybrzeża stanowią o istocie odpowiedzialności jaka ciąży po stronie samorządów jednostek nadmorskich. Niezmiernie ważne dla zachowania równowagi ekosystemów jest opracowanie kompleksowej, zharmonizowanej i zintegrowanej polityki transportowej, która ogranicza degradujący wpływ działalności człowieka w rejonie zlewni Bałtyku. Równocześnie prowadzona gospodarka w obszarach morskich związana bezpośrednio z transportem wodnym uzależniona jest od jakości wód. Dlatego tak ważnym aspektem przy wyborze tramwaju wodnego okazały się względy środowiskowe.

Zatoka Pucka stanowi unikatowy walor przyrodniczy i krajobrazowy tego terenu o znaczeniu ponadlokalnym. Trasa przejazdu łączy przystanie położone na lądzie przy zachodnio-południowych brzegach zatoki z przystankami zlokalizowanymi na półwyspie Helskim, który w całości stanowi integralną część Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Powierzchnia Parku zajmuje 18 804 ha z czego 11 352 ha to wody morskie Zatoki Puckiej Wewnętrznej, którą od pozostałej części akwenu oddziela podłużny, piaszczysty wał podwodny zwany Rewą Mew. Łączy on Cypel Rewski na południu zatoki z Mierzeją Helską na północy. Ochroną zostały objęte takie formy przyrody jak wybrzeża wydmowe powstałe w wyniku akumulacyjnego oddziaływania fal i przybrzeżnych prądów morskich, niewysokie wybrzeża zalewowe w miejscach występowania przybrzeżnych równin torfowych lub równin organogeniczno-mineralnych. Opieką otoczona jest też bogata i specyficzna fauna oraz flora, a w szczególności tereny nadmorskich lasów wydmych. Dodatkowo wzdłuż brzegów analizowanego obszaru zlokalizowane są liczne rezerваты przyrody (Helskie Wydmy, Beka, Mechelińskie Łąki, Słone Łąki), ponadregionalny korytarz ekologiczny Przymorski PołudniowoBałtycki, 4 użytki ekologiczne oraz obszary Natura 2000.

Poszukiwanie alternatywnych form transportu morskiego, który mógłby odbywać się na wodach Zatoki spotęgował fakt, iż w 1994 r. zaproponowano by NPK należał do

systemu Bałtyckich Obszarów Chronionych (*Baltic Sea Protection Areas - BSPAs*), a od 2009r. należą do niego także wszystkie bałtyckie Obszary N2000.

HELCOM - BALTIC SEA PROTECTION AREAS

Zatoka Pucka jest częścią wód Morza Bałtyckiego, dlatego do działań transportowych prowadzonych w jej obrębie odnoszą się zapisy *Baltic Sea Protection Areas*. Wspomniany dokument to zaproponowany przez Komisję Helleńską plan działania, funkcjonujący w oparciu o rekomendacje zapisane w strategii regionalnej. 15 listopada 2007 r. wszystkie strony Konwencji o Ochronie Morza Bałtyckiego HELCOM, w tym polski Minister Środowiska, wraz ze Wspólnotą Europejską i przedstawicielem UE ds. Środowiska podpisały *Bałtycki Plan Działania*. Był to pierwszy na świecie program na rzecz ochrony morza, odnoszący się do poprawy jego stanu w obszarze Morza Bałtyckiego. Dokument składa się z czterech priorytetowych filarów, jeden z nich dotyczy *zapewnienia przyjaznego dla środowiska transportu morskiego* obejmującego szereg środków, które mają zmniejszyć oddziaływanie tego transportu na środowisko.

