



NAGRODA PRZYJAZNEGO BRZEGU

POLSKIE TOWARZYSTWO TURYSTYCZNO –
KRAJOZNAWCZE
Zarząd Główny

KOMISJA TURYSTYKI ŻEGLARSK IEJ

Strona główna
Skład komisji
Aktualności
Biuletyny KTŻ
Materiały programowe i szkoleniowe
Centrum Turystyki Wodnej
Imprezy żeglarskie
Nasze kluby
Archiwum
Ciekawe linki żeglarskie
Kontakt z Komisją



Nagroda
Przyjaznego Brzegu

Webmaster

W parlamencie o turystyce wodnej

29 maja 2008 r. w Senacie odbyła się **konferencja** na temat: **"Stan obecny oraz perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w aspekcie ruchu turystycznego"**. Otwierając obrady, marszałek Bogdan Borusewicz podkreślił, że utworzenie przed dwoma miesiącami Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej - organizatora konferencji - jest inicjatywą przekraczającą granice parlamentu. Problem polskich rzek dotyczy bowiem wszystkich. Marszałek Senatu wyraził przekonanie, że konferencja i dalsze prace Zespołu przybliżą rozwiązanie wielu spraw transportu wodnego i turystyki wodnej. Potrzebę rozwijania rodzimej żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej wskazał także w liście do uczestników konferencji marszałek Sejmu Bronisław Komorowski. Wicemarszałek Senatu Marek Ziółkowski, jeden z inicjatorów powołania Zespołu Parlamentarnego, stwierdził, że ideą Zespołu jest "być rzecznikiem polskich rzek, a także nadrzeczy, terenów położonych wokół rzek i innych wodnych dróg śródlądowych".

Według marszałków sala pełna była VIP. My z przyjemnością stwierdziliśmy, iż przynajmniej połowa reprezentowała laureatów Nagrody Przyjaznego Brzegu – i innych sojuszników działań podejmowanych w Centrum Turystyki Wodnej PTTK.

Zdaniem wicemarszałka, Polska odwróciła się od rzek, widać to w miastach i ich zabudowie, w wykorzystaniu gospodarczym i turystycznym polskich rzek. Teraz nadszedł czas na wspólne, zdecydowane działanie zmieniające tę tendencję. Wicemarszałek zaproponował, by zacząć od turystycznego wykorzystania rzek i nadrzeczy, traktując ruch turystyczny jako motor dalszego rozwoju. Przez Polskę mają przechodzić trzy międzynarodowe szlaki wodne. W Polsce obserwuje się

coraz większe zapotrzebowanie na turystykę wodną. Marek Ziółkowski wyraził przekonanie, że rozwój turystyki wodnej ożywi gospodarkę, wpłynie na wzrost miejsc pracy, przyczyni się do większej troski o środowisko, ochronę naszych rzek. Senator Piotr Głowski - przewodniczący Zespołu - przedstawił cele i zadania Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej. Senator zwrócił uwagę, że w Polsce zajmującej 5 miejsce w Europie pod względem długości dróg wodnych, w pierwszych trzech latach po II wojnie wykonano więcej prac inwestycyjnych na drogach wodnych, aniżeli w całym późniejszym pięćdziesięcioleciu. Parlamentarny Zespół, jak stwierdził Piotr Głowski, nie zamierz tworzyć nowych papierowych strategii, lecz krok po kroku dążyć do rewitalizacji szlaków wodnych. Odbudowa dróg wodnych powinna stać się priorytetem państwa. Wprowadzić też należy ułatwienia legislacyjne do uprawiania turystyki wodnej. W konferencji udział wzięli przedstawiciele Urzędów Żeglugi Śródlądowej, Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych, parlamentarzyści oraz reprezentanci samorządu terytorialnego.

Dyskusja nie była drętwa – jeden z uczestników, przyznając się do wielu lat doświadczeń na wodzie i na takich spotkaniach, po wysłuchaniu opinii, iż trzeba opisać sytuację obecną i zaproponować działania – radośnie wyciągnął Memoriał w sprawie polskich wód sprzed kilkunastu lat, stwierdzając iż dalej jest aktualny. Dodał – iż są pod nim podpisy obecnego premiera i marszałka Sejmu, zaś na CD ROM nagrane ich wypowiedzi, jak ważna to sprawa...

Poniżej przytaczamy tekst wystąpienia Prezesa Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, przygotowanego na tę debatę. Pomimo wykazania oczywistej zależności pomiędzy ruchem turystycznym i żeglugą towarową - wystąpienie zostało przerwane jako wygłaszane "nie na temat".

