

# JACHTY MOTOROWE

LIPIEC '08



**Performance**  
— wodne **Ferrari**

TECHNOMARINE TM-1226] TEST



FOT. MAT. PRASOWE BIURA SENATORA

**Krzysztof Woś** w swojej książce „Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej...” wyraża opinię, że „tylko w okresie trzech pierwszych lat (1945 – 1948), kiedy usuwane były zniszczenia wojenne, wykonano prace inwestycyjne na drogach wodnych w większym zakresie aniżeli w całym ponad pięćdziesięcioletnim późniejszym okresie”. W doskonały sposób okazuje to mierność tego, co obecnie można obserwować: zarośnięte i zniszczone nabrzeża, zdewastowaną infrastrukturę, głębokości tranzytowe dobre dla kajaków, a nie transportu i turystyki motorowodnej.

**Co roku żegluję** – po morzach południowej Europy i śródlądziu państw położonych na zachód od Polski i od wielu lat zadawałem sobie to samo pytanie: dlaczego podobnie nie wygląda to u nas? Że morze za zimne, a fala za krótka? Być może, ale Skandynawia południowa cieplejsza nie jest, a tam świat od strony wody wygląda zupełnie inaczej niż nasze wybrzeże. Wodniacy z Zachodu, którzy od czasu do czasu zabłądzą na Wartę i Noteć mówią natomiast, że posiadamy wodny skarb: dziką przyrodę, zabytkowe śluzy, niewybetonowane brzozy.

**Wielu z obecnych parlamentarzystów** indywidualnie próbowało wcześniej w swoich miejscach pracy zmienić tę sytuację. W marcu tego roku w gabinecie wicemarszałka Senatu RP spotkało się kilkoro posłów i senatorów – pasjonatów wodniactwa i chyba po raz pierwszy w historii polskiego sejmu i senatu powstał Parlamentarny Zespół ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej. Podczas inicjujących działalności spotkań ustalono pierwsze zadania. Do najważniejszych zaliczono: ułatwienia legislacyjne w zakresie uprawiania turystyki wodnej (szczególnie w zakresie żeglugi śródlądowej), inwestowania w drogi wodne i produkcji jednostek pływających. W następnej kolejności za ważne uznano oddzielenie uprawiania sportów wodnych od turystyki wodnej, wprowadzenie tematyki odbudowy dróg wodnych do prioritye-

## Okiem senatora RP

Przez dziesiątki lat polskie miasta rozwijały się, odwracając się plecami do rzek i kanałów, nad którymi leżą. Podobnie po macoszemu polskie państwo przez ostatnie kilkadziesiąt lat traktowało nasze drogi śródlądowe.

tów państwa, wsparcie samorządów w zakresie wykorzystania funduszy UE do tworzenia, rozbudowy i modernizacji dróg wodnych i turystyki wodnej oraz współdziałanie z organizacjami rządowymi i pozarządowymi w ramach realizowanych celów przez Zespół.

**Nie zamierzamy** tworzyć nowych papierowych strategii, tylko krok po kroku (z siłą wodospadu) zmieniać to, co do zmiany, oraz namawiać rząd i ministerstwa do inwestowania i rewitalizacji szlaków wodnych. Wiemy, że EURO 2012, że autostrady, że kolej i jeszcze z tysiąc ważnych wydatków. Ale też wiemy, że każde 100 km sprawnie działającego wodnego szlaku turystycznego w Europie to zatrudnienie i nowe dochody dla 500 – 1000 osób w promieniu 50 km od rzeki. To nowe inwestycje (prywatnych inwestorów, a nie państwa) w mariny, infrastrukturę brzegową (stacje paliw, punkty poboru wody i oddawania ścieków), sklepy, wypożyczalnie sprzętu wodnego, pensjonaty i hotele itd. itd. By potem z tego mogły korzystać tłumy wodniaków, potrzebujemy równocześnie zmiany przepisów regulujących uprawianie turystyki wodnej. Zwracam uwagę: turystyki, a nie sportów wodnych. Musimy zacząć rozróżniać tych, którzy ścigają się motorówkami i skuterami wodnymi od płynących z „zawrotną” prędkością 10 km/godz. „kapitanów” motorowych jachtów wypornościowych (nieśluszenie nazywanych barkami).

**Przed nam wiele zmian** – dla niektórych rewolucyjnych. Ale na ewolucję chyba nie mamy czasu? Czy nam się uda? Wiele zależy od środowisk, które mają wpływ na krajowe wodniactwo. Od ich postawy zależy, czy wakacje na wodzie będziemy musieli nadal spędzać we Francji, Niemczech, Holandii, czy zaludnią się szlaki na Żuławach, Wiśle, Noteci, Warcie i Odrze.

Piotr Głowski  
Senator Rzeczypospolitej Polskiej  
Przewodniczący Parlamentarnego Zespołu  
ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej