

KOMISJA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ
Z.G. PTTK - WARSZAWA

BIULETYN



WARSZAWA - MAJ - 2008r.

NR. 19



Bydgoszcz, dnia 31.05.2008 r.

ŻEGLARZE TURYSTYKI

Przygotowania do XXX Jubileuszowego Rejsu Żeglarskiego PTTK i WP „WISŁA 2008” w pełni, spływają zgłoszenia do udziału w tym prestiżowym rejsie Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK - zapowiada się, że będzie to rejs rekordowy pod wieloma względami (ilość uczestników, ilość jachtów, itp.)

Jak napisaliśmy we wstępie regulaminu tego rejsu - na żaglach będziemy nieśli hasło: „KAŻDE NADWIŚLAŃSKIE MIASTO BUDUJE PRYZYSTAŃ”. Mamy nadzieję, że żegluga turystyczna na Wiśle jest możliwa i że warto inwestować w infrastrukturę nabrzeżną - co spowoduje zainteresowanie się tym urokliwym akwenem - wodniaków (żeglarzy, motorowodniaków, kajakarzy), z krajów sąsiedzkich i z Europy.

Stąd charakter tego Biuletynu - prezentujemy dorobek konferencji pt. „Stan obecny oraz perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w aspekcie ruchu turystycznego, zwołanej z inicjatywy wice-marszałka Senatu RP - Marka Ziółkowskiego i Przewodniczącego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej - senatora Piotra Głowskiego. Cieszy, że mamy w Senacie lobby wodne. Byliśmy na tej konferencji i wygłaszaliśmy nasze racje (wystąpienie kol. Mirka Czernego), prezentowaliśmy także założenie naszego rejsu, który jest przykładem możliwości turystycznego wykorzystania rz. Wisły.

Zdajemy sobie sprawę, że nasze petetekowskie kluby żeglarskie nie mają siły inwestycyjnej ale mają ogromną siłę mobilizacyjną. To za sprawą naszych usilnych starań powstają nowe przystanie, pomosty - i o to chodzi, - jest naszym posłannictwem.

Do zobaczenia bezpośrednio na rejsie lub jego szlaku.



PRZEWODNICZĄCY KTŻ
ZG PTTK
KOMANDOR REJSU

EDWARD KOZANOWSKI



Konferencja
29 maja 2008 r.
sala 217, budynek Senatu RP

„Stan obecny oraz Perspektywy Rozwoju Polskiej Żeglugi Śródlądowej w aspekcie Ruchu Turystycznego”

godz. 11.00 Rozpoczęcie obrad
- Marek Ziółkowski - Wicemarszałek Senatu RP

godz. 11.05
Cele i zadania Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej
- senator Piotr Głowski- Przewodniczący Zespołu

godz. 11.10
Informacja o obecnym stanie prawnym w zakresie uprawiania turystyki wodnej
(podział kompetencji między ministerstwami)
- Marek Chmielewski, Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Morskiego w Ministerstwie Infrastruktury

godz. 11.25
Główne problemy związane z utrzymaniem dróg wodnych w Polsce
- Andrzej Sadurski, Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej

godz. 11.40
Rola samorządów w kreowaniu ruchu turystycznego na wodnych szlakach śródlądowych
- Stanisław Wroński, Kierownik Zespołu - Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy,
Barbara Kubiak - Warchoła - Główny specjalista ds. turystyki, Urząd Miasta w Bydgoszczy - Wydział Sportu
i Turystyki

godz. 11.55 Przerwa na kawę

godz. 12.10
Ograniczenia w rozwoju polskiego przemysłu jachtowego
- Wojciech Kot - Prezes Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych

godz. 12.25
Prezentacja „Jak to robią w Europie?”
- Łukasz Żyliński, ekspert branży turystycznej

godz. 12.40
Propozycje zmian legislacyjnych w zakresie uprawiania motorowej turystyki wodnej
- projekt „Notec bez patentu”
- Sławomir Poszwa, Dyrektor programów pomocowych UE w Stowarzyszeniu Gmin i Powiatów Nadnoteckich w
Pile

godz. 12.55 Dyskusja

godz. 14.00 Zakończenie
- Marek Ziółkowski - Wicemarszałek Senatu RP

Jak zbudować przystań, czyli ścieżka inwestora

Na podstawie Przewodnika nie tylko dla wodniaków „Wielka pętla Wielkopolski” autorstwa Mirosława Słowińskiego i Grzegorza Nadołnego.



*Konferencja pt.
„Stan obecny oraz perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej
w aspekcie ruchu turystycznego.*

Warszawa, 29 maja 2008 roku

Barako brakuje nad naszymi wodnymi drogami większej liczby portów, przystani czy zwykłych pomostów, przy których można bezpiecznie cumować łódź. Ostatnie lata sygnalizują, że w tej kwestii zaczyna się sporo zmieniać. Może więc warto przedstawić najważniejsze działania, które należy podjąć, chcąc zrealizować pomysł budowy przystani. Oczywiście każde miasto będzie miało swoje odrębne uwarunkowania, ale wiele spraw objętych jest wspólnymi uregulowaniami. Niektóre zai działania są związane z podejmowaniem zwykłej budowy na gruncie i stawiane wymagania nie będą nikogo dziwiły.

1. Inwestor powinien dysponować gruntem, na którym chce realizować swoją inwestycję (akt notarialny, umowa użyczenia lub umowa dzierżawy). Ponieważ są to inwestycje drogic i obliczone na wiele lat, umowy powinny gwarantować bezpieczne wieloletnie użytkowanie gruntu.

2. Należy dokonać dokładnej analizy położenia gruntu, np. czy jest to teren zalewowy, czy łatwo do niego nie tylko dopłynąć, ale i dojechać, czy istnieje możliwość dostawy energii elektrycznej, jak daleko jest do stacji paliw i wreszcie czy linia brzegowa jest dostatecznie długa i dostępna dla ludzi (np. kamienie podwodne, tworzenie się ławic piasku w nurcie czy przybrzeżnych odsypisk i przymulisk). Generalnie – im głębsza woda przy brzegu, tym lepiej.



3. Jeśli inwestor ziemie dopiero planuje kupić, to ostateczną decyzję należy podjąć po uzyskaniu informacji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu i ewentualnym zasięgnięciu opinii (jeśli jest to droga wodna lub publiczny akwen) właściwego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Obowiązujące prawo wodne – art. 82 i 83 – zabrania na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią (szczególnie dotyczy to międzywań) wykonywania robót i czynności, które mogą utrudniać ochronę przed powodzią. Dyrektor właściwego RZGW może, w drodze decyzji, zwolnić od zakazów wspomnianych wyżej i wskazać sposób zagospodarowania gruntów. Jeśli tereny pod przyszłą inwestycję leżą na terenie parku krajobrazowego, to warto również zasięgnąć wstępnej opinii dyrekcji Zespołu Parków Krajobrazowych.

4. Jeśli sprawa gruntów jest wyjaśniona i inwestor może na nich budować, należy uzyskać wpis z ewidencji gruntów oraz zamówić u uprawnionego geodety mapę działki w skali 1:1000.

5. Inwestor występuje do właściwego urzędu gminy o wydanie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu. Wójt musi m.in. zasięgnąć opinii Powiatowego Inspektora Sanitarnego i (jeśli dotyczy) dyrekcji zespołu Parków Krajobrazowych.

6. Inwestor zleca projekt przystani, wykonie operatu wodno – prawnego oraz raportu oddziaływania inwestycji na środowisko.

7. Zgodnie z art. 82 ust. 1 p.7 oraz art. 66 ust. 3 p. 1 i 3 Ustawy „Prawo wodne” inwestor występuje do właściwego starostwa o wydanie pozwolenia wodno – prawnego.

8. Inwestor występuje (jeśli projektowana budowa leży przy drodze wodnej) do właściwego Urzędu Żeglugi Śródlądowej o wyrażenie opinii na temat projektu i zaproponowanych w operacie wodno – prawnym oznaczeń żeglugowych.