Pan Marek Ziółkowski - Wicemarszałek Senatu RP

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie, działając jako krajowa reprezentacja przedsiębiorców realizujących transport przyjazny środowisku na kilkuset statkach śródlądowych, wyraża swoje głębokie zaniepokojenie niektórymi zagadnieniami prac Parlamentarnego Zespołu ds. Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej.

Pragniemy zaznaczyć, że popieramy wszelkie formy inicjatyw związanych z rozwojem turystyki wodnej w

Polsce, jednakże te działania nie powinny stanowić przeszkody w funkcjonowaniu śródlądowego transportu wodnego. Niestety obecna rzeczywistość jest taka, że towarowa żegluga śródlądowa, promowana w Unii Europejskiej na równi turystyką wodną, w naszym Kraju przegrywa walkę o równe traktowanie z szeroko rozumianym lobby turystycznym. Dowodem powyższej tezy jest m.in. zaplanowany na dzień 29.05.2008r. Program obrad w Senacie RP, poświęconych wyłącznie zagadnieniom rozwoju turystyki wodnej w Polsce.

Korzystając z okazji zaproszenia do udziału w obradach Senatu RP, za które ZPAŚ dziękuje, pragniemy przedstawić istotne zagadnienia, których wzięcie pod uwagę, naszym zdaniem, może przyczynić się do rozwiązania głównego powodu dzisiejszego spotkania tj. rozwoju turystyki wodnej w Polsce.

1. Transport wodny jako partner w rozwoju turystyki wodnej.

Kilkaset śródlądowych statków towarowych, zrzeszonych w naszym Związku, jest zmuszonych do pływania głównie po wodach Europy Zachodniej nie ze względu ekonomiki transportu lecz z powodu fatalnego stanu utrzymania śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Z wieloletnich doświadczeń i obserwacji, przekazanych przez naszych armatorów pływających na obcych wodach wynika, że w żadnym infrastrukturalnie rozwiniętym państwie, do których Polska aspiruje, nie można spotkać tak kuriozalnego podejścia do rozwoju dróg wodnych przeznaczonych wyłącznie dla turystyki. Taką politykę rozwoju można porównać do budowy ścieżek rowerowych na pasie zniszczonej autostrady pozostając w nadziei, że samochody ciężarowe też w pewnym stopniu mogą z nich korzystać.

Proponujemy oczywistą zmianę filozofii podejścia do zagadnienia rozwoju turystyki wodnej w Polsce, a polegającą na tym, że jeśli istniejące już od stuleci magistrale wodne będą chociażby w stopniu minimalnym udrożnione do transportowego wykorzystania, wówczas na pewno te same drogi wodne staną się autostradami dla statków turystycznych. Takie podejście do rozwiązania problemu spowoduje, że nawet te śródlądowe drogi wodne, które już dziś są niedrożne nie tylko dla transportu lecz także dla komercyjnej tranzytowej turystyki wodnej /w miesiącach letnich kiedy to wodniacy wyruszają na szlaki wodne, bujna roślinność, uniemożliwia żeglowanie nawet kilkuset konnym statkom towarowym, przypadki zgłaszane przez armatorów pływających po Noteci/ mają szanse w

szybkim tempie stać się samofinansującym elementem wodnej infrastruktury komunikacyjnej, z następujących powodów:

1.1. Inwestycje w transport wodny wygenerują korzystniejsze warunki eksploatacyjne dla turystyki wodnej.

Jeśli droga wodna jest drożna dla dużych statków towarowych, to tym bardziej jest drożna i bezpieczniejsza do przebycia dla małej floty turystycznej, tym bardziej tej części małej floty bez patentu. Infrastruktura brzegowa dla dużych statków towarowych jest utrzymywana przez cały rok, natomiast jej część zawsze może być udostępniona dla małych statków w tak krótkim sezonie turystycznym, jaki występuje w naszym Kraju.

1.2. Inwestycje w transport wodny wygenerują korzystniejsze instrumenty ekonomiczne utrzymania drogi wodnej, bardziej zbliżające do modelu jej samofinansowania się, a więc tańsze dla Państwa. Statki turystyczne ponoszą tylko znikome opłaty za służowanie oraz korzystają z szeregu ulg w tych opłatach. Statki towarowe oprócz znacznych opłat za służowanie każdego ze statków zestawu ponoszą również znaczne opłaty za korzystanie z drogi wodnej (opłata za każdy tonokilometr od statku pustego oraz jeszcze wyższa opłata od statku załadowanego).

