

2385

INSTYTUT TURYSTYKI

KAZIMIERZ KLIMASZEWSKI

**ZAŁOŻENIA
ROZWOJU
TURYSTYKI
WODNEJ
W POLSCE
W LATACH 1971-1985**

INSTYTUT TURYSTYKI

KAZIMIERZ KLIMASZEWSKI

ZAŁOŻENIA ROZWOJU
TURYSTYKI WODNEJ W POLSCE
W LATACH 1971—1985

Poufne Nr 000746

WARSZAWA 1973

	str.
Tab.Nr 16 - Ilość turystycznych łodzi żaglowych w eksploatacji	69
Tab.Nr 17 - Wielkość produkcji turystycznych łodzi żaglowych	70
Tab.Nr 18 - Rozbudowa morskiej flotylli jachtowej	71
Tab.Nr 19 - Szczegółowa rozbudowa flotylli pełnomorskiej	72
Tab.Nr 20 - Rotacja sprzętu morskiego	73
Tab.Nr 21/1 - Eksploatacja flotylli pełnomorskiej	74
Tab.Nr 21/2 - Zapotrzebowanie kadrowe flotylli pełnomorskiej	75
Tab.Nr 22 - Liczba osób uprawiających motorowodniactwo	76
Tab.Nr 23 - Wskaźniki procentowe ilustrujące różne formy uprawiania motorowodniactwa	77
Tab.Nr 24 - Liczba osób uprawiających różne formy motorowodniactwa	78
Tab.Nr 25 - Ilość turystycznych łodzi motorowych w eksploatacji	79
Tab.Nr 26 - Wielkość produkcji turystycznych łodzi motorowych	80

II. SZLAKI I ZBIORNIKI WODNE W POLSCE I ICH KLASYFIKACJA DLA POTRZEB TURYSTYKI

1. Geografia wód Polski	82
2. Gospodarka wodna w Polsce	87
3. Zasady klasyfikacji szlaków i akwenów	112

Tabele

Tab.Nr 1 - Zestawienie zbiorcze szlaków turystyki wodnej	117
Tab.Nr 2 - Szlaki kajakowe - przepustowość indywidualna	118
Tab.Nr 3 - Szlaki kajakowe - przepustowość masowa	119
Tab.Nr 4 - Szlaki żeglarskie	120
Tab.Nr 5 - Turystyczne szlaki wodne wg województw	121
Tab.Nr 6 - Zbiorcza tabela powierzchni akwenów	122
Tab.Nr 7 - Zestawienie powierzchni poszczególnych akwenów	123

III. PRÓBA OBLICZENIA POJEMNOŚCI SZLAKÓW WODNYCH I AKWENÓW

1. Wstęp	132
2. Metoda obliczenia pojemności szlaków	133
3. Pojemność szlaków	136
4. Metoda obliczenia pojemności akwenów	136
5. Pojemność akwenów	141
6. Wnioski	142

Tabele

Tab.Nr 1 - Pojemność turystycznych szlaków wodnych	144
Tab.Nr 2 - Pojemność turystycznych szlaków kajakowych	145
Tab.Nr 3 - Pojemność turystycznych szlaków żeglarskich	146
Tab.Nr 4 - Pojemność poszczególnych akwenów wg województw	147
Tab.Nr 5 - Zbiorcza tabela pojemności akwenów	153
Tab.Nr 6 - Zbiorcze zestawienie pojemności turystycznych szlaków wodnych i akwenów	154

IV. ZAŁOŻENIA ZAGOSPODAROWANIA SZLAKÓW I AKWENÓW ŚRÓDLĄDOWYCH ORAZ PORTÓW MORSKICH DLA POTRZEB TURYSTYKI WODNEJ W LATACH 1971-1985

1. Wstęp	156
2. Przystosowanie i zagospodarowanie szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej	158
3. Obiekty i urządzenia turystyki wodnej	161
4. Istniejący stan zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych oraz portów morskich dla potrzeb turystyki wodnej	168
5. Zasady zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych oraz portów morskich dla potrzeb turystyki wodnej w latach 1971-1985	175

Tabele

Tab.Nr 1 - Zestawienie ogólne istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej	186
Tab.Nr 2 - Zestawienie zbiorcze istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków o przepustowości masowej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym	187
Tab.Nr 3 - Zestawienie szczegółowe	
A. Istniejące i projektowane zagospodarowanie szlaków o przepustowości masowej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym	188
B. Istniejące i projektowane zagospodarowanie szlaków o przepustowości indywidualnej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym	196
C. Istniejące i projektowane zagospodarowanie ważniejszych pojedynczych akwenów	198
D. Istniejące zagospodarowanie szlaków o znaczeniu regionalnym i mniej ważnych akwenów	200
Tab.Nr 4 - Zestawienie szczegółowe istniejących przywodnych ośrodków turystycznych	201
Tab.Nr 5 - Zestawienie szczegółowe istniejących stanic wodnych	202
Tab.Nr 6 - Zestawienie zbiorcze istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej wg województw	204
Tab.Nr 7 - Zestawienie szczegółowe istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej wg województw	205
Tab.Nr 8 - Zbiorcze zestawienie projektu zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej w poszczególnych okresach 5-letnich	212
Tab.Nr 9 - Wskaźniki zagospodarowania szlaków i akwenów w poszczególnych okresach 5-letnich /ilość miejsc w obiektach turystycznych na 1 km szlaków i 100 ha akwenów/	213

	str.
Tab.Nr 10 - Projekt zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej w poszczególnych okresach pięcioletnich - w tym :	
A. Szlaki międzynarodowe i ogólnokrajowe o przepustowości masowej	214
B. Szlaki międzynarodowe i ogólnokrajowe o przepustowości indywidualnej	215
C. Ważniejsze pojedyncze akweny	216
D. Szlaki regionalne i mniej ważne akweny	217
Tab.Nr 11 - Budowa i rozbudowa morskich portów jachtowych i przystani w latach 1971-1985	218
Tab.Nr 12 - Budowa i rozbudowa morskich portów jachtowych i przystani w poszczególnych okresach 5-letnich	219
Bibliografia	220
Mapa - Szlaki i akweny turystyki wodnej	223

Przedmowa

Turystyka wodna częściej jest tematem literatury przygodowej lub przewodnickiej niż opracowań typu naukowego. Więcej także poświęcono publikacji technice i metodyce uprawiania tej turystyki, niż jej społeczno-ekonomiczno-przestrzennym uwarunkowaniom. Praca mgr Kazimierza Klimaszewskiego - "Założenia rozwoju turystyki wodnej w Polsce w latach 1971-1985" - ma więc charakter nowatorski, chociaż jest już trzecim z kolei opracowaniem z dziedziny turystyki wodnej, wykonanym w byłym Zakładzie Zagospodarowania Turystycznego GKKFiT i w Instytucie Turystyki.

Stały rozwój turystyki wodnej wśród mieszkańców Polski i wielu innych uprzemysłowionych krajów, jej duża atrakcyjność i wysokie walory zdrowotno-rekreacyjno-wychowawcze, skłoniły tak organizacje społeczne jak i czynniki państwowe do zwrócenia na nią bacniejszej uwagi. W pomyślnym klimacie rozwinęła się więc inicjatywa badawcza grupy specjalistów różnych dziedzin i zaraz czynnych turystów-wodniaków i działaczy turystycznych, przede wszystkim: mgr Kazimierza Klimaszewskiego i mgr Andrzeja Rościszewskiego - żeglarzy, inż. Lesława Dobruckiego - kajakarza i inż. Tadeusza Adelta - motorowodniaka.

We wrześniu 1968 r. zorganizowano w Warszawie pięciodniowe sympozjum, podczas którego definiowano problemy, najważniejsze dla podjęcia prac, mających na celu zarysowanie perspektyw rozwojowych turystyki wodnej w Polsce. W sympozjum uczestniczyło ponadto rzeczoznawców - doświadczonych turystów wodnych, działaczy organizacji społecznych rozwijających turystykę wodną oraz przedstawicieli zainteresowanych instytucji. Referaty i wystąpienia z dyskusji zostały opublikowane w numerach 3 i 5 "Studiów i materiałów", wydawanych przez ZZT GKKFiT /Wrocław 1969/.

W 1970 r. w ramach prac nad Planem Kierunkowym Zagospodarowania Turystycznego Polski wytypowano i oceniono szlaki wodne akweny, przydatne dla turystyki wodnej, wyznaczono ich funkcję ogólne zasady zagospodarowania dla potrzeb tejże turystyki. I to opracowanie poddane było ocenie fachowców.

Wspomniane czynności, opracowania i dyskusje, pomogły bliżej sprecyzować tematykę studiów, ich zasięg i zakres, poznać stan istniejący, określić horyzont czasowy i stopień uszczegółowienia, umożliwiły dokonanie projekcji, wstępnych hipotez i prognoz rozwojowych oraz sformułowanie programu na przyszłość.

Pierwsze wersje pracy mgr Kazimierza Klimaszewskiego podane były wszechstronnej ocenie. Prof. dr Adam Wolff z Warszawy w swojej recenzji stwierdził m.in.: " /.../ omówione opracowania są pierwszym tego rodzaju kompleksowym ujęciem problematyki turystyki wodnej w skali całego kraju. Wieloletnia działalność autora, zarówno jako czynnego turysty wodnego, jak i działacza społecznego w dziedzinie turystyki wodnej, pozwoliła mu ująć poruszane zagadnienia nie tylko od strony teoretycznej, ale również od strony praktycznej. Przeprowadzone analizy i usystematyzowanie całego materiału tworzą trwały fundament pod wszystkie dalsze prace nad rozwojem turystyki wodnej w Polsce. Logiczne rozbięcie całości problematyki na części wyczerpujące poszczególne zagadnienia nadało pracy dużą przejrzystość i łatwość znalezienia potrzebnych informacji, przy jednoczesnym kompleksowym wyczerpaniu tematu. Przyjęte w opiniowanej pracy prognozy dalszego rozwoju turystyki wodnej oraz pojemności szlaków i akwenów mogą być dyskutowane. Jednak w świetle faktu, że w kraju nie były prowadzone badania, pozwalające na oparcie ich o bardziej ścisłe dane, należy uznać przyjęte przez autora kryteria za słuszne i prawidłowe, tym bardziej, że wypływają z wieloletniej praktyki. Zarówno rozwój ilościowy turystyki wodnej jak i wskaźniki pojemności szlaków i akwenów są funkcją wielu elementów, między innymi polityki państwa w tej dziedzinie oraz kultury osobistej turystów."

Prof. Piotr Szawernowski z Gdańska pisał w swojej recenzji m.in.: "Praca obejmuje wszechstronnie zagadnienia turystyki wodnej w naszym kraju, uwzględniając zarówno potrzeby turystyki ogólnokrajowej jak i międzynarodowej. Turystykę wodną o charakterze lokalnym potraktowano raczej marginesowo, co wydaje się słuszne w świetle zaspokojenia w pierwszym rzędzie potrzeb ogólniejszych. /.../ pragnę podkreślić, że praca przedstawiona do oceny jest wykonana bardzo wnikliwie - ocena stanu istniejącego nie nastrocza poważniejszych wątpliwości, a program rozwoju, choć nieco optymistyczny, wydaje się dość realny dla okresu 1971-1985";

Autor uwzględnił w publikowanym obecnie opracowaniu uwagi szczegółowe wyżej wymienionych recenzentów, zgłoszone przez innych fachowców, a również przez Komisję Turystyki Kajakowej ZG PTTK, Komisję Rekreacji Wodnej ZG TKKF, Komisję Turystyki PZŻ i Komisję Turystyki PZK. Wspomniane fachowe komisje zainteresowanych organizacji społecznych pozytywnie oceniły całokształt opracowania. Zostało ono również zaaprobowane przez Komisję d/s Turystyki Kwalifikowanej GKKFiT, a następnie przez Radę Turystyki GKKFiT.

Praca mgr Kazimierza Klimaszewskiego nie ma charakteru planistycznej dyrektywy. Jest w szeregu elementach nadal dyskusyjna. Można jej wytknąć np. brak próby nakreślenia ekonomicznych zasad eksploatacji obiektów i urządzeń turystyki wodnej. Jest jednak ta praca na tyle zamkniętą całością i ma na tyle kompleksowy charakter, że udostępnienie jej szerszemu gronu odbiorców nie powinno być odkładane. Wiele tez i wniosków nadaje się do praktycznego wykorzystania, chociażby w regionalnym zakresie, a ponieważ turystyczne zagospodarowanie kraju będzie postępowało szybko naprzód, więc przy jego konkretyzowaniu w dziedzinie turystyki wodnej "Założenia rozwoju ..." będą bardzo przydatne. Zwłaszcza, że praca mgr Kazimierza Klimaszewskiego ma zarówno cel ofensywny, wynikający z przekonania autora o skuteczności działania perspektywicznego, jak i cel defensywny, koncentrujący się na ochronie naturalnego środowiska, podstawowego warunku rozwoju turystyki wodnej.

mgr Zbigniew Mikołajczak

I

PROGNOZA ROZWOJU TURYSTYKI WODNEJ
W POLSCE W LATACH 1971-85

1. W s t ę p

1.1. Ogólna charakterystyka turystyki wodnej

W Polsce, w ostatnich latach, daje się zaobserwować stały, systematyczny wzrost popularności turystyki wodnej. Bezpośrednią przyczyną tego zjawiska jest duża atrakcyjność poszczególnych dyscyplin turystyki wodnej, tj. turystyki kajakowej, żeglarskiej, motorowodnej, których uprawianie daje poczucie opanowania sił przyrody oraz stwarza możliwości bezpośredniego obcowania z naturalnym środowiskiem otaczającym człowieka.

Nie można jednak pominąć faktu, że pośrednią przyczyną rozwoju turystyki wodnej w Polsce jest postępujący szybko wzrost industrializacji i urbanizacji kraju. Procesy te wywołują wśród ludzi mieszkających w miastach - analogicznie we wszystkich rozwiniętych gospodarczo krajach - naturalną potrzebę spędzania możliwie jak największej ilości wolnego czasu na otwartym powietrzu, w ciszy, "na łonie natury". Zapewnia to, w sposób wręcz idealny, turystyka wodna, która w szczególności:

- umożliwia stałe przebywanie na otwartym powietrzu, połączone z umiarkowaną gimnastyką /wiosłowanie, żeglowanie, biwakowanie/ oraz zdrowotnym działaniem mikroklimatu terenów nadwodnych,
- stwarza dobre warunki odpoczynku psychicznego i fizycznego, poprzez całkowitą odmianę normalnego trybu życia i stałą zmianę krajobrazu.

Turystyka wodna obok dużych walorów zdrowotno-rekreacyjnych charakteryzuje się także tym, że u osób ją uprawiających wytwarza korzystne warunki do kształtowania tak pożytecznych cech, jak wytrzymałość, zaradność, szybki refleks i orientacja, poczucie obowiązku i koleżeństwa, umiejętność współżycia w zespole.

Rozwój tych cech jest ze społecznego punktu widzenia rzeczą

bardzo pożądaną.

Dla pełnej charakterystyki turystyki wodnej należy jeszcze dodać, że można ją uprawiać niemal przez całe życie, od najmłodszych lat do późnej starości. Nierzadko spotyka się na kajakach rodziców z małymi, nawet kilkuletnimi dziećmi.

Mylny jest pogląd, że do uprawiania turystyki wodnej, w popularnym tego słowa znaczeniu, potrzeba wyjątkowej kondycji fizycznej. Mogą ją uprawiać z powodzeniem również ludzie o słabszym zdrowiu, nawet z niegroźną wadą serca.

Turystyka wodna jest przy tym jedyną z najtańszych form turystyki, zarówno krajowej jak i zagranicznej.