9. RZGW musi uzgodnić projekt basenu portowego lub nabrzeża i przedstawić inwestorowi swoją opinię.

10. Starostwo wszczyna postępowanie w sprawie wydania pozwolenia wodno – prawnego i wyznacza termin rozprawy administracyjnej, w której uczestniczą: wnioskodawca, Urząd Żeglugi Śródlądowej, RZGW, Zespół Parków Krajobrazowych (jeśli dotyczy), Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, Urząd Gminy i projektant. Starostwo określi zestaw potrzebnych do przeprowadzenia rozprawy dokumentów. Rozprawa odbywa się w miejscu projektowanej inwestycji.

11. RZGW – jeśli teren należy do skarbu państwa (drogi wodne, rzeki są własnością skarbu państwa pod zarządem RZGW; bywają też inne uregulowania, ale trudno tutaj przewidzieć każdą sytuację), występuje do ministra środowiska, do Departamentu Zasobów Wodnych przez Biuro Gospodarki Wodnej (Warszawa, ul. Wawelska 52/54) o udzielenie promesy na dzierżawę gruntów pokrytych wodami. Do wniosków będą potrzebne: mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000, mapa ewidencyjna, wpis z rejestru gruntów. Decyzja o warunkach zabudowy, stanowisko Starosty.



12. Inwestor zawiera umowę z kierownikiem budowy i inspektorem nadzoru.

13. Po uzyskaniu pozwolenia wodno – prawnego i innych wymaganych dokumentów inwestor występuje o pozwolenie na budowę przystani (basenu portowego, nabrzeża) do wojewody. Jeśli na terenie przystani inwestor chce postawić budynek gospodarczy, to występuje z odrębnym wnioskiem do starostwa. Jeśli na terenie planowanej inwestycji rosną drzewa lub wiklina, należy wystąpić do wójta o zgodę na ich wycięcie.

14. Należy wystąpić do rejonu energetycznego wydanie warunków przyłączenia energii elektrycznej i zawrzeć umowę na jej dostawę. Dokument ten jest ważną częścią wniosku o pozwolenie na budowę.

15. Należy także wystąpić o zgodę na przyłączenie wjazdu na działkę do drogi. Decyzję wydaje organ administracji samorządowej, w gestii którego znajduje się dana droga (gmina, starostwo).

16. Starostwo w sytuacjach regulowanych przez prawo budowlane wydaje także pozwolenie na budowę ogrodzenia działki. Nie wszystkie płoty temu rygorowi podlegają, ale należy to sprawdzić.

17. Po zakończeniu budowy inwestor występuje do organu wydającego pozwolenie na budowę z wnioskiem o wydanie decyzji na użytkowanie obiektów. Do wniosku muszą być dołączone dokumenty wynikające z treści art. 57 ust. 1, 2, 3 „Prawa budowlanego” oraz opinia komendanta Powiatowej Straży Pożarnej, powiatowego inspektora sanitarnego, inspektora pracy i Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Obowiązkowo należy złożyć mapę z inwentaryzacji powykonawczej.

18. Po zakończeniu inwestycji, na podstawie powykonawczej inwentaryzacji, dokonuje się obmiaru terenu należącego do skarbu państwa, który został faktycznie wykorzystany na potrzeby inwestycji, i na tej podstawie oraz na podstawie udzielonej wcześniej promesy podpisuje się RZGW dwie umowy; umowę użytkowania gruntów pokrytych wodami stanowiących własność skarbu państwa oraz umowę dzierżawy wyżej wymienionych gruntów. Obowiązujące w danym roku stawki są do wglądu w RZGW.

UWAGA! Przepisy i szczegółowe procedury ulegają zmianom. Trzeba więc zawsze pytać we właściwych urzędach o aktualnie wymagane dokumenty. Ani administracja, ani inwestorzy nie dysponują szerokim doświadczeniem w tej dziedzinie, jako że inwestycje tego typu w Polsce to nadal rzadkość. Ponadto są to budowle trudne, a zarazem kapitałowe – pracochłonne. Potrzebny jest namysł i rozważa, by nie powstały obiekty obciążone wadami prawnymi czy projektowymi. Należy złożyć około trzyletni okres na przygotowanie prawnie – projektowe inwestycji związanej z budową przystani. Ale wszystko jest do wykonania. Życzę cierpliwości, wytrwałości i oczywiście powodzenia.

„Założenia do projektowania marin i stanic kajakowych”

WSTĘP

Najbliższe lata mogą być kluczowe dla rozwoju turystyki wodnej w Polsce, z kilku różnych powodów.

1. Duży zastrzyk funduszy UE dla Polski zwiększa możliwości inwestycyjne w sferze turystyki i rekreacji wodnej.
2. Znaczna część tych funduszy przeznaczona będzie na małe i duże projekty hydrotechniczne. W zależności od sposobu przygotowania i realizacji tych projektów – mogą one sprzyjać rozwojowi turystyki wodnej, albo uniemożliwiać ją na całych szlakach i akwenach.
3. Coraz bardziej aktywne w zagospodarowywaniu szlaków wodnych są samorządy terytorialne i ich związki, sięgające po środki własne i różne pomocowe, pojawiają się też inwestorzy komercyjni. Nie zawsze mają oni doświadczenia związane z kajakarstwem, żeglarstwem i żegluga motorowodną.
4. Różne formy turystyki wodnej mają potrzeby wspólne – ale też i odmienną czy nawet sprzeczną postać. Poczynając od różnych wysokości pomostów dla kajaków i jachtów żaglowych i motorowodnych, po zapewnienie niekolizyjnych podejść do brzegów a kończąc na różnorodnej infrastrukturze brzegowej.
5. Przybywa projektów odbudowy i modernizacji starych przystani, nawet przedwojennych, które powstawały w oparciu o zupełnie inne wymagania techniczne i prawne oraz warunki bezpieczeństwa.

Z tych względów uznaliśmy, iż pomocą dla tych wszystkich środowisk i inwestorów będzie poniższy, skrócony poradnik na temat **PROJEKTOWANIA MARIN I STANIC KAJAKOWYCH**.

Zawsze zaczynamy od studium wykonalności. Jest to pierwszy krok, który powinien być wykonany podczas planowania lub rozpoczynania nowego przedsięwzięcia, a także rozszerzania zakresu dotychczasowej działalności. Nawet najbardziej ciekawe i nowatorskie koncepcje wymagają dokładnego sprawdzenia czasu, miejsca, technologii oraz preferencji klientów, do których są adresowane. Powinny też uwzględniać segmentowość (etapowość) inwestycji. Studium wykonalności pomaga zminimalizować ryzyko i uniknąć podejmowania błędnych decyzji, pociągających niekiedy olbrzymie koszty. Profesjonalne i indywidualnie przygotowane studium pozwala nie tylko zidentyfikować pułapki, ale również precyzyjnie określić niewidoczne niekiedy możliwości rynkowe. Kompletnie studium wykonalności jest fundamentem dla konkretnych i ostatecznych decyzji biznesowych oraz rozwoju, w związku z tym, że odpowiada na pytania dotyczące funkcjonowania przedsięwzięcia, potrzebnej kadry, koniecznych nakładów, optymalnego czasu rozpoczęcia oraz uwarunkowań rynkowych przedsięwzięcia, przedstawia analizę finansowo-ekonomiczną i spodziewaną rentowność. Opracowanie dokumentu obejmuje również analizę nakładów i efektów, która umożliwia ocenę opłacalności ekonomicznej, niezbędną przy ubieganiu się o fundusze Unii Europejskiej. Omówienie to jest dla tych, którzy stawiają pierwsze kroki i rady, które chcemy przekazać, mogą dziwić swą oczywistością, ale pamiętajmy, że założenia te przeznaczone głównie są dla debiutantów. Bo gestorzy już istniejących przystani, mający zazwyczaj już niewielkie inwestycyjne pole manewru, swoje funkcje powinni poprawiać poprzez wprowadzanie nowoczesnej organizacji obsługi.

Chcących planować od podstaw lub modernizować istniejące już obiekty zapraszamy więc do lektury.

Wojtek Skóra

Spis treści do „Założenia do projektowania marin i stanic kajakowych”

SPIS TREŚCI	strona
WSTĘP	2
WPROWADZENIE	3-4
Parametry dróg wodnych i akwenów śródlądowych	4-5
Rodzaje i klasyfikacja jachtów żaglowych i motorowodnych	5-6
Definicja i podział portów jachtowych	7-8
Wymagania grup użytkowników w odniesieniu do przystani i portów jachtowych	9
Klasyfikacja usług	9-10
Plan generalny portu jachtowego – mariny	10
Plan przestrzenny portu/ mariny	11-12
Parametry portu jachtowego – mariny	12-13
Falochrony i pomosty pływające	14-15
Urządzenia cumownicze i odbojowe	16-17
Instalacje elektryczne, zaopatrzenie w wodę, przeciwpożarowe i telekomunikacyjne	17-18
Gospodarka ściekami i odpadami	18-19
Zaopatrzenie w paliwo	19
Urządzenia do wyciągania, transportu i wodowania jednostek pływających	19-21
Wypożyczenie dodatkowe portu/mariny	21
Zakres projektu portu/mariny	21-23
Wytyczne w zakresie typowego projektu stancji wodnej dla kajakarzy.	24-25
Możliwości uprawiania turystyki kajakowej	25-29
Przykład pomostu pływającego – rozwiązanie modułowe	29-33
Jak zbudować przystań czyli ścieżka inwestora	33-35
Rekreacja i turystyka na wodzie a niepełnosprawni.	35-36
Literatura	37
Przykłady przystani żeglarskich i motorowodnych istniejące i projektowane	38
- Marina Łądy w Łądzie nad Wartą	38-39
- Jachtklub Morski „Neptun” w Górkach Zachodnich	40
- Marina Gdańsk	41-43
Koncepcje architektoniczne przystani i stanic na rzece Noteć - projekt sieciowy Stowarzyszenia "Związek Miast i Gmin Nadnoteckich" w Nakle nad Notecią	44-49
Koncepcja budowy mariny miejskiej w Tczewie	49-51

Opracowania locji rzeki Wisły na użytek uczestników rejsu „WISŁA 2008” podjęli się Wiceprzewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej – jednocześnie Komandor I odcinka rejsu - kol. Wojtek Skóra. Mimo, że materiałów i różnych opracowań na temat królowej naszych polskich rzek trochę się nabierało – było to zadanie niezwykle trudne.

Wisła to kapryśna, żywa rzeka, ciągle się zmienia, mamy nadzieję, że realny jej przebieg odkryjemy dopiero w czasie rejsu. Jednak opracowanie Wojtka będzie pomocne w bezpiecznym poruszaniu się po Wiśle, szczególnie w jej górnym biegu. Z oczywistych względów – głównie objętości nie prezentujemy całości locji Wisły, przedrukowaliśmy jedynie wstęp tego ciekawego, nowatorskiego opracowania.

Dziękujemy Wojtkowi za trud a wszystkich uczestników naszego XXX⁴ JUBILEUSZOWEGO REJSU ŻEGLARSKIEGO PTTK i WP „WISŁA 2008”, prosimy o baczne śledzenie nurtu i otoczenia Wisły i weryfikacji na żywo pracy pt. „LOCJA WISŁY”

Edward Kozanowski

Przed omówieniem locji Wisły przypominam kilka podstawowych pojęć i definicji oraz wybór znaków nawigacyjnych ułatwiających lekturę a przede wszystkim pływanie po rzece.

Locja to dział wiedzy zajmująca się opisem jezior, rzek, wybrzeży, torów wodnych oraz ich oznakowań w celu ułatwienia żeglugi, wybierania bezpiecznej drogi i sposobu omijania miejsc niebezpiecznych. Locja to też wydawnictwa nawigacyjne zawierające opisy akwenów oraz mapy i inne informacje przydatne uprawiającym żeglugę.

Każda rzeka ma swoje koryto (zwane też łóżykiem), długość, zwierciadło i poziom wód, dolinę i obszary zalewowe oraz nurt, który nie jest niczym innym jak linią największej prędkości i głębokości wody w kierunku spływu.

Pływanie po rzece wymaga pewnej wiedzy. Na rzece można napotkać wiele przeszkód i wypłyceń wynikających z nanoszonego przez nurt rzeki żwiru, piasku czy kamieni. Rzeki można się jednak nauczyć - tak aby wiedzieć jak się po niej bezpiecznie poruszać łodzią. Rzeka przeważnie meandruje (tworzą się charakterystyczne zakola). Żegluga powinna odbywać się nurtem rzeki (z zakola jednego brzegu na zakole drugiego brzegu). Płynąc tak przemierzamy się po najgłębszych miejscach, przez co oddalamy niebezpieczeństwo obtarcia dna, zawiśnięcia na mieliźnie bądź nawet urwania pędnika (w przypadku łodzi motorowych). W zakolach należy uważać na ostry nurt rzeki, który może zrzucić dziób naszej łodzi z obranego kursu. Przeszkody jakie możemy napotkać na swojej drodze mogą być pochodzenia naturalnego, bądź sztucznego. Należy uważać na przenoszone przez prąd rzeki gałęzie, pnie i inne przedmioty.

Szlakiem żeglownym (farwaterem) nazywamy pasmo na drodze wodnej, na którym może się odbywać bezpiecznie i swobodnie ruch żeglugowy statków: w naszym przypadku jachtów i motorówek, o zanurzeniu dozwolonym na danym odcinku drogi wodnej.

Szlak żeglowny ma stronę prawą i lewą, a także prawy i lewy brzeg. W przypadku rzeki określamy to zgodnie z jej biegiem. Płynąc z prądem prawy brzeg mamy po prawej stronie, lewy po lewej stronie. Na jeziorach prawy brzeg znajduje się z prawej strony gdy patrzymy ze wsch. na zach. (E – W) lub z pld. na pln. (S – N). Prawą stronę szlaku wyznaczają czerwone boje, lub tyki białe – czerwone, z wiechami. Lewą stronę wyznaczają boje zielone i gołe tyki, bez wiech, pomalowane w pasy czarno białe. Na niewielkich rzekach szlak żeglugowy nie jest wytyczany

Oto przeszkody i zjawiska występujące na nieuregulowanej rzece:



Meandrująca rzeka nizinna - rys. A. Podgórski - www.zegluga.wroclaw.pl
(z dopiskami własnymi – W. Skóra)

Opis: Dłuższy odcinek prostego biegu rzeki powoduje wytracenie energii unoszenia materiału przez nurt i osadzanie go. Tworzy się narastający przemiał (1) - czyli piaszczysty próg w poprzek biegu rzeki. Dalsze narastanie przemiału spowoduje przegrodzenie biegu i wydrążenie brzegu w okolicy najluźniej ułożonych osadów (2). Takie zjawisko wystąpiło już wcześniej (3) odcinając zakole i pozostawiając starorzecze (4). Wszędzie widoczne są ślady po dawniejszym korycie (5), które ulegało przemieszczaniu w warunkach długotrwałych niskich stanów wody i wyszukiwaniu przez nurt rzeki miejsc o luźniejszym związaniu podłoża. Widoczna jest też bardzo charakterystyczna kosa (6), czyli załazek przyszłego przemiału oraz grzbiet przykosi (7) widoczny już ponad powierzchnią piaszczysty łuk osadzający się na wypukłym brzegu zakola.

awanport – najdalsza z wewnętrznych części wodnej portu (czyli część jego akwatorium).

Może też być miejscem oczekiwania na wejście do służby.

baken (bakan) - w nawigacji znak żeglugowy na drodze wodnej, pława. Może występować w kształcie kuli, stożka, pionowego walca itp., ze znakiem szczytowym lub bez; może występować z okresowo zapalonym światłem (np. białym, zielonym, czerwonym).

binduga - przestrzeń wodna, znajdująca się przy brzegu, przeznaczona do wiązania i zbijania tratw.

buchta - wklęsły brzeg zakola, stale podmywany prądem wody jest stromy i niemal zawsze w tym miejscu tworzy się głębia tzw. *płoso*.

bystrze (wart) - przyspieszenie prądu rzeki spotykane na wszelkiego rodzaju zwężeniach, *szypotach*, *mieliznach*, *zakrętach* rzek i innych.

cofka - nagła zmiana kierunku nurtu, powstała w wyniku odbicia mas wody od zapory lub dna.

dalba - gruby pal (lub wiązka pali) wbity w dno akwenu i wystający ponad powierzchnię wody, wykorzystywany w różnych celach np: uchwyt do cumowania, osłona wejścia do budowli hydrotechnicznej, jako rodzaj znaku nawigacyjnego.

faszyna - powiązane ze sobą cienkie gałęzie wiklinowe lub innych drzew czy krzewów. Obecnie używane głównie przy regulacji rzek i innych pracach wodnych, w celu umacniania brzegów.

jaz - budowla przeznaczona do spiętrzania wody, posiada regulację przepływu.

keja - potoczne, żeglarskie oraz motorowodniackie określenie niewielkiego nabrzeża lub pomostu w przystani lub niewielkim porcie. Miejsce do cumowania niewielkich pływających jednostek turystycznych, lub sportowych, np. żaglówek, jachtów czy motorówek, a co za tym idzie, przystosowane jedynie do ruchu osobowego oraz obsługi samych jednostek.

koryto rzeki - część doliny rzecznej, przez którą bezpośrednio przepływa woda.

łacha - rozlewisko rzeczne.

ławica - piaszczysta wyspa wylaniająca się z wody, mająca podłużny kształt i łagodnie schodzącymi zaokrąglonymi brzegami, powstaje poprzez osadzenie i stabilizację materiału wleczonego.

łuk - zmiana kierunku rzeki do 45 stopni.

meander - zakole rzeki, które się tworzy w wyniku erozji dokonywanej przez prąd wody.

nurt - najszybciej płynąca, tuż pod powierzchnią zwierciadła, warstwa wody. Minimalna prędkość wody występuje przy samym dnie, maleje również w miarę zbliżania się prądu do brzegu.

oczerety - przybrzeżna roślinność.

opaska - umocniony faszyną, kamieniami lub betonem brzeg rzeki.

ostroga (tama poprzeczna) - to budowla ustawiana poprzecznie do prądu rzeki i odchodząca od brzegu pod prąd, prostopadłe lub z prądem w celu ochrony brzegów przed rozmywaniem. Ostrogi zawężają koryto, spiętrzają wodę i zwiększają głębokość wody w korycie.

płoso - głębia rzeczna znajdująca się najczęściej pod wysokim brzegiem.

podpiętrzenie - budowla o podobnym przeznaczeniu jak jaz, zamykana sezonowo.

poler (pachoł, pacholek, knecht) - element spełniający rolę uchwytu, mocno osadzony na nabrzeżu lub kei, lub równie mocno przymocowany do szkieletu jednostki pływającej (najczęściej na jej pokładzie), służący do cumowania jednostki za pomocą lin do nabrzeża (lub kei) lub też do przywiązania jednostki do jednostki sąsiedniej.

prądowiny - gałęzie i pnie drzew niesione przez prąd lub osadzone na płycznach.

próg - naturalny lub sztuczny uskok przegradzający poprzecznie całe koryto rzeki.

przemiał - wypłylenie powstałe pomiędzy dwoma *płosiami*, z dwóch zbliżających się do siebie ławic lub ławicy i przykosa, albo z połączenia ławicy z odsypiskiem. Przemiał układa się zazwyczaj prostopadłe do nurtu rzeki. Szeroki i rozlany nazywany brodem lub mielizną.

przykosa - powstaje w części rzeki leżącej poza nurtem ale wzdłuż jego linii i jest wędrująca po dnie ławicą piasku. Przy niskich stanach wody może wyłonić się częściowo ponad jej lustro i przekształcić w ławicę. Przykosa tworzy stopnie, z których najniższy znajduje się w górze rzeki, zaś najwyższy, tak zwany kant, za którym znajduje się głębia, jest nieco w dół rzeki. Przykosę poznajemy po marszczeniu się wody nad kaniem. Można odróżnić dwa rodzaje przykos - ustalone, na których piach osiadł mocno, zbił się, utworzył twardą opokę oraz tzw. przykosa syjące, pracujące, kurzące, czynne, gdzie piasek tworzy niestabilną masę, która w każdej chwili może zostać porwana przez silniejszy nurt.

refuler - urządzenie do wydobywania piasku, ziemi, mułu z dna, m.in. w celu pogłębienia dna zbiornika, rzeki.

retman - starszy flisak, odpowiedzialny za stan i transport tratw na rzece.

róg - wypukły brzeg zakrętu (zakola), gdzie na skutek osadzania się piasku często powstaje **odsypisko**. Z biegiem czasu zaczyna ono zarastać przy brzegu tworząc **przymulisko**.

slip - mała pochylnia schodząca z ładu w głąb wody, służąca do wodowania lub wyciągania na brzeg niewielkich jednostek pływających poprzez przewożenie ich na wózku kołowym (także przyczepą samochodową), którym można wjechać do wody na głębokość większą niż zanurzenie jednostki. Niezbędnym wyposażeniem slipu jest wyciągarka, ponadto większe slipy mogą mieć własne tory i dostosowane do nich wózki, a także urządzenia dźwigowe.

spadek wody - różnica poziomu lustra wody na początku i na końcu danego odcinka rzeki. Wyrażana jest w metrach (na 1km) lub promilach.

starorzecze - fragment byłego koryta rzeki odciętego wałem przykorytowym od obecnego koryta. Ma on zwykle sierpowaty kształt.

szypoty - wystające z wody kamienie.

śluza - urządzenie pomagające w przeprawie między zbiornikami o różnych poziomach.

szlak żeglowny - to pasmo na drodze wodnej, na którym może odbywać się bezpiecznie i swobodnie ruch żeglowski. Jego wyznaczenie jest konieczne na nieskanalizowanych rzekach oraz jeziorach.

warkocz (łuska) - zafalowanie nad płycznami.

wodowskaz - to urządzenie do pomiaru stanów wody. Najczęściej wykorzystywany typ to wodowskaz łatowy.

zakręt - zmiana kierunku rzeki pod kątem 45-135 stopni.

zapora - budowla spiętrzająca wodę.

zwara - wędrujący wir.

WPROWADZENIE

Wisłę dzieli się na cztery odcinki:

1. **Małą Wisłę**, zwaną Śląską, od źródeł do ujścia Przemszy, ze zbiornikami wodnymi: Wisła-Czarne, Goczałkowice;
2. **Górną Wisłę** zwaną Małopolską, od kilometra „0” Wisły żeglownej do ujścia Sanu na 280 km. Jej skanalizowany odcinek to Kaskada Górnej Wisły, ze stopniami wodnymi Dwory, Smolice, Borek Szlachecki, Kościuszkó, Dąbie, Przewóz;
3. **Wisłę Środkową** od 280 do 551 km, ujścia Narwi. Jest to rzeka swobodnie płynąca; na niewielkich odcinkach uregulowana.
4. **Dolną Wisłę** od 551 do 946 km, z deltą i jej ramionami (wyodrębnianymi): Leniwką z Przekopem, Nogatą, Szkarpawą i Wisłą Gdańską (Martwą).

Długość Wisły od jej **źródeł** mierzy się na kilka sposobów:

- do ujścia pod Świbnem (Przekop) – 1066 km
- do ujścia w Górkach (Wisła Śmiała) – 1076 km
- do ujścia w Nowym Porcie (Wisła Martwa/Wisła Gdańska) – 1089 km
- do ujścia Nogatu w Zalewie Wiślanym – 1073 km
- do ujścia Szarpawy w Zalewie Wiślanym – 1082 km

Długość szlaku żeglownego Wisły od ujścia Przemszy (kilometr „0”) do przystani na Motławie w Gdańsku wynosi 958 km, zaś do Przekopu, ujścia Wisły obok Świbna – 942,4 km. Moja praca oparta jest na kilometrażu stosowanym przez RZGW, choć istnieją również opracowania np.: „Atlas podziału hydrologicznego Polski” który kilometruje Wisłę od morza. Występują także prace posługujące się kilometrażem opracowanym jeszcze przez Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny lub Okręgowe Dyrekcje Gospodarki Wodnej.