➤ **4.6. „Przeprowadzenie studium wykonalności dotyczącego infrastruktury LNG dla potrzeb żeglugi morskiej krótkiego zasięgu”.** Należy rozwijać żeglugę morską krótkiego zasięgu jako zrównoważoną alternatywę dla transportu obejmującą transport kombinowany i transport ładunku masowego. Wraz ze zbliżającymi się ograniczeniami dozwolonej zawartości siarki w paliwie bunkrowym i emisji tlenków azotu konkurencyjność żeglugi morskiej krótkiego zasięgu znajduje się pod dużą presją i należy rozważyć zastosowanie nowych technologii. Producenci silników zaczęli oferować skroplony gaz ziemny (LNG) jako alternatywę dla oleju, ale przedmiotowa alternatywa wymaga infrastruktury stacji LNG. Studium wykonalności stanowi podstawę dalszego działania w tej dziedzinie.

źródło: Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego

Cele BSPA łączą się w dużej mierze i wzajemnie uzupełniają z wymogami UE w temacie transportu morskiego, który reguluje m.in. dokument „*Przyszły Rozwój Wspólnej Polityki Transportowej*” czy Strategia Unii Europejskiej dla Morza Bałtyckiego. Strategia ta zakłada przekształcenie regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne poprzez ulepszenie wewnętrznych połączeń transportowych, które będą wspierane finansowo z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na rzecz programów konwergencji i konkurencyjności oraz zatrudnienia w regionie Morza Bałtyckiego.

WOJEWÓDZKI FUNDUSZ OCHRONY ŚRODOWISKA I GOSPODARKI WODNEJ

Na potrzeby ochrony środowiska wodnego, z europejskiego Programu Infrastruktura i Środowisko wyodrębniono wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Fundusz obejmuje także województwo pomorskie z uwagi na poszukiwanie zastępczych rozwiązań w obrębie Bałtyku, który jest określany mianem „*obszaru szczególnie wrażliwego*”. Siłą napędową do rozwoju przewozów pasażerskich

drogą wodną stała się niezadowolająca sytuacja na drogach lądowych, znaczna kongestia dróg w sezonie letnim, związane z nią natężenie emisji szkodliwych substancji do środowiska naturalnego i dalsze pozyskiwanie terenów pod lokalizację nawierzchni drogowej. W związku z czym rozpoczęto promocję tramwaju wodnego jako środka komunikacji alternatywnej, wspierającej ekologiczne formy transportu na drogach dojazdowych prowadzących na Półsep Helski. Połączenia wodne są konkurencyjne w opozycji do lokomocji drogą lądową oraz pełnią istotną rolę w ich odciążaniu poprzez wykorzystywanie tras morskich gdzie nie występują korki. Aby poszerzać świadomość społeczną i wspierać postawy ekologiczne wśród mieszkańców i turystów, każdy dofinansowany bilet był oznaczony przez logo Funduszu.

PROGRAM OŻYWIENIA DRÓG WODNYCH W GDAŃSKU

Najistotniejszymi z dokumentów poświęconym działalności tramwajów wodnych w Gdańsku są oparte o Program Innowacyjna Gospodarka, „Programu ożywienia dróg wodnych w Gdańsku” oraz „Program Pętla Żuławska - Rozwój Turystyki Wodnej”. Ich głównymi celami są: lepsze wykorzystanie unikatowego położenia nad wodą, aktywizacja dróg wodnych, rozwój turystyczno-gospodarczy, umożliwienie zwiedzania miasta Gdańska drogą wodną, rodzinny



źródło: www.gopolwysep.pl

odpoczynek i rekreacja oraz zwiększenie bezpieczeństwa na trasie wodnej i w jej okolicy. Początkowo miasto oferowało połączenia z Półwyspem Helskim, ostatecznie jednak działając w ramach programu zmieniono charakter na rejsy typowo spacerowe ze sternikiem po Motławie. Płynąć rzeką można podziwiać bogactwo tutejszej architektury jednocześnie korzystając z uroków natury. Projekt umożliwił budowę koniecznej infrastruktury z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych, ścieżek spacerowych oraz modernizację nadbrzeży.