Jako jedna z dyscyplin turystyki kwalifikowanej, turystyka wodna wymaga specjalnych umiejętności, gdyż woda jest żywiołem z którym należy się liczyć. Aby ją uprawiać bezpiecznie, trzeba zdobyć odpowiedni zasób wiedzy, zarówno teoretycznej jak i praktycznej, różny zresztą w poszczególnych dyscyplinach turystyki. Stosunkowo najmniej kwalifikacje wymagane są do uprawiania turystyki kajakowej, ale karta pływacka jest niezbędna. Natomiast dla uprawiania turystyki żeglarskiej i motorowodnej, oprócz karty pływackiej, należy posiadać specjalistyczne wykształcenie udokumentowane odpowiednim patentem.

1.2. Formy uprawiania turystyki wodnej

W turystyce wodnej, bez względu na rodzaj użytkowanego sprzętu - tak w turystyce kajakowej, jak w żeglarskiej, czy motorowodnej - należy rozróżnić dwie zasadnicze formy uprawiania, to jest turystykę dużą i turystykę małą:

- Turystyka duża to dłuższe wędrówki wodne, trwające ponad 3 dni, po wodach śródlądowych lub morskich, połączone /przy pływaniu po śródlądziu/ z biwakowaniem. Najpełniejszą jej formą są zarówno parotygodniowe wędrówki kajakowe po dzikich szlakach wodnych /dłuższe rejsy żeglarskie i wyprawy motorowodne/, jak i pełnomorskie rejsy żeglarskie po Morzu Bałtyckim lub Morzu

Północnym.

- Turystyka mała to zarówno krótkie parogodzinne pływanie w dzień powszedni, po pracy, jak i dłuższe weekendowe, sobotnio-niedzielne. W tej formie turystyki przeważają zwykle elementy rekreacyjne, choć coraz częściej spotykać się można, w tych krótkich pływaniach, z elementami czystej turystyki. Do takich należy zaliczyć organizowane etapowe spływy kajakowe, które trwają parę niedziel i każdej niedzieli jest pokonywany następny etap szlaku.

Formą pośrednią między turystyką dużą a małą są niedalekie lokalne pływania organizowane w oparciu o stały biwak, usytuowany najczęściej nad atrakcyjnym akwenem. Łączy się to często z przewiezieniem sprzętu drogą lądową. W tej formie przeważają elementy wypoczynku i rekreacji na wodzie.

1.3. Główne tendencje rozwojowe turystyki wodnej za granicą

Na całym świecie, a szczególnie w krajach wysoko uprzemysłowionych, daje się obserwować od wielu lat, niemal od zakończenia II-ej wojny światowej, olbrzymi wzrost zainteresowania turystyką wodną. Obok turystyki wodnej w czystej formie, tj. dłuższych spływów kajakowych i rejsów żeglarskich czy motorowodnych, wraz z rozwojem motoryzacji nastąpił dynamiczny rozwój małych form turystyki wodnej, uprawianej przy pomocy różnego rodzaju mini-łódek, często składanych lub pneumatycznych, przewożonych w bagażnikach czy na dachach samochodów, albo za samochodami na specjalnych przyczepach. Jednostki te, najczęściej żaglowe lub z przyczepnym silnikiem, o bardzo różnym wyglądzie i typie niespotykanym w Polsce, są przeznaczone przede wszystkim do pływania weekendowych i krótkich 2-3 dniowych wycieczek opartych o rozwiniętą bazę lądową. Mają one 3 cechy charakterystyczne: wymiary pozwalające z reguły na przewóz na dachu samochodu osobowego, ciężar umożliwiający łatwe przenoszenie przez dwie osoby, wreszcie technologię produkcji

zapewniającą niską cenę. Jako przykład można wymienić takie angielskie mini-łódki, jak "Mirror" /6,1 m² żagla, długość 3,3 m, waga 61 kg, cena 100 £ - sklejka zszywana drutem miedzianym/, lub też "Mail-boat" /4,2 m² żagla, długość 2,4 m, waga 31 kg, cena 50 £ - kształtka ze styropianu/. Na tego typu, i podobnych, łódkach pływa się na zachodzie Europy nie tylko po wodach śródlądowych, ale również na redach portów i wzdłuż plaż.

Jednocześnie powstała nowa, masowa gałąź turystyki wodnej, bliższa wypoczynkowi na wodzie niż turystyce. Na różnego rodzaju mieszkalnych konstrukcjach pływających, bardziej zbliżonych do domków pływających niż do łodzi turystycznych, zwykle holowanych bez własnego napędu - ludzie wypoczywają na wodzie z dala od ruchu i zgiełku dużych miast.

Należy jeszcze wspomnieć o szeroko rozwiniętej na Zachodzie Europy, szczególnie we Francji, specyficznej formie morskiej turystyki żeglarskiej, u nas zupełnie nieznanej. Jest to turystyka przybrzeżna, uprawiana na łodziach mieczowych i mieczowo-balastowych, tzw. day-boat - tylko do pływania w porze dziennej /w dzień płynie się wzdłuż wybrzeża morskiego, a wieczorem zatrzymuje na nocleg na plaży, w ujściach rzek lub w małych portach rybackich/.

Podane poniżej dane statystyczne za 1967 rok w/g Deutsche Bauzeitschrift Nr 12/1968 r., chociaż nie najświeższej daty, są jednak ilustracją porównawczą popularności turystyki wodnej na świecie. Liczby te są przybliżone, gdyż w większości państw nie obowiązuje urzędowa rejestracja amatorskich - tak śródlądowych jak i morskich - jednostek pływających.

Lp.	P a ń s t w o	Ilość amator- skich jedno- stek pływając.	Liczba ludn. na jednostkę	% ludn. upraw. turyst. i spor- ty wodne.
1	USA	9.000.000	22	18,1 .
2	Szwecja	300.000	25	15,3
3	Kanada	700.000	29	13,7
4	Norwegia	62.000	61	6,6
5	Szwajcaria	60.000	100	4,0
6	NRD	116.000	147	2,7
7	NRF	184.000	312	1,3
8	Francja	130.000	360	1,0
9	Włochy	100.000	500	0,8
10	PRL x/	20.000	1.597	0,6
x/ wg danych Związków Krajowych				

Wprowadzenie tworzyw sztucznych do budowy turystycznego sprzętu, począwszy od kajaków do jachtów morskich, zupełnie zmieniło technologię produkcji, eliminując drogi materiał, jakim jest drewno, i pracochłonną robociznę. Przy masowej produkcji na potrzeby rynku koszt sprzętu przy zmienionej technologii wytwarzania bardzo się obniżył, co z kolei stworzyło sprzyjające warunki dla dalszego wzrostu popytu.

Podstawowym materiałem budowlanym na całym świecie jest obecnie laminat poliestrowo-szkłany. Coraz więcej spotyka się małych łodzi produkowanych metodą wtryskową lub prasowanych na gorąco z różnego rodzaju tworzyw sztucznych, co jeszcze zmniejszyło koszty wytwarzania.

Kadłuby budowane z drewna są dziś unikatem, takim samym jak liny z włókien naturalnych, czy też żagle bawełniane. Wszelkie odmiany dakronu, orlonu i terylenu stanowią surowce dla żaglowistrzów, którzy nie tylko szyją żagle, ale i kleją je.

Rynek zachodni cechuje wielka różnorodność sprzętu, w zależności od celu użytkowania i cech osobistych użytkowników. Przykładem może tu być produkcja kajaków - sztywne i składane, na wody nizinne i wody górskie, dla starszych dzieci, tj. w granicach

8-12 lat, dla młodzieży, dla potrzeb krótkich turystycznych wędrówek - w oparciu o stały biwak, względnie wędrówek wielodniowych z koniecznością przewożenia osobistego i biwakowego wyposażenia. Istniejący we Francji koncern pod nazwą Jachting France produkuje nie mniej, nie więcej tylko 40 różnych typów łodzi i jachtów, wytwarzanych seryjnie.

Obserwowana od lat na Zachodzie Europy tendencja budowy małych jachtów morskich trwa. Coraz więcej pojawia się konstrukcji bardzo małych jachcików. Wymiary ich ulegają nieustannej redukcji. Jeszcze przed paru laty za dolną granicę długości przyjęło się uważać 5 m. Dziś spotyka się całe flotylle mikrojachcików o długości 4,5 m, a nawet 4,2 m.

Tak jak w innych rodzajach produkcji, również w światowym budownictwie jachtowym następuje coraz większa specjalizacja. Mimo, że Jachting France jest największym producentem jachtów w Europie, to większość wyposażenia jachtów francuskich, jak bloki, ściągacze, windy, kabestany, pełzacze czy też busole jachtowe pochodzą z Wielkiej Brytanii. Dwie firmy angielskie - Proctor i Sparlight - zaopatrują cały świat żeglarski w maszty aluminiowe.

Trzeba przyznać, że przemysł zagraniczny robi duże wysiłki, aby umożliwić nawet osobom mało zarabiającym nabycie łodzi czy jachtów. W zależności od zaolności nabywczych klientów, oferuje się sprzęt o różnych standardach wykończenia, a przez to różnej cenie, oraz stosuje się różne metody umożliwiające amatorom tańszą budowę łodzi i małych jachtów. Istnieją specjalne przedsiębiorstwa, które dostarczają nabywcom zestaw potrzebnych materiałów, szablonów i narzędzi do budowy łodzi.

Spotyka się również w sprzedaży łodzie i małe jachty z laminatów poliestrowo-szklanych, w formie prefabrykowanych elementów do montażu przez nabywców. Koszt takiego kompletu elementów, tzw. "Kits", jest około 50% tańszy od ceny gotowej jednostki. Coraz więcej zyskuje na popularności zwyczaj oferowania wielu typów łodzi i małych jachtów, w różnych stadiach budowy. Nabywcy wkładając własną

pracę mogą zaoszczędzić znaczne sumy pieniędzy. Przy kupnie surowego kadłuba, a reszty w formie gotowych elementów, można zyskać nawet do 40% oszczędności.

Istnieje także szeroko stosowany system zakupów ratałnych, oparty o firmy bankowe specjalizujące się w udzielaniu kredytu nabywcom jachtów i różnego rodzaju sprzętu wodnego.

Obok podanych wyżej udogodnień przy zakupie sprzętu, istnieją różnego rodzaju organizacje ułatwiające uprawianie turystyki wodnej na różnych akwenach i drogach wodnych: Francji, Holandii, Szkocji, Irlandii itp., oraz wynajmujące łodzie i jachty wraz z kompletnym wyposażeniem.

Również zachodnie biura podróży, obok oferowanych już dawniej, w programach turystycznych wyjazdów, kursów swobodnego nurkowania i jazdy na nartach wodnych, zaczęły organizować spływy kajakowe oraz rejsy żeglarskie i motorowodne. Mimo, że imprezy te są dość kłopotliwe, gdyż wymagają zapewnienia odpowiedniego sprzętu, noclegów i wyżywienia w stale zmieniających się warunkach i okolicznościach oraz fachowej kadry itp., duża liczba amatorów tej formy czynnego wypoczynku zmusiła przedsiębiorstwa turystyczne do podjęcia trudu organizacji takich imprez.

Rosnąca dynamicznie, niemal że z dnia na dzień, ilość sprzętu użytkowanego na Zachodzie Europy - głównie na morzu w strefie przybrzeżnej, w najbliższej okolicy portów handlowych i rybackich - stwarza duże utrudnienia dla żeglugi i rybołówstwa, stając się przyczyną licznych kolizji. Część tych łodzi okupuje w sezonie plaże, służąc do żeglowania w najbliższym rejonie. I właśnie te dziesiątki tysięcy małych stosunkowo jednostek sprawiają, że jachtowa baza portowa jest niewystarczająca, chociaż odpowiedzialne władze dokładają wiele starań, by istniejącą sytuację poprawić.

Spośród krajów europejskich, Francja jest państwem, które pierwsze postanowiło tę sytuację generalnie zmienić, budując większą ilość portów jachtowych zupełnie samodzielnych, położonych całkowicie poza terytorium portów handlowych lub rybackich.

W okresie 1961-70 zbudowano od nowa lub przeprowadzono rozbudowę i modernizację 31 portów jachtowych, dalszych 16 jest w budowie.

Spośród tych inwestycji na szczególną uwagę zasługuje budowa łańcucha portów jachtowych na śródziemnomorskim wybrzeżu Languedoc-Roussillon. Inwestycji, które bez żadnej przesady mogą być uznane jako modelowe.

Brak naturalnych schronień dla jachtów o większym tonażu, mała ilość portów na wybrzeżu o długości ponad 180 km /Sete, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres/ i dość zmienne, często porywiste wiatry, ograniczały w dużej mierze rozwój żeglarstwa w tym rejonie. Nie było również warunków dla wypoczynku nadwodnego. Tereny te, od Camargue do Pirenejów, należące do najbiedniejszych na wybrzeżu morskim, nie miały właściwie żadnych perspektyw rozwoju gospodarczego. Dlatego też postanowiono cały ten region zamienić w jedno wielkie uzdrowisko morskie i ośrodek jachtingu morskiego o znaczeniu międzynarodowym, dostępny zarówno dla małych jednostek, jak i dla dużych jachtów żaglowych i motorowych. Aby ten cel osiągnąć, zaprojektowano budowę 20 portów jachtowych, oddalonych od siebie najwyżej o 15 km, w których znajdzie oparcie przeszło 10.000 jachtów.

Dla realizacji tego projektu powołano specjalną międzyresortową Komisję, a opracowany plan zagospodarowania wybrzeża Languedoc-Roussillon dla potrzeb turystyki żeglarskiej i wypoczynku nadwodnego został zatwierdzony dekretem rządowym w 1964 roku. Te olbrzymie inwestycje, które mają być zakończone w 1975 roku, pochłoną przeszło 100 milionów dolarów - wybudowanie 20 portów jachtowych i wokół nich kompleksowe zagospodarowanie w obiekty i urządzenia turystyczno-wypoczynkowe.

W pierwszej kolejności przystąpiono do prac przy 6 portach, które w sezonie 1971 r. były już w stanie przyjąć 6.000 jednostek. Projektanci spodziewają się, że obiekty i urządzenia turystyczno-wypoczynkowe, dzięki zaangażowaniu dodatkowych środków finansowych samorządów terenowych i środków prywatnych, będą dysponowały w

niedalekiej przyszłości około 200.000 miejsc noclegowych.

Powstają więc zupełnie nowe, wznoszone od podstaw, uzdrowiska morskie, których ośrodkiem centralnym są duże porty jachtowe w następujących miejscowościach:

N a z w a p o r t u	Ilość miejsc dla postoju jachtów
Grau-Du-Roi	1.200
Grande-Motte	1.000
Leucate	1.800
Grau-Saint-Ange	500
Saint-Cyprien	1.000
Banyuls-Sur-Mer	500
R a z e m :	6.000

W większości porty te są projektowane według jednej koncepcji. I aby mogły w pełni sprostać wszystkim funkcjom nowoczesnego portu jachtowego posiadają one najczęściej trzy baseny:

- basen gościnny,
- basen zimowy,
- basen remontowy.

Wszystkie nabrzeża i pomosty, przy których są cumowane jachty, mają doprowadzone wodę pitną i światło, z odprowadzeniem do poszczególnych stanowisk cumowania. Co dwa stanowiska znajdują się pojemniki na odpadki oraz, co kilka stanowisk, pojemnik na zużyte oleje i smary.

Na terenie portów jest odpowiednio zagospodarowana przestrzeń lądowa, przeznaczona na stacjonowanie małych jachtów mieczowych i żaglówek. Są one wodowane każdorazowo za pomocą lekkich motorowych wózków na szynach bezpośrednio do awanportu, żeby w samym porcie nie powodowały tłoku.