Wszystkie podane powyżej informacje zostaną jeszcze raz zweryfikowane podczas XXX Jubileuszowego Rejsu Żeglarskiego PTTK – „Wisła 2008”.
Będę również wdzięczny za wszystkie sugestie i uwagi związane z przedstawionym materiałem.

Wojtek Skóra
wojtek.skora@interia.pl

Bezpieczeństwo w turystyce żeglarskiej

Zalecana instrukcja zachowań na wodzie;

1. Dużo zdrowego rozsądku i dobrej praktyki żeglarskiej
 - **edukacja od dziecka do późnej starości**
2. Doskonalenie i prawidłowa interpretacja zjawisk atmosferycznych
3. Przygotowanie jachtu i załogi do pływania w ciężkich warunkach pogodowych
4. Założenie kamizelek ratunkowych przez całą załogę
 - **najlepiej mieć stałe założone kamizelki podczas pływania**
5. Zamknąć wszystkie włazy i okna kabiny
 - **nie zamykaj nikogo w kabinie**
6. Zrzucić zagłę i uruchomić silnik
7. Jak najszybciej skierować jacht do najbliższego brzegu
 - **jak nie zdążysz przyjmij szkwiał od rufy**
9. Zapoznać się z sygnałami i telefonami alarmowymi na danym akwenie
 - **zaprogramować do osobistych telefonów w pokrowcach**

Proponuje i zaleca
Kol. Paweł CZUDOWSKI
CZŁONEK KTŻ ZG PTTK



KONCEPCJA
USYTUOWANIA „EUROMARIN” NA SZLAKU
WODNYM – CEDYNIA – KOSTRZYŃ – SANTOK – UJŚCIE -
BYDGOSZCZ – BIAŁA GÓRA – MALBORK –
ELBLĄG – ZALEW WIŚLANY.

CHARAKTERYSTYKA DROGI WODNEJ – ŁĄCZĄCEJ KANAŁ HAWELA -
ODRA NA WYSOKOŚCI M. CEDYNIA (667 km. rz. ODRY) Z ZALEWEM WIŚLANYM

1. PRZEBIEG TRASY

- 1 odc. – rz. Odra 667 km. – KOSTRZYŃ ujście rz. Warty 618 km. – odległość – 49 km.
 - 2 odc. – rz. Warta (dolna) od ujścia do ujścia rz. Noteć – odległość – 68 km.
 - 3 odc. – rz. Noteć wolno płynąca – odległość – 50 km.
 - 4 odc. – rz. Noteć skanalizowana – odległość – 138 km.
 - 5 odc. – rz. Kanał Bydgoski – odległość – 27,4 km.
 - 6 odc. – rz. Brda skanalizowana – odległość – 14,4 km.
 - 7 odc. – rz. Wisła od służby Czersko Polskie do służby Biała Góra na Nogacie – 772,3 km. -
886,6 km. – odległość – 114,3 km.
 - 8 odc. – rz. Nogat do Zalewu Wiślanego – odległość – 62 km.
- Łączna długość drogi wodnej : 523 km.

2. ŚLUZY

Na drodze wodnej od Cedyni do Zalewu Wiślanego należy pokonać 26 śluz licząc od zachodu i kilometrów od ujścia Brdy do Wisły.

- Krzyż	- 176 k.	
- Drawski Młyn	- 170 km.	
- Wieleń	- 161,5 km.	
- Wrzeszczyna	- 155,53 km.	
- Rosko	- 148,4 km.	
- Miłkołajewo	- 143,14 km.	Rz. Noteć skanalizowana
- Pianówka	- 136,24 km.	
- Lipnica	- 128,33 km.	
- Romanowo	- 122,6 km.	
- Walkowice	- 111,86 km.	
- Krostkowo	- 68,2 km.	
- Gromadno	- 53,4 km.	
- Nakło Zach.	- 42,7 km.	
- Nakło Wsch.	- 38,9 km.	

- Józefinki	- 37,2 km.	
- Osowa Góra	- 20,97 km.	Kanał
- Prądy	- 20,00 km.	Bydgoski
- Czyżkówko	- 15,97 km.	
- Okole	- 14,80 km.	
- Miejska	- 12,40 km.	rz. Brda
- Czersko Polskie	- 1,4 km.	Skanalizowana

Na rz. Nogat licząc od rz. Wisły

- Biała Góra	- 0,41 km.	
- Szonowo	- 14,50 km.	Rz. Nogat
- Rakowiec	- 23,95 km.	
- Michałowo	- 38,6 km.	

Wszystkie śluzy (26) są sprawne i zdolne do prześluzowania jednostek pływających (jachtów żaglowych i motorowych oraz stateczków pasażerskich o zanurzeniu do 1 m i szerokości 8 m długości 25 m).

3. UTRUDNIENIA W ŻEGLUDZE (największe)

- Zarastający roślinnością wodną i rzęsą Kanał Bydgoski
- Mosty kolejowe (km. 13,5) z uwagi na rozdzielanie ruchu w górę i w dół rzek pod poszczególnymi przęsłami oraz most w Łęgnowie (km. 3,1) przy wyjściu na tor regatowy – niski prześwit (przy wysokim stanie wody zaledwie 3,8 m.)

II. UZASADNIENIE KONIECZNOŚCI SZEROKIEGO UDOSTĘPNIENIA DROGI WODNEJ ŁACZĄCEJ rz. ODRE Z ZALEWEM WIŚLANYM

1. OTWARCIE NA EUROPE I ŚWIAT

Połączenie z siecią dróg wodnych Europy Zachodniej poprzez :

- Kanał Odra – Szprewa na 553,45 km. Odry oraz
- Kanał Odra – Hawela na 667km. (m. Hohensaatten – Niemcy, Cedynia – Polska).

Pozwala to na wypłynięcie naszych turystów wodnych na wody dolnej Haweli, Łaby, a następnie kanałem Mittelland, rz. Wezerą kanałem Datmund – Ems, kanałem Wesel – Datteln na rz. Ren, a stamtąd do Holandii, Belgii, Luksemburga, Szwajcarii, Francji – na morze Bałtyckie i Śródziemne – świat stoi otworem dla polskich turystów wodnych.

Natomiast wodniacy Europy Zachodniej korzystając z tej drogi wodnej mogą dopłynąć:

- Do Krakowa i Gdańska
- Na Zalew Wiślny
- Na Pojezierze Ostródzko – Iławskie pokonując jedyne w świecie pochylnie
- Kanałem Żerańskim, rz. Narwią i Pisą na pojezierze Mazurskie, Biebrzą na Kanał Augustowski i w przyszłości na rz. Niemen.
- Kanałem Żerańskim, rz. Bugiem do Brześcia, a tam na rz. Muchawiec, Prypeć, Dniepr do m. Czarnego.

Aby zrealizować te trasy, wodniackie marzenia i plany – nie zależnie od rodzaju jednostki pływającej wszyscy muszą! przepłynąć przez BYDGOSKI WEZŁ WODNY i to jest nasza i brzoźnia szansa i nasze Europejskie logo!