1.3. Sezonowość turystyki wodnej nie udźwignie ciężaru całorocznego utrzymania drogi wodnej.

Uzyskanie tych samych efektów poprzez promowanie wyłącznie turystyki wodnej przyniesie korzyści jedynie sezonowe (maj-wrzesień) zamiast korzyści całorocznych, wynikających z transportu wodnego.

1.4. Bilans korzyści w rozwoju regionalnym przemawia za polityką rozwoju turystyki zawartej w transporcie wodnym, a nie odwrotnie.

Korzyści płynące z turystyki wodnej będą miały wymiar tylko sezonowy oraz lokalny, polegający ożywieniu sektora usług w obrębie marin i przystani, zamiast całorocznego wymiaru makroekonomicznych korzyści regionalnych, jak w przypadku najtańszego transportu wodnego, który zawsze powoduje ożywienie sektora produkcji i handlu wzdłuż całej drogi wodnej oraz dodatkowe żywienie sektora usług w zakresie obsługi floty towarowej tj. porty, przeładownie, stocznie oraz kadry obsługi wodnej i lądowej, nabywające całoroczne zatrudnienie w

przeciwieństwie do sezonowej kadry obsługi turystyki wodnej.

Wobec powyższego wynika, że właśnie żegluga towarowa (m.in. wykorzystanie potencjału unijnych środków, przeznaczonych na rozwój transportu przyjaznego środowisku) może wygenerować najkorzystniejszą dla turystyki wodnej i oczekiwaną poprawę infrastruktury dróg wodnych oraz jej infrastruktury brzegowej, a także może mieć znaczący wpływ na stworzenie warunków zbliżających do modelu samofinansowania się całej drogi wodnej.

Z tych względów priorytety transportu śródlądowego nie stanowią przeszkody dla realizacji priorytetów turystyki wodnej, a wspólne i niekonkurencyjne ich wykorzystanie w znacznym stopniu przyspieszy osiągnięcie wspólnych celów oraz ich utrzymanie i dalszy rozwój.

2. Promocja żeglugi śródlądowej – stan obecny.

2.1. Szkodliwy partykularyzm samorządów w promocji żeglugi śródlądowej.

Samorządy jako potencjalny beneficjent funduszy unijnych, przeznaczonych m.in. na rozwój transportu przyjaznego środowisku, nie dostrzegają wyjątkowej okazji do wykorzystania tych funduszy dla osiągnięcia celów związanych z ożywieniem turystyki wodnej. Partykularyzm samorządów w tym zakresie polega na tym, że zarówno duże aglomeracje miejskie, jak i małe miasteczka położone nad drogą wodną, budują oazy turystyczne, do których tranzytem wodnym nie można dopłynąć nawet małym statkiem turystycznym. Samorządy nie angażują się w udrożnienie i rozwój całych dróg wodnych, będących gwarantem ożywienia ruchu turystycznego w już powstałych, nowych i bezludnych, marinach turystycznych. Nawet zwolnienie z posiadania patentu nie będzie wystarczającą zachętą do podjęcia ryzyka dopłynięcia do tych marin w skrajnie złych warunkach nawigacyjnych, jakie panują na łączących je drogach wodnych.

2.2. W samorządach panuje błędny prymat polityki ożywienia turystyki wodnej kosztem likwidacji infrastruktury służącej dla transportu wodnego.

Nawet w dużych aglomeracjach miejskich takich jak: Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Szczecin, Kraków, Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk od wieków opierających swój dostatek na właściwym wykorzystaniu gospodarczym rzek kanałów, likwiduje się obecnie istniejącą jaszce

infrastrukturę transportu wodnego. Na przykładzie doświadczeń armatorów towarowych z rejonu „Bydgoskiego Węzła Wodnego” i „Szczecińskiego Węzła Wodnego” potwierdza się teza, że samorządy wyrządzają „niedźwiedzią przysługę” dla transportu wodnego. W Bydgoszczy, Szczecinie zmieniono plany zagospodarowania przestrzennego, nie uwzględniając opinii przewoźników śródlądowych, zlikwidowano miejsca postojowe dla floty towarowej, niejednokrotnie wbrew opinii administracji wodnej. W efekcie w miejscach, gdzie kiedyś statki turystyczne stawały obok towarowych, powstać mają, śmiemy twierdzić, pustawe, niszczące z latami mariny gdyż zabraknie kasy unijnej na ich utrzymanie. Dlaczego puste? Bo w sezonie turystycznym polskie szlaki śródlądowe po prostu wysychają lub zarastają chaszczami, a turysta wodniak nie zaryzykuje pozostawienia swojej wymarzonej łodzi na mieliznach polskich rzek. Popłynie swoim stateczkiem do cywilizowanej Europy.