W najbliższym sąsiedztwie portów znajdują się obiekty handlowe, pozwalające na miejscu zaopatrzyć się we wszystko, co jest

potrzebne załodze i jednostce, a także przedstawicielstwa stoczni jachtowych, agencje kupna i sprzedaży używanych jachtów oraz hotele, restauracje, kawiarnie itp. Nieco dalej mieszczą się tereny campingowe. Jak z powyższego wynika, wszystko co tylko może być potrzebne żeglarzom w czasie postoju jachtu i przygotowania się do rejsu zostało zaprojektowane. Został więc osiągnięty stan idealny, którego można naprawdę zazdrościć, szczególnie, że realizacja nie odbiega od projektów.

2. Podstawowe zagadnienia warunkujące harmonijny rozwój turystyki wodnej w Polsce

2.1. Zagadnienia ogólno-organizacyjne

Bardzo istotne znaczenie dla harmonijnego rozwoju turystyki wodnej ma jej system organizacyjny. Istniejąca u nas organizacja budzi wiele zastrzeżeń. Zasadniczo koordynatorami tej działalności są krajowe związki sportowe, jak PZK, PZŻ, PZMW. Nie ma jednak żadnego wspólnego ciała koordynującego i w tym już tkwi słabość wielu poczynañ związków reprezentujących poszczególne dyscypliny wodne. Jeżeli chodzi o działalność sportową, to nie ma to większego wpływu, choć i tu byłoby w wielu wypadkach korzystne wspólne działanie. Jeżeli chodzi natomiast o turystykę wodną, to zbyt wiele jest wspólnych powiązań i zbieżnych interesów, aby można było negować konieczność wspólnego działania. Rozproszenie wysiłków i w wielu wypadkach bezowocna strata czasu są tego wynikiem.

Głównym organizatorem masowej turystyki kwalifikowanej, a więc i turystyki wodnej, jest PTTK. Niezależnie od PTTK również inne społeczne organizacje, jak ZHP, TKKF, popierają rozwój turystyki wodnej. Rzecz jednak w tym, że każda z tych organizacji działa niezależnie w swoim środowisku, bez koordynacji programu działania.

Związki sportowe, nastawione głównie na sport wyczynowy i rozliczanie z tych osiągnięć, prawie cały wysiłek i środki poświę-

cają wyczynowi, tak że na popieranie rozwoju turystyki czasu i środków pozostaje już nie wiele.

PTTK również odczuwa niedobór środków, a brak działaczy turystyki wodnej we władzach tej organizacji nie pozostaje bez wpływu na zainteresowanie się jej potrzebami. Tak się jakoś składa, że od blisko piętnastu lat nie powiększyła się baza obiektów wodnych PTTK, mimo że istniejące nie są w stanie sprostać potrzebom i już od wielu lat wymagają remontu i modernizacji.

Podstawową jednostką organizacyjną jest klub, koło, czy sekcja skupiająca w swoich szeregach osoby zainteresowane uprawianiem turystyki i sportów wodnych. W zależności od jednostki organizacyjnej, podstawą działalności może być sport wyczynowy, turystyka, lub też połączenie obu form, z tym, że niezależnie od oficjalnego szyldu większość członków jest zainteresowana głównie turystyką i rekreacją. Ogólnie biorąc, z uwagi na znaczenie jakie GKKFiT przywiązuje do wyników sportowych, kluby sportowe znajdują się w lepszym położeniu niż kluby turystyczne - tak pod względem urządzeń jak i sprzętu - chociaż i one odczuwają wiele braków. Kluby turystyczne, działające głównie w ramach PTTK, borykają się ustawicznie z brakiem środków finansowych na sprzęt szkoleniowy, remonty i inwestycje. W dobrym położeniu znajdują się tylko te nieliczne kluby środowiskowe, które działają w oparciu o duże i bogate zakłady pracy.

Rola klubów stopniowo się zmienia; dotyczy to szczególnie klubów turystycznych. Pływanie na sprzęcie klubowym przestało już być główną atrakcją należenia do klubu. Sprzęt klubowy służy coraz częściej tylko do szkolenia. Natomiast coraz bardziej zwiększa się ilość sprzętu prywatnego. Zmusza to właścicieli do szukania bazy, gdzie mogliby za opłatą trzymać sprzęt, konserwować i przechowywać w okresie zimy, a nawet nieraz korzystać przy remontach i konserwacji z płatnej usługi. Wymiana doświadczeń, wspólne wycieczki, ułatwienia w utrzymywaniu prywatnych jednostek i pomoc przy amatorskiej ich budowie, ściągają do klubów turystycznych coraz wię-

cej członków. W większości wypadków kluby wypracowują środki na swoje utrzymanie własnym przemysłem, dzięki pracy społecznej członków, składkom członkowskim i pełnej odpłatności świadczonych usług. Aby jednak kluby te mogły działać, muszą mieć odpowiednie pomieszczenia, środki na remonty i konserwację obiektów i sprzętu klubowego, co przy społecznej i wychowawczej roli klubu jest w ogólnym efekcie na pewno opłacalne.

Stworzenie odpowiednich warunków rozwoju turystyki i rekreacji wodnej wymaga rozwiązania szeregu podstawowych problemów, do których należą: produkcja odpowiedniego sprzętu pływającego, wyposażenia osobistego i campingowego, budowa i modernizacja obiektów klubowych i przystani, przystosowanie i zagospodarowanie szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej, ochrona walorów turystycznych szlaków wodnych i akwenów itp.

W szczególności należy poświęcić więcej niż dotąd uwagi turystycznym obiektom klubowym i przystaniom, które są szkołą nie tylko kadr, ale również pracy społecznej i tak niezbędnej na codzień kultury turystyki. Należy dążyć do tego, aby przynajmniej w każdym większym mieście, mającym odpowiednie warunki dla uprawiania turystyki wodnej i rekreacji, działał ogólnodostępny turystyczny klub wodny.

W ramach GKKFiT powinien zostać powołany specjalny zespół, który by się zajął całokształtem zagadnień dotyczących przystosowania i zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej oraz ochrony ich walorów. Większość istniejących stanic wodnych jest w gestii PTTK. Nad wodami powstają również obiekty POSTiW i MOSTiW oraz różnego rodzaju ośrodki zakładowe. Brak jest jednak odpowiedzialnego, jednego gospodarza, który by zajmował się w skali kraju całością tej problematyki i koordynował wszystkie przedsięwzięcia. Do najważniejszych zadań w bliższej i dalszej przyszłości w zakresie ogólno-organizacyjnym - moim zdaniem - należy zaliczyć:

- objęcie przez odpowiedni organ GKKFiT pełnej koordynacji /w skali całego kraju / nad całokształtem działalności mającej na celu

stworzenie odpowiednich warunków rozwoju turystyki i rekreacji wodnej;

- powołanie w ramach GKKFiT specjalnego zespołu d/s przystosowania i zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych dla potrzeb turystyki wodnej oraz ochrony ich walorów turystycznych;
- równouprawnienie statutowe działalności turystycznej z działalnością sportową w związkach krajowych /PZK, PZŻ i PZMW/, z wyodrębnieniem środków finansowych na działalność, remonty i inwestycje związane z turystyką;
- oparcie działalności PTTK o długofalowy program rozwoju poszczególnych dyscyplin turystyki kwalifikowanej, w którym działalność gospodarcza będzie ściśle podporządkowana działalności programowej Towarzystwa;
- podejmowanie i prowadzenie przez Instytut Turystyki prac naukowo-badawczych w zakresie turystyki wodnej;
- opracowanie i wydanie odpowiednich aktów normatywnych, dotyczących zabezpieczenia drożności turystycznych szlaków wodnych i wykonywania określonych prac przygotowawczych dla potrzeb turystyki wodnej na sztucznych zbiornikach wodnych przed ich zalaniem /na sucho/;
- obniżenie opłat za śluzowanie łodzi turystycznych i sportowych;
- zabezpieczenie zniżek dla młodzieży szkolnej i akademickiej przy wypożyczaniu sprzętu pływającego oraz za kursy szkoleniowe i pływania morskie;
- upowszechnienie bezświadczeniowych wczasów wędrownych, oraz zwiększenie wysokości ryczałtu FWP do równowartości średniej dopłaty, ponoszonej przez państwo do każdego uczestnika wczasów związkowych.