BYDGOSZCZ EUROPEJSKA ŚRÓDLĄDOWA BRAMA WODNA

2. POTENCJALNI UCZESTNICY TURYSTYKI WODNEJ

- Blisko 60% ludności U.E. zamieszkuje w odległości mniejszej niż 15 km. od szlaków żeglugowych. W Europie Zachodniej użytkowane jest na wodach śródlądowych ponad 6 mln. jachtów żaglowych i motorowych, na których corocznie pływa ponad 10 mln. ludzi;
- ŻEGLARZE - szacuje się, że w Polsce żeglarstwo turystyczne uprawia ponad 2 mln. obywateli – indywidualnie i zrzeszonych w ponad 800 Klubach (YKP, PTTK, ZHP, LOK i innych organizacjach).
W innych krajach europejskich statystyka ta jest bardziej okazała np. w Niemczech jest zarejestrowanych 125 tysięcy jachtów żaglowych, we Francji 190 tysięcy, a w Szwecji jachtów do 12 m. dł. jest ponad 1,2 mln.
- MOTOROWODNIACY - W Polsce każdego roku przybywa około 500 jachtów motorowych. W Europie Zach. jachtów motorowych jest znacznie więcej niż żaglowych np. w Niemczech ponad 300 tys., we Francji blisko 600 tys. Większość wędrowek szlakami wodnymi Europy odbywa się na silniku – dla większości tych turystów Polska jest postrzegana jako kraj natury i wspaniałych zabytków.
- KAJAKARZE - jest ich znacznie więcej niż żeglarzy i także nęci ich piękno naszej Wisły, Brdy, Wdy, Drwęcy czy Krutyni.
- ŻEGLUGA PASAŻERSKA - kiedyś tak popularna ponownie wraca do łask i może stanowić atrakcję turystyczną dla tzw. "szczurów lądowych".
Przykład Łokietka, Chopin i wielu innych jednostek daje nadzieję, że po rewitalizacji naszych rzek i kanałów żegluga pasażerska powróci na stałe na nasze szlaki wodne.

Reasumując można przypuszczać, że przez Bydgoską Bramę Wodną w niedalekiej przyszłości może rocznie przepływać tysiące kajaków, jachtów motorowych i żaglowych oraz statków pasażerskich.

Aby to było możliwe trzeba wybudować sieć EUROMARIN i EUROSTANIC, które zabezpieczą ten ruch, pozwolą w sposób cywilizowany cieszyć się naturą, zabytkami i samym podróżowaniem.

3. PROPONOWANA SIEĆ EUROMARIN NA TRASIE – CEDYNIA–ZALEW WIŚLANY

- 1 – 663 km ODRY przed mostem drogowym na wysokości m. OSINÓW DOLNY
- 2 – m. KOSTRZYN – na rz. Warta – odległość od OSINOWA Dln. – 48 km. (9 h płynięcia)
- 3 – m. GORZÓW WLKP. – 56 km. rz. Warty, odległość od Kostrzyna – 53 km. (10h płynięcia)
- 4 – m. DREZDENKO -188 km. rz. Noteci – 50 km. od Gorzowa Wlkp. (10h płynięcia)
- 5 – m. CZARNKÓW - 130 km. do pokonania 6 śluz – 58 km. (11h płynięcia)
- 6 – m. UJŚCIE - 106 km. do pokonania 5 śluz – 24 km. (6h płynięcia)
- 7 – przy moście Białosiłwie – Szamocin – 76 km. rz. Noteci – do pokonania 30 km. (6 h płynięcia)
- 8 – m. NAKŁO – 40 km. rz. Noteć – 36 km. do pokonania – 3 śluzy (7h płynięcia)
- 9 – m. BYDGOSZCZ - 12 km. szlaku – 28 km. do pokonania 7 śluz (6h płynięcia)
- 10 – m. CHELMNO - prawy brzeg Wisły. 806 km. Wisły – 34 km. do pokonania z prądem rzeki – śluzowanie w Czersku Polskim (5h płynięcia)
- 11 – m. GRUDZIADZ - prawy brzeg Wisły. 835 km. do pokonania 29 km. z prądem rzeki (4h płynięcia)
- 12 – m. GNIEW - lewy brzeg Wisły. 876 km. Wisły do pokonania 31 km. (4h płynięcia)
- 13 – m. MALBORK - do przepłynięcia 28 km. i pokonanie 2 śluz (6h płynięcia)
- 14 – m. ELBLĄG - do przepłynięcia 32 km. do pokonania 2 śluzy (6h płynięcia)
- 15 – m. KADYNY - na Zalewie Wiślanym do przepłynięcia 26 km. (4h płynięcia).

W sumie do pokonania jest 523 km. 26 śluz. Płynąc zgodnie z przepisami żegludowymi trasę tą można pokonać w ciągu 104 h (średnio 5 km/h)
Propozycja rozmieszczenia Euromarin wynika z kalkulacji turystycznej na trasie rejsu.

Należy przyjąć, iż trasę od Cedyni do Kadyn przy sprzyjającej pogodzie i realizacji programu krajoznawczego można pokonać w dwa tygodnie zarówno w jedną jak i drugą stronę.

4. STANDARDOWE WYPOSAŻENIE EUROMARINY

EUROMARINA – przeznaczona i przystosowana powinna być do:

- Bezpiecznego przycumowania jednostek pływających (pomost, dalby, bojki itp.)
- Całodobowej ochrony jachtów
- Zabezpieczenie w kompleksową informację i obsługę turystyczną turystów w trzech językach (angielskim, niemieckim i rosyjskim) – możliwość zakupu map i przewodników
- Możliwość slipowania jachtów
- Warsztat szlucerniczy i naprawy silników lub możliwość skorzystania z warsztatów funkcjonujących w miastach
- Możliwość ładowania akumulatorów
- Pobór bieżącej wody pitnej
- Zrzut nieczystości i śmieci
- Stacja paliwa lub możliwość dowozu paliwa przez bosmana
- Pomieszczenie sanitarno-higieniczne (WC, prysznic, pralka)
- Gril i możliwość rozpalenia ogniska
- Boisko do siatkówki plażowej i plac zabaw dla dzieci
- Możliwość dokonania zakupów produktów spożywczych i higieny osobistej
- Dostęp do Internetu
- Kilkanaście miejsc noclegowych (mogą być w okolicy)
- Ew. wypożyczalnia sprzętu turystycznego (rowery, kajaki, rowery wodne itp.)

5. KRAJOZNAWCZE WALORY SZLAKU WODNEGO – CEDYNIA – KADYNY

14 dniowy rejs na tej trasie to wspaniała przygoda żeglarsko- motorowodniacka i uczta krajoznawcza-przyrodnicza.

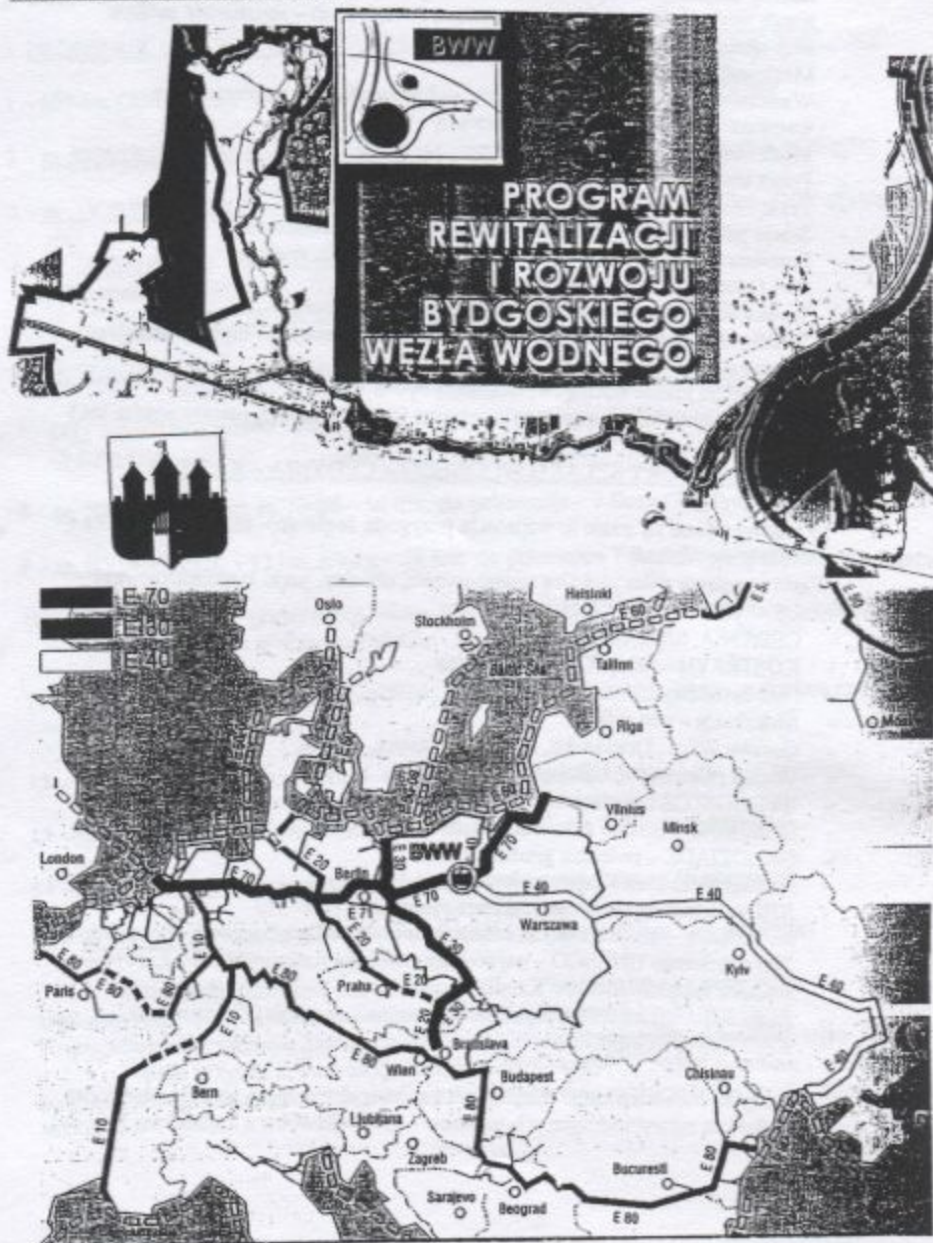
Warto wymienić tylko niektóre miejscowości, obiekty, parki krajobrazowe czy pomniki przyrody.