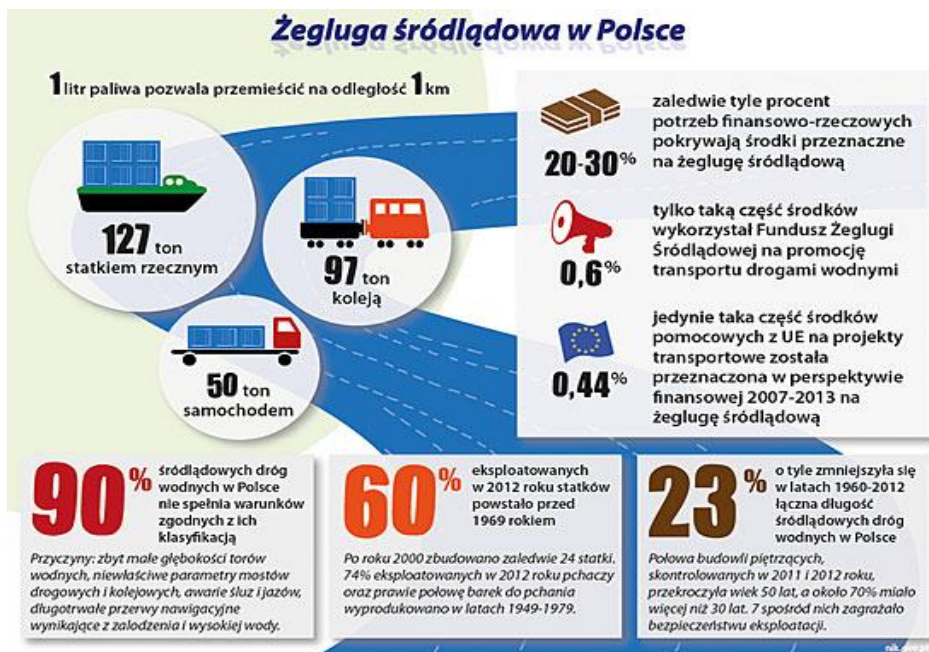
TURYSTYKA

Niezmiernie ważną kwestią w organizacji żeglugi krótkiego zasięgu okazały się również względy turystyczne. Rejon Zatoki Gdańskiej słynie z tej aktywności zwłaszcza w sezonie letnim. Ze względu na specyfikę położenia (bliski dostęp do otwartego morza, ciepłej i spokojnej zatoki, bogactw zasobów naturalnych, kompleksów leśnych, specyficznych wydm, torfowisk, roślinności przybrzeżnej, zwierzyny wodnej i lądowej) wybrzeża Zatoki Gdańskiej ściągają swą bogatą ofertą rekreacyjno – wypoczynkową turystów z całego świata. Oprócz korzystania z dóbr natury można także poznać

bogactwo kulturowe mniejszych miejscowości czy korzystać z uroków wielkich miast w Gdyni, Sopocie czy Gdańsku. Najważniejszą rolę odgrywa jednak akwen Zatoki. Szeroko rozwinęła się tu forma rekreacji wodnej opartej na turystyce kwalifikowanej – kitesurfing, kiteboarding, przejażdżki skuterami wodnymi czy wędkarstwo morskie. Duże jednak grono wczasowiczów preferuje bardziej wypoczynkowy charakter urlopu oparty na plażowaniu, spacerach, przejażdżkach rowerowych, kąpielach wodnych czy spokojnych rejsach krajoznawczych. Właśnie z uwagi na wypoczywających nad zatoką zdecydowano się na organizację przepływów tramwajami wodnymi. Tramwaj zapewnia podróżującym atrakcję w postaci wygodnego i spokojnego rejsu podczas, którego mogą podziwiać walory przyrodnicze, krajobrazowe, kulturowe i architektoniczne zatoki równocześnie bezpośrednio obcując z naturą.