2.2. Zagadnienia szkolenia

Fakt, że formalnym warunkiem umożliwiającym uprawianie turystyki wodnej /poza turystyką kajakową/ jest konieczność posia-

dania odpowiedniego stopnia żeglarskiego czy motorowodnego, powoduje, że rozwój i popularyzacja tych dyscyplin są w poważnej mierze uzależnione od właściwie zorganizowanego szkolenia. Odbywa się ono w trzech różnych formach - w ośrodkach szkolenia na parotygodniowych kursach, w postaci szkolenia klubowego oraz szkolenia indywidualnego. Od sumy nabytych wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych zależy niewątpliwie bezpieczeństwo turystyki.

Wobec coraz większej liczby osób zainteresowanych szkoleniem, ilość ośrodków szkoleniowych jest nie wystarczająca, ponadto odczuwa się brak instruktorów. Szkolenie indywidualne z braku odpowiednich podręczników i innych pomocy nie może, także, prawidłowo funkcjonować. W efekcie, mimo stałego wzrostu liczby osób wyszkolonych, daje się zaobserwować stały wzrost liczby osób niewyszkolonych, bez stopni. Prostu szkolenie nie nadąża za wzrostem zainteresowania, mimo, że indywidualne koszty ponoszone przez szkolonych rosną z roku na rok.

Aby nie hamować tendencji rozwojowych turystyki wodnej, powinna więc być odpowiednio powiększona ilość ośrodków szkoleniowych, dysponujących zarówno wystarczającą ilością sprzętu pływającego, jak również dostateczną, dobrze wyszkoloną kadrą instruktor-ską. W celu usprawnienia szkolenia klubowego i samokształcenia, powinna być udostępniona odpowiednia ilość podręczników oraz wydawnictw pomocniczych, jak plansze, tablice itp.

Odrębnym zagadnieniem, podnoszonym od pewnego czasu w społeczności żeglarskiej, jest żądanie nowelizacji Regulaminu Stopni Żeglarskich, który rozmija się z istotnymi potrzebami społecznymi, a przez to rzutuje na rozwój turystyki żeglarskiej. Ponad 80% żeglujących potrzebuje tylko jednego uprawnienia prawa do samodzielnego prowadzenia po wodach śródlądowych łodzi żaglowych do 15 m² powierzchni żagla. Dla bardzo wielu osób żeglarstwo jest tylko formą sobotnio-niedzielnego wypoczynku w gronie rodziny na własnej łodzi oraz formą spędzenia urlopu. Wiele osób stać jest na to, by kupić lub wybudować łódź żaglową, ale muszą mieć pewność, że będą mieli

prawo samodzielnie pływać na niej. Najszybciej przecież uczy się człowiek żaglowania, gdy sam prowadzi łódź w naturalnych, a więc rozmaitych warunkach pogody i akwenu.

Do najważniejszych zadań w zakresie zagadnień szkolenia należy:

- przyjęcie zasady dofinansowywania działalności szkolenia w poszczególnych dyscyplinach wodnych, celem zmniejszenia obciążeń finansowych uczestników szkolenia;
- uzupełnienie sprzętu i wyposażenia ośrodków szkoleniowych;
- powołanie centralnych ośrodków szkolenia kadry instruktorskiej dla poszczególnych dyscyplin wodnych;
- zabezpieczenie w planach wydawniczych "Sportu i Turystyki" stałych pozycji - podręczników i innych wydawnictw pomocniczych z zakresu poszczególnych dyscyplin wodnych;
- nowelizacja programów szkolenia i wymagań egzaminacyjnych na stopnie żeglarskie - przeładowanych obecnie zbędną wiedzą i formalistycznymi wymaganiami, hamującymi w konsekwencji rozwój żeglarstwa.

2.3. Zagadnienia sprzętu i wyposażenia

Sprzęt decyduje w głównej mierze o rozwoju turystyki wodnej. Mimo dużego od lat zapotrzebowania na turystyczne jednostki pływające - kajaki /sztywne i składane/, mieczowe łodzie żaglowe /otwarte i kabinowe/, jachty morskie i motorówki - produkcja ich nie była dotychczas właściwie zorganizowana.

Sprzęt wodny powinien odpowiadać wymaganiom nowoczesnej turystyki wodnej, to znaczy być:

- wygodny - co jest szczególnie ważne w dłuższych wędrówkach wodnych;
- pojemny - co umożliwia zabranie ze sobą w wędrówkę wszelkich niezbędnych rzeczy z wyposażenia osobistego, obozowego i niezbędnych zapasów żywności;
- lekki - co jest szczególnie istotne przy transporcie;

- o małym zanurzeniu - dzięki czemu może być użytkowany nawet na bardzo płytkich wodach;
- niezatapialny - a przez to bezpieczny;
- stosunkowo szybki;
- łatwy w konserwacji;
- tani.

Aby sprostać przynajmniej większości stawianych wymagań, powinien to być sprzęt specjalnie konstruowany dla potrzeb turystyki i wykonywany przez wyspecjalizowane zakłady, co w znacznym stopniu obniża koszty produkcji. Takiego sprzętu jednak, którego konstrukcja rzeczywiście odpowiada wymaganiom nowoczesnej turystyki wodnej, nie ma na naszym rynku. Wśród producentów krąży niczym nie umotywowane przekonanie, że dla turystyki wodnej nie potrzeba właściwie specjalnego sprzętu. Stąd, nawet zupełnie nowe konstrukcje nie odpowiadają nowoczesnym wymaganiom.

Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że spotyka się w eksploatacji nie małą już ilość udanych jednostek turystycznych, skonstruowanych przez indywidualnych konstruktorów. Mamy w Polsce grupę zdolnych konstruktorów - hobbistów, których konstrukcje, nawet jeszcze przedwojenne, świetnie zdały egzamin. Jednak ani ZPSS "Polsport", ani poszczególne zakłady produkcyjne nie korzystają z ich wiedzy i doświadczenia, opierając swoje konstrukcje, najczęściej nieudane, o własne komórki projektowe.

Na dodatek przeważa zła jakość wykonania sprzętu. Niewystarczająco wysuszone drewno i niezakonserwowane, zła jakość sklejek, nieodpowiednio ocynkowane okucia, gwoździe i śruby, przeciekające pokłady, wypadające stery - to najczęściej spotykane usterki, zmniejszające i tak niski standard wykonania. Jako swego rodzaju kuriozum, należy tutaj poruszyć sprawę wiosł kajakowych - zdawałoby się elementu najzupełniej prostego. Można zaryzykować twierdzenie, że na rynku nie ma zupełnie wiosł przydatnych do turystyki kajakowej. Produkowane przez "Chojnice" czy "Niewiadów" wiosła

ze sklejk - nie mogą być w ogóle brane pod uwagę. Na tym przykładzie wyraźnie widać, jak nieprzemyślane ułatwienia w produkcji mogą doprowadzić do kompletnego zatracenia cech i walorów przedmiotu. Większość turystów - kajakowców, a także klubów, zaopatruje się w wiosła wyłącznie u prywatnych szkutników, gdzie wprowadzie cena wiosła jest wysoka, lecz wyrób w większości przypadków bardzo dobry.

Wśród zagadnień dotyczących sprzętu jego cena ma zasadnicze znaczenie. Sprzęt jest u nas drogi. Wpływa na to niewątpliwie jednostkowa metoda produkcji, pracochłonna technologia i stosunkowo wysoki koszt materiałów. Nie bez znaczenia jest również wykorzystywanie maszyn i urządzeń tylko na jedną zmianę. Prowadzi to w konsekwencji do sytuacji, w której tzw. narzuty, czyli koszty pośrednie produkcji /wydziałowe, ogólnozakładowe, sprzedaży itp. /, są często większe od kosztów bezpośrednich materiałów i robocizny i wynoszą powyżej 50% ceny zbytu.