- CEDYNIA, SIEKIERKI
- KOSTRZYŃ – ruiny XVI w. Twierdzy
- Park narodowy Ujście Warty
- Świerkocin – zoo safari
- Gorzów Wlkp., Drezdenko, Puszcza Notecka, Santok
- Wieleń, Czarnków, Ujście, Osiek, Nakło
- BYDGOSZCZ i okolice
- CHELMNO – miasto zakochanych, Świecie – średniowieczna forteca wodna
- GRUDZIĄDZ – twierdza grudziądzka
- Nadwiślański Park Krajobrazowy
- XIII w. Zamek w Gniewie – turnieje rycerskie
- MALBORK – znajduje się na Liście Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO – największa twierdza średniowiecznej Europy – siedziba mistrzów Zakonu Krzyżackiego.
- ELBLĄG – bażantarnia i pięknie odrestaurowany rynek starego miasta.
- KADYNY, FROMBORK

To tylko niewielka część miejsc, które zobaczyć trzeba, są jeszcze inne, które zadowolą najwybredniejszych turystów – krajoznawców z Zachodniej Europy.

NIE MOŻEMY STRACIĆ SZANSY JAKĄ DAJE NAM MOŻLIWOŚĆ SIĘGNIĘCIA
DO EUROPEJSKICH FUNDUSZÓW POMOCOWYCH NA LATA - 2007 - 2013 -
BUDOWA EUROMARIN, REWITALIZACJA I OZNAKOWANIE SZLAKU WODNEGO
CEDYNIA - ZALEW WIŚLANY.

BYDGOSZCZ W TYM PROGRAMIE MA ZNACZENIE KLUCZOWE - JEST
BRAMA ŚRÓDLĄDOWA EUROPY



Informacja PTTK

o szlakach turystycznych i ich infrastrukturze

Wprawdzie PTTK nie ma już monopolu na wytyczanie, znakowanie i utrzymanie szlaków turystycznych, dysponujemy jednak chyba największą ilością informacji o nich. Z tej racji PTTK ma możliwości, a nawet statutowy obowiązek, gromadzenia i upowszechniania tych informacji.

Zwrócić uwagę należy na następujące fakty:

- Obok tradycyjnych zleceniodawców prac związanych ze szlakami turystycznymi rośnie rola samorządów lokalnych (obarczonych odpowiedzialnością za utrzymanie i bezpieczeństwo na szlakach), związków miast i gmin, Lokalnych i Regionalnych Organizacji Turystycznych. Obok szlaków lokalnych przybywa projektów regionalnych, ponadregionalnych i międzynarodowych, obok wytyczania i znakowania szlaku obejmujących często działania promocyjne typu opracowanie map, przewodników, serwisów elektronicznych itd. A także rozbudowy infrastruktury turystycznej na szlakach. Pojawiło się też nowe zjawisko, gdy z ofertą utworzenia szlaku wychodzą organizacje, we własnym zakresie pozyskujące środki na sfinansowanie tych prac,
- Wytyczaniem i znakowaniem szlaków zajmują się znakarze PTTK, zarówno w ramach zleceń przyjmowanych przez Towarzystwo, jak i indywidualnie. Zajmuje się tym także bliżej nie określona ilość organizacji, instytucji i firm, w oparciu o osoby nie mające obowiązku przejścia odpowiednich szkoleń i uzyskania jakichkolwiek uprawnień,
- Brak jest państwowych przepisów dotyczących znakowania szlaków, dojsć powszechnie stosowana jest instrukcja znakowania PTTK, choć z różnymi modyfikacjami, zarówno niezbędnymi, jak i zbędnymi,
- Zarówno w terenie, jak i na mapach, w przewodnikach czy opisach dostępnych w Internecie stosowane są najróżniejsze konwencje, zestawy piktogramów (ikon) itd. Powoduje to znaczne utrudnienia dla turystów.
- Ani w serwisie internetowym PTTK, ani w innych nie podejmuje się jak dotąd prób stworzenia pełnych katalogów istniejących szlaków. Turysta poprzez wyszukiwarkę internetową wprowadzając pytania o szlaki piesze, rowerowe, kajakowe czy inne otrzymuje setki wskazań, nie mogąc ocenić wartości, aktualności i rzetelności poszczególnych opisów.
- Wejście Polski do UE a następnie objęcie jej traktatem z Schengen powoduje wzrost zainteresowania Polską turystów z innych krajów. Dramatyczny jest dla nich brak materiałów informacyjnych w innych niż polski językach,
- Zauważyć można w promocji turystycznej Polski dwa zjawiska. Prywatni przedsiębiorcy, dysponujący bazą noclegową, organizujący pobyty, wyprawy, spływy itd. – we własnym zakresie próbują poza prezentacją własnej firmy opisywać poszczególne szlaki, atrakcje turystyczne itd. W przypadku najlepiej mi znanej turystyki wodnej to np. właściciel Mariny Łąd, na której stronach internetowych jest opis całego szlaku Warty, wydawca i współautor drukowanej monografii Wielkiej Pętli Wielkopolskiej, producent i współautor dokumentalnego, godzinnego filmu o tym szlaku. Także prywatny Port Uraz na Odrze, wydający przewodnik i mapę, obecnie przygotowujący opisy kolejnych odcinków rzeki. Organizator Żeglugi Wiślanej pomiędzy Krakowem a Gdańskiem, uruchamiający portal z opisami szlaku Wisły w SZEŚCIU (!!!) językach. Z drugiej strony samorządy i inne podmioty publiczne, firmujące liczne materiały promocyjne, często ograniczają się do opisów

ogólnie turystycznych i prezentacji atrakcji, z pominięciem bazy noclegowej i firm świadczących inne usługi turystyczne – z obawy przed zarzutami o kryptoreklamę i „marnowanie publicznych pieniędzy” na wspieranie lokalnych „kapitalistów”. Także w PTTK pojawiają się postawy typu „my mamy promować nasze własne obiekty, nie zaś ogólnie jakieś regiony, szlaki”.