3. Projekt „Noteć bez patentu” - w obecnych warunkach nawigacyjnych można zaryzykować jego wdrożenie poza drogą wodną Wisła-Odra oraz rz. Wartą.

Dzisiejszy stan prawny w Polsce pozwala na kierowanie bez patentu stosunkowo dużymi statkami turystycznymi (statki bez napędu mechanicznego o długości kadłuba do 7,5 m oraz statki z napędem mechanicznym o łącznej o mocy silników do 10 kW – bezwzględnie na długość kadłuba). Z obserwacji podobnych rozwiązań stoczniowych na wodach Europy zachodniej wynika, że w praktyce mogą być to mieszkalne barki turystyczne i jachty typu houseboat o długości kadłuba 10-15m, a niekiedy dochodzące do 20m na mieszkalnych barkach kanałowych typu angielskiego.

Należy dodać, że systemy ruchu turystycznego bez patentu w Europie zachodniej funkcjonują już od bardzo dawna, nawet na większych statkach, jednakże na tych drogach wodnych, które obecnie już nie są wykorzystywane do transportu ładunków.

Mając na uwadze bezpieczeństwo żeglugi turystycznej i towarowej, uważamy, że obecny stan drogi wodnej Wisła-Odra może stanowić realne zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi po wdrożeniu projektu „Noteć bez patentu”. Pragniemy zauważyć, że obecnie w tym rejonie, może sporadycznie ale jednak jest wykorzystywana transportowo droga Wisła-Odra, przyszła E-70.

Z uwagi na ważność poruszonych problemów ZPAŚ w Szczecinie prosi o włączenie wystąpienia do protokołu

przedmiotowego posiedzenia w Senacie RP.

Prezes Zarządu
Zbigniew Garbień

Byłem na tej konferencji, też głos zabierając. Jednocześnie zgadzam się - i nie zgadzam z kolegą armatorem. To spotkanie miało turystykę w temacie, zaś prowadzący je informowali, iż będą jeszcze okazje dyskusji o żegludze, w tym towarowej. Po drugie, obok wspomnianych "autostrad" wodnych, wspólnych dla różnych form żeglugi, są drogi wodne "krajowe i powiatowe" a nawet wodne "ścieżki", faktycznie tylko dla "żeglugi kajakowej". Ilustrowałem to słowami, iż jest w Polsce nieco ponad 100 km dróg wodnych o standardzie europejskim, w dodatku w przypadku Wisły w kilku fragmentach, ze sobą nie połączonych (Kaskada Górnej Wisły, Jezioro Włocławskie, fragment ujściowy Wisły), mniej niż 4 tysiące kilometrów oficjalnych dróg wodnych, stanowiących w przybliżeniu połowę z trochę ponad 7 tysięcy szlaków dostępnych dla jachtów. A łącznie szlaki dostępne stale lub czasowo dla kajakarstwa szacuje się na 30 tysięcy kilometrów.

Więc czasem wspólnie jesteśmy użytkownikami, często są do odrębne szlaki. Konieczne jest odróżnienie dróg wodnych o faktycznym znaczeniu dla żeglugi towarowej i pasażerskiej, od szlaków mogących służyć (niemal wyłącznie) turystyce. Co nie przeszkadza, byśmy wspólnie stanowili jedno lobby na rzecz dostępności dróg i szlaków wodnych.

W tym kontekście bardzo ważny był dla mnie formalny wniosek "turysty" Mirosława Słowińskiego - iż samorzady i prywatni inwestorzy mogą budować przystanie i sprzęt pływający, ale Parlament powinien wprowadzić do budżetu fundusze na udrożnienie (dla wszystkich) głównych dróg wodnych. Korespondowało to z wcześniejszą uwagą kol. Andrzeja Tomczyka, iż na dolnej Wiśle fundusze RZGW wystarczają na remont rocznie 20 ostróg, co znaczy iż na remont wszystkich potrzeba 144 lata...

Na koniec liczę, iż na jakimś kolejnym spotkaniu o żegludze towarowej nikt mi nie odbierze głosu, gdy spróbuję coś powiedzieć o dostosowaniu dróg wodnych i portów także dla turystów.

Mirosław Czerny

 **Powrót**