Na przestrzeni ubiegłych piętnastu lat obserwuje się stały, stopniowy wzrost cen sprzętu wodnego. W podanych dalej przykładach procentowy wskaźnik wzrostu cen waha się od 88% do 185%, czyli ceny niektórych typów jednostek pływających wzrosły w tym okresie prawie dwu i trzykrotnie. Zmniejszyło to w dużym stopniu możliwości zakupu, zarówno przez nabywców indywidualnych jak i organizacje społecznych, stając się hamulcem rozwoju turystyki wodnej.

Ruch cen jednostek pływających na przestrzeni ubiegłych 15 lat.

Lp.	Rodzaj jednostki	Cena początkowa	Cena obecna	Wzrost ceny	% wzrostu
1	kajak sklejkowy	740	2.100	1.360	185,0
2	kajak składany	3.000	7.500	4.500	150,0
3	mieczowa łódź żaglowa o pow. 15m ² żagla, typ "Omega" konstrukcji drewnianej.	18.000	33.800	15.800	88,0
4	pełnomorski jacht balastowy o pow. 50m ² żagli, konstrukcji drewnianej Szczecińskiej Stoczni Jachtowej.	560.000	1.400.000	840.000	150,0
5	pełnomorski dwumasztowy jacht balastowy o pow. 140 m ² żagli.	2.500.000	5.000.000	2.500.000	100,0

Rozwój turystyki wodnej wymaga więc wprowadzenia zasadniczych zmian w dziedzinie produkcji sprzętu turystycznego. Zmiany te powinny polegać z jednej strony na znacznym powiększeniu wielkości produkcji sprzętu pływającego dobrej jakości, z drugiej zaś na produkowaniu takich typów jednostek, które zapewniają wysokie walory turystyczne, oraz, dzięki seryjnej budowie, charakteryzują się stosunkowo niską ceną.

Z uwagi na zasadniczą rolę jaką spełnia cena, tam gdzie to jest możliwe, należy wprowadzić tańszą technologię wytwarzania. Na całym świecie stosuje się obecnie jako materiał budowlany laminat poliestrowo-szkłany, z którego budowane jednostki są

tańsze od jednostek drewnianych, przynajmniej o 50%. Zapoczątkowane u nas bardziej nowoczesne metody wytwarzania sprzętu z laminatów poliestrowo-szkłanych nie zdały egzaminu, szczególnie jeżeli chodzi o koszty produkcji. Mimo, że w stosunkowo krótkim czasie nastąpiły dwie obniżki cen żywcio, cena sprzętu z laminatów poliestrowo-szkłanych jest u nas wyższa od cen takiego samego sprzętu budowanego z tradycyjnego drewna czy sklejk. Taka kalkulacja cen przekreśla jeden z najważniejszych atutów tego tworzywa, jakim jest w porównaniu do tradycyjnego materiału, jego dużo niższa cena. Podane przykłady są tego ilustracją:

Lp.	Rodzaj jednostki	Cena	Rodzaj jednostki	Cena	% cena z tworz. cena z drewna
1	Kajak 2-osobowy z laminatu poliestrowo-szklanego produkcji "Chojnic".	4.100	Kajak 2-osobowy ze sklejki produkcji "Augustowa".	2.100	195,0
2	"Cumulus", łódź mieczowa, 10m ² żagla, otwarta, produkcji "Chojnic" z laminatu poliestrowo-szklanego.	38.700	"Omega" łódź mieczowa żaglowa o pow. 15m ² żagla, otwarta, produkcji "Ostródy", drewno i sklejka	33.800	115,0
3	"Raja" mieczowa łódź żaglowa, kabinowa, o pow. 16m ² żagla, produkcji "Chojnic" z laminatu poliestrowo-szklanego /konstrukcja raczej nieudana/	56.500	"Rambler" mieczowa łódź żaglowa, kabinowa, o pow. 15m ² żagla, produkcji "Sprzętu Rybackiego", drewno i sklejka. /konstrukcja udana/	60.500	93,3



Dalsze prace wdrożeniowe przy konstrukcjach z laminatów poliestrowo-szklanych muszą w pierwszym rzędzie dążyć do wydatnego obniżenia cen tych konstrukcji.

Należy również dążyć, w większym niż dotychczas stopniu, do zastąpienia przy budowie większych jachtów morskich tradycyjnego drewna stalą. Cena jednostki stalowej o wysokim standardzie wykonania nie powinna przekroczyć 60% kosztów budowy takiej samej wielkości jednostki drewnianej. Szereg dwumasztowych pełnomorskich jachtów typu "Euros" /J-80/ o powierzchni 80m² żagli, zbudowanych ze stali, potwierdziło słuszność tej koncepcji. Były one jednak budowane jednostkowo, nie seryjnie, gdyż nie udało się zainteresować tą produkcją żadnej stoczni. Stocznie jachtowe nie pracują w stali, a stocznie okrętowe nie chcą się zajmować takim drobiazgiem. Szansą dla wykorzystania stali w budownictwie jachtowym byłoby podjęcie tej produkcji przez stocznie remontowe, czy też stocznie rzeczne.

Poza seryjną budową kompletnych łodzi, odpowiadających nowoczesnym wymaganiom turystyki, powinna być zainicjowana i rozwinięta seryjna produkcja tanich gotowych elementów małych i prostych jednostek turystycznych, które mogły by być następnie złożone i wykończone we własnym zakresie przez nabywców.

Bardzo istotną sprawą, która może w dużym stopniu złagodzić deficyt sprzętu pływającego, jest stworzenie odpowiednich warunków dla rozwoju amatorskiego budownictwa jednostek pływających z laminatów poliestrowo-szklanych zarówno przez kluby, maszoperie, jak i osoby indywidualne.

Do podstawowych zadań w tym zakresie należy:

- umożliwienie zakupu żywic i mat szklanych po cenach hurtowych;
- pomoc finansowa organizacji społecznych przy budowie kopyt /jedno kopyto wystarcza do produkcji około 50 jednostek/;
- opracowanie materiału instruktażowego, dotyczącego techniki produkcji i rozprowadzenie go wśród klubów i sekcji.

Osobnym zagadnieniem jest sprawa silników do łodzi motorowych oraz silników pomocniczych do kajaków, łodzi żaglowych i jachtów morskich. Obecna produkcja własna tego typu silników, jak również import, są niewystarczające. Wobec dużego zainteresowania silnikami - jako głównym i pomocniczym napędem oraz spodziewanym znacznym wzrostem ich użytkowania - należy przewidzieć zwiększenie ich produkcji lub importu.

Obok sprzętu równie ważnym zagadnieniem jest sprawa wyposażenia jednostek turystycznych, a także sprawa wyposażenia osobistego turystów wodnych. W tej dziedzinie, chociaż się już nieco poprawiło, istnieją jednak nadal spore braki. Można tu wymienić, nieraz bezowocnie poszukiwane na rynku, różnego rodzaju okucia, bloki, kausze, szekle, stewy - tramy - stery i fartuchy do kajaków, różnego rodzaju tkaniny na żagle, liny, tak z włókien naturalnych jak i sztucznych, tkaniny podgumowane, wiosła i kotwice, różnego rodzaju ochronne worki nieprzemakalne itp.

Dochodzi do tego również ekwipunek osobisty, w którym szczególnie dotkliwie się odczuwa brak nowoczesnych ubrań ochronnych dla kajakarzy i "sztormiaków", dla żeglarzy oraz ocieplanych ubrań roboczych.

Do najważniejszych zadań w zakresie zagadnień sprzętu i wyposażenia należy:

- rewizja cen turystycznego sprzętu wodnego, wyposażenia oraz silników;
- powołanie jednego w skali całego kraju ośrodka dyspozycyjnego produkcji turystycznego sprzętu wodnego i wyposażenia;
- stworzenie odpowiednich warunków dla "majsterkowania" i budowy sprzętu "własnym przemysłem" /udostępnienie planów odpowiednich konstrukcji, ułatwienia w zakupie materiałów, konsultacje skutnicze, możliwość korzystania z maszyn i powierzchni warsztatowej/;
- produkcja na użytek krajowy wyłącznie projektów i prototypów, które zostały pozytywnie zaopiniowane przez komisje turystyki

- związków sportowych i ZGPTTK;
- powołanie w ramach GKKFiT ośrodka projektowo-studialnego d/s turystycznego sprzętu wodnego i wyposażenia;
 - seryjna produkcja 2-3 typów nowoczesnych i tanich turystycznych jednostek pływających, kajaków oraz łodzi żaglowych i motorowych 2-3 i 4-5 osobowych;
 - przygotowanie seryjnej produkcji, w elementach do samodzielnego zmontowania przez nabywców, nowoczesnego i taniego turystycznego kajaka, 3-osobowej łodzi żaglowej i motorowej;
 - poprawienie jakości i unowocześnienie kajaka składanego "Neptun" z Niewiadowa ;
 - podjęcie seryjnej produkcji stalowych jachtów pełnomorskich typu "Euros" /J-80/ i innych;
 - podjęcie seryjnej produkcji spalinowych silników przyczepnych małej mocy /1,5 - 5 KM/ do kajaków i łodzi;
 - podjęcie produkcji lekkiego, nowoczesnego, indywidualnego sprzętu ratunkowego dla potrzeb śródlądowej turystyki wodnej;
 - podjęcie produkcji nowoczesnych ubrań ochronnych dla kajakowców i ubrań sztormowych dla żeglarzy i motorowodniaków;
 - podjęcie produkcji szerokiego asortymentu drobnego sprzętu i wyposażenia dla potrzeb wodniaków;
 - zorganizowanie branżowych sklepów turystycznego sprzętu wodnego i wyposażenia w dużych ośrodkach miejskich oraz punktów sprzedaży w miejscowościach na najbardziej uczęszczanych szlakach wodnych.

2.4. Zagadnienia zaplecza remontowo-technicznego

Jeżeli chodzi o zaplecze remontowo-techniczne, to daje się odczuwać w skali całego kraju duży brak pomieszczeń hangarowo-magazynowych dla przechowywania zimą sprzętu i wyposażenia oraz dla przeprowadzenia konserwacji i remontów, zarówno na terenach przystani klubowych jak i morskich portów jachtowych. W naszych wa-

runkach klimatycznych przechowywanie sprzętu, w przeważającej większości konstrukcji drewnianej i sklejkowej, w odpowiednich hangarach w okresie martwym jest niezbędnym warunkiem trwałości sprzętu. Sprzęt składowany na wolnym powietrzu, nawet zadaszony, ulega bardzo szybko dewastacji. Jedynie jednostki z tworzyw sztucznych, stanowiące dotychczas znikomy procent całości sprzętu, mają mniejsze wymagania - wystarcza im zadaszanie. Jednocześnie brak hangarów zmusza do przeprowadzania konserwacji i remontów bieżących pod gołym niebem. W konsekwencji większość remontów odbywa się tuż przed wodowaniem na wiosnę, gdy temperatura powietrza jest stale powyżej zera, a farby i lakiery schną. Ten system, z konieczności stosowany powszechnie, ma istotną wadę. Zawsze opóźnia wodowanie, a tym samym skracając okres eksploatacji sprzętu.

Większość klubów nie ma warsztatów remontowo-konserwacyjnych, ani wystarczającej liczby szkutników dla przeprowadzania remontów i konserwacji. Stąd w rezultacie szybkie zużycie sprzętu i późniejsze duże koszty remontów zlecanych na zewnątrz. Tych z kolei nie ma właściwie gdzie wykonywać, gdyż daje się odczuć brak zainteresowania tego rodzaju usługami zarówno spółdzielczości jak i rzemiosła, nie mówiąc już o zakładach państwowych. Nawet remonty jachtów morskich są bardzo niechętnie przyjmowane przez stocznie jachtowe z braku, jak twierdzą zazwyczaj, mocy przerobowych. Toteż remonty trwają niezmiernie długo, a koszty ich niejednokrotnie przekraczają wartość nowego jachtu.

Trudności z remontami jeszcze pogłębia brak zaopatrzenia rynku w niezbędne do konserwacji i remontów materiały, jak odpowiedni rodzaj drewna i sklejki, skutnicze gwoździe i nity, farby i lakiery wodoodporne, różnej średnicy linki stalowe itp.

Zagadnienie zaplecza remontowo-technicznego wymaga szybkiego rozwiązania, szczególnie wobec stałego rozwoju turystyki wodnej, a więc znacznego zwiększenia ilości sprzętu w najbliższym piętnastolecu.

Do głównych zadań w tym zakresie należy:

- uzupełnienie powierzchni hangarowo-magazynowych dla przechowywania w martwym okresie całego sprzętu;
- zorganizowanie warsztatów remontowo-konserwacyjnych, międzyklubowych, klubowych oraz w ośrodkach turystyki wodnej;
- zorganizowanie odpowiedniego zaopatrzenia w materiały do konserwacji i remontów.

2.5. Zagadnienia zagospodarowania wód śródlądowych i portów morskich

Aby turystyka wodna mogła się rozwijać na wodach śródlądowych, muszą być one zagospodarowane odpowiednimi obiektami i urządzeniami wodnymi, zabezpieczającymi zarówno utrzymanie i przechowywanie sprzętu wodnego miejscowych turystów, jak również podstawową obsługę turystów na szlaku.

W miejscowościach skupiających większą liczbę turystów-wodniaków powinny być zlokalizowane przystanie klubowe i przynajmniej jedna ogólnodostępna przystań międzyklubowa oraz dla niezrzeszonych turystów-ośrodek turystyki wodnej. W oparciu o te obiekty i ich urządzenia powinny być stworzone odpowiednie warunki dla prawidłowej eksploatacji, konserwacji i remontów sprzętu oraz hangarowania przez okres zimowy, jak również dla szkolenia i organizacji życia społecznego.

Obiekty i urządzenia wodne na szlaku powinny zabezpieczać przynajmniej podstawową obsługę turystów w czasie wędrówki. Należy tu wymienić przede wszystkim: bezpieczne miejsce postoju łodzi, skromny nocleg, możliwość ugotowania posiłku lub skorzystania z gotowego, wysuszenia rzeczy oraz możliwość wypożyczenia i dokonania niezbędnych napraw sprzętu na bardziej uczęszczanych szlakach. Do takich niezbędnych obiektów na szlakach i akwenach należy zaliczyć w kolejności zakresu świadczonych usług: obozowiska wodne, stacje wodne

i ośrodki turystyki wodnej.

Różne są potrzeby turystów na szlaku w zależności od rodzaju użytkowanego sprzętu, formy turystyki, osobistych zamiłowań, stopnia zamożności, a nawet wieku.

Z tych też względów, turystyczne obiekty wodne powinny dysponować w miarę szerokim zakresem świadczonych usług, które zaspokajałyby w pełni różnorodne potrzeby turystów.

Odrębnym rodzajem specjalnych obiektów wodnych, służących morskiej turystyce żeglarskiej i motorowodnej, są porty i przystanki jachtowe, lokalizowane na terenie portów morskich.

Zadaniem morskich portów jachtowych jest stworzenie odpowiednich warunków eksploatacji, konserwacji, remontów i zimowania jachtów morskich, jak również szkolenia i organizacji życia klubowego. Morskie przystanki jachtowe powinny umożliwiać bezpieczny postój jachtów w tych portach morskich, w których nie ma portów jachtowych, a które są często odwiedzane w czasie rejsów.

Obecna liczba przystanki klubowych jest niewystarczająca, a co najważniejsze - w większości wypadków ich zaplecze lądowe jest zupełnie nie zagospodarowane. Brak jest również przystanki międzyklubowych. Dla przykładu można tu wymienić m.st. Warszawę. Na ogólną ilość działających 204 klubów i sekcji wodnych, stałą lokalizację ma tylko 19, tymczasową lokalizację 11, a 174 kluby i sekcje wodne nie posiadają własnych przystanki.

Na wszystkich szlakach i akwenach Polski jest czynnych zaledwie 56 stanic wodnych. Nie ma zorganizowanych