Wnioski i propozycje

Także w perspektywie Zjazdu PTTK opowiadam się za tym, by nie tyle PTTK promować, co polską turystykę – z jednoczesnym pokazaniem ofert PTTK. Nie tylko obiektów, ale i potencjału znakarzy, przewodników, ekspertów.

Omawiany wyżej bank danych o szlakach turystycznych powinien być przedmiotem rozmów z kierownictwem Ministerstwa Sportu i Turystyki, POT i PART. Także przy skorzystaniu ze środków Działania 6.3. Hasło to wpisane jest także w Strategię rozwoju turystyki w województwie mazowieckim, jest przedmiotem rozmów w innych regionach.

Składać się on powinien z samodzielnych, lecz powiązanych ze sobą segmentów, dotyczących turystyki pieszej, rowerowej, konnej, wodnej itd.

Dodać tu należy, iż w tym roku opracowany został na potrzeby portalu www.polskieszlakiwodne.pl kreator locji wodnych, ułatwiający opisywanie szlaków i standaryzujący te opisy. Kreator ten wymaga jeszcze udoskonalień, może być też dostosowany do potrzeb innych niż wodne szlaków. Zarówno na dopracowanie kreatora, zaś przede wszystkim na wpisywanie do niego istniejących informacji, potrzebne są jednak fundusze.

Wspomniany bank danych jest tylko jednym z elementów przygotowywanego programu. To jednocześnie:

1. Oferty znakowania szlaków,
2. Oferty projektowania tablic informacyjnych dla turystów,
3. Wykorzystanie map i opisów związanych z bazą danych i tablicami informacyjnymi także na potrzeby wydawnictw drukowanych i serwisów internetowych, zarówno lokalnych, jak i krajowych (przy okazji oznacza to znaczne oszczędności związane z wielokrotnym wykorzystaniem materiałów raz opracowanych),
4. Doradztwo związane z zagospodarowaniem turystycznym poszczególnych szlaków i regionów, także pod względem modernizacji i rozbudowy infrastruktury turystycznej (w tym PTTK),
5. Szkolenia kadr przewodników, znakarzy i instruktorów.

Propozycje tablic informacyjnych dla turystyki i rekreacji wodnej

Tablica dla miejscowości:

Lokalizacja: Ustawiana w miejscach ogólnodostępnych: przy nabrzeżach, pomostach, kąpieliskach, służach, mostach, innych obiektach związanych z atrakcjami turystycznymi nad wodą i na wodzie,

Treść:

- małe logo Polskich Szlaków Wodnych, mapa konturowa Polski z zaznaczonymi głównymi drogami wodnymi, przede wszystkim Wisły, Odry oraz Wisła-Odra,
- mapa miejscowości wraz z oznaczeniami usług dla wodniaków i ogólnie turystycznych oraz ważnymi adresami i telefonami,
- mapa przyległego akwenu lub odcinka szlaku rzecznego,
- mapa całego regionu i/lub systemu wodnego z powiązanymi lądowymi szlakami turystycznymi, szczególnie pieszymi i rowerowymi, oznaczeniem obszarów przyrodniczo chronionych oraz różnego typu atrakcji turystycznych,
- zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na wodzie i nad wodą oraz ochrony środowiska,

- zdjęcia lub grafiki pokazujące lokalne atrakcje chronionej fauny i flory.

Te tablice zawierać powinny informacje dla żeglarzy, motorowodniaków, kajakarzy, o żegludze pasażerskiej, także plażach i kąpieliskach – ze stosownymi modyfikacjami w zależności od lokalizacji.

Dla czytelności tablic i oszczędności miejsca maksymalnie powinny być wykorzystane piktogramy.

Tablica dla przystani:

- małe logo Polskich Szlaków Wodnych, mapka konturowa Polski z zaznaczonymi głównymi drogami wodnymi, przede wszystkim Wisły, Odry oraz Wisła-Odra,
- logo „Przyjaznego Brzegu”, jako potwierdzenie zakresu i jakości usług,
- mapa przystani i dane techniczne (głębokość itd.) oraz części "lądowej" - rozmieszczenia infrastruktury,
- piktogramy informujące o zakresie usług,
- mapa miejscowości wraz z oznaczeniami usług dla wodniaków i ogólnie turystycznych oraz ważnymi adresami i telefonami,
- mapa przyległego akwenu lub odcinka szlaku rzecznego,
- mapa całego regionu i/lub systemu wodnego ew. z powiązanymi lądowymi szlakami turystycznymi, oznaczeniem obszarów przyrodniczo chronionych oraz różnego typu atrakcji turystycznych,
- regulamin przystani,
- zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na wodzie oraz ochrony środowiska.

Lokalizacja: Najlepiej, jeśli jedna taka tablica widoczna jest z wody, druga przy głównym wejściu i/lub recepcji. Pierwsza z nich może zawierać także świetlny i dźwiękowy sygnalizator niebezpieczeństwa, w tym pogodowego.

Uwagi:

Tablice mogą mieć formę dwustronną (ew. także z mapami i informacjami o innym charakterze), mogą zawierać „kieszonki” na drukowane ulotki oraz zabezpieczoną ramkę umożliwiającą zamieszczanie bieżących komunikatów, np. pogodowych oraz o organizowanych regatach i innych wydarzeniach.

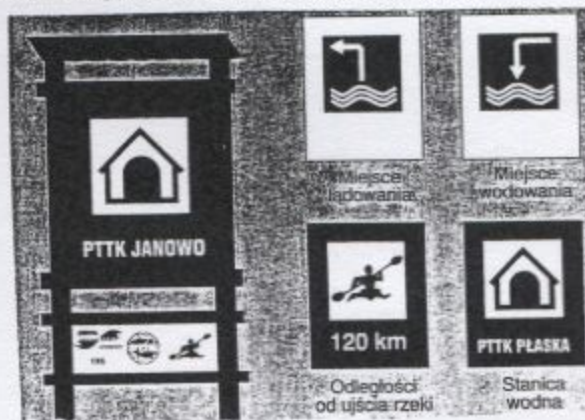
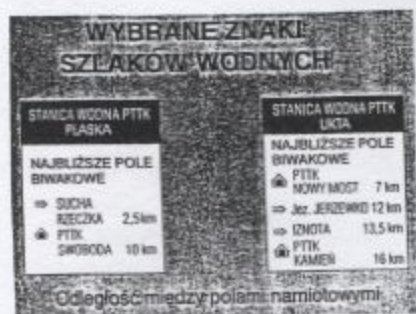
Tablice dla miejscowości powinny być projektowane i wykonywane na koszt samorządów terenowych i ich związków lub Lokalnych Organizacji Turystycznych bądź innych zainteresowanych podmiotów.

Tablice dla przystani – na koszt jej właściciela lub użytkownika, po uzyskaniu praw do używania znaku Przyjaznego Brzegu (oceny wiarygodności i jakości oferty).

Zlecniodawcy dodatkowo nabywają prawa do wykorzystania opracowanych map, planów i innych materiałów w druku i w formach elektronicznych. Te same dane udostępniane będą w ogólnopolskim serwisie www.polskieszlakiwodne.pl. Ponieważ część map wykracza poza daną miejscowość lub przystań – jednorazowe ich opracowanie znacząco obniży koszty dla każdego ze zlecniodawców.

Mirosław Czerny

2.06.2008



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	s. 2
2. PROGRAM KONFERENCJI 29.05.08 r.	s. 3
3. JAK ZBUDOWAĆ PRZYSTAŃ, CZYLI ŚCIEŻKA INWESTYCYJNA	s. 4 – 7
4. ZAŁOŻENIA DO PROJEKTOWANIA MARIN I STANIC KAJAKOWYCH	s. 8 – 9
5. LOCJA WISŁY – WSTĘP	s. 10 – 14
6. BEZPIECZEŃSTWO W TURYSTYCE ŻEGLARSKIEJ	s. 14
7. KONCEPCJA USYTUOWANIA EUROMARIN NA SZLAKU E-70	s. 15 – 20
8. INFORMACJA PTTK O SZLAKACH TURYSTYCZNYCH I ICH INFRASTRUKTURZE	s. 21 – 23