Rejsy przewozów gdyńskich ułatwiają przemieszczanie się między Półwyspem a Trójmiastem. Są wysoce konkurencyjne w stosunku do transportu kołowego. Pozwalają zoszczędzić czas (rejs na Hel trwa ok. 60min, do Jastarni 75min.*polskieszlakiwodne.pl) oraz ominąć zatory drogowe na trasie między tymi obszarami zwłaszcza w sezonie letnim, podczas którego drogi prowadzące na Hel są stale przepełnione. Miasta starannie dbają o podróżujących oferując usługi uzupełniające jak – opracowanie stałego rozkładu przepływów systematyzującego ruch, oferta bezpłatnych linii autobusowych zapewniających dojazd do przystani, prowadząc kompleksową sprzedaż biletów drogą tradycyjną i elektroniczną oraz rozprowadzając wielojęzyczne informatory w spostaci ulotek i map.

Oprócz odciążenia dróg lądowych rejsy same w sobie stanowią dużą przyjemność jako forma podróżowania *morskiego*. Przewozy gdańskie po Motławie to zaś znakomita okazja do poznania historii Gdańska, jego struktury architektonicznej i przestrzennej. Tramwaje wodne w pierwotnym założeniu samorządów miały przybrać charakter nisko dochodowy bądź nieprzynoszący strat. Jednak w ostatecznym rozrachunku okazał się to mało rentowny biznes. Zgodnie z dostępnymi danymi statystycznymi za sezon letni 2012r.,(* P.Szczerba, „Ruszyły gdyńskie tramwaje wodne”, www.trojmiasto.pl) statki przewozów gdyńskich były wypełnione tylko w około 30%, przewożąc przeciętnie 151 osób podczas rejsu. Ich utrzymanie kosztowało blisko 5 400 000zł podczas gdy zyski ze sprzedaży biletów wyniosły nieco ponad 2 200 000zł.. Lukę w kosztach pokrył budżet miasta Gdynia i Jastarnia oraz Wojewódzki Urząd Ochrony Środowiska. Obecnie różnice w kosztach są jeszcze większe ze względu na pojawiające się oferty konkurencyjnych przewoźników. Samorządy decydują się utrzymywać tramwaje wodne bo choć są niedochodowe to podwyższają prestiż regionu i stanowią o poziomie jego atrakcyjności turystycznej.



BOBLOGRAFIA:

1. Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej opublikowanego w Dz. Urz. UE 2012 C 326, s. 1.
2. Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych - Nadmorski Park Krajobrazowy, www.npk.org.pl
3. Generalna i Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku, www.gdos.gov.pl, www.gdansk.rdos.gov.pl
4. Serwis informacyjny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, plan zagospodarowania woj pomorskiego, rys.41, www.urzad.pomorskie.eu
5. Żegluga Gdańska, www.zegluga.pl
6. Pracownia na rzecz wszystkich zwierząt, www.pracownia.org.pl
7. Federacji Zielonych Gaja, www.gajanet.pl
8. Bałtycki Plan Działania, www.bsap.pl
9. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Polska dla Bałtyku, Inspekcja Ochrony Środowiska, Warszawa 2009
10. Producent katamaranów ALUMILEX GDYNIA, www.tramwajewodne.pl
11. Serwis informacyjny Gdańsk, Sopot, Gdynia, www.trojmiasto.pl
12. Portal informacyjny, www.trojmiasto.gazeta.pl
13. Strona internetowa Miasta Gdańsk, www.gdansk.pl
14. Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, www.ztm.gda.pl
15. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, www.zkmgdynia.pl
16. European Shortsea Network, www.shortsea.info
17. Biuro Promocji Żeglugi Bliskiego Zasięgu, www.shortsea.pl
18. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, www.pttk.pl
19. Polskie Szlaki Wodne, www.polskieszlakiwodne.pl
20. Portal Funduszy Europejskich, www.funduszeuropejskie.gov.pl
21. Najwyższa Izba Kontroli, www.nik.gov.pl
22. Parlament Europejski, www.europarl.europa.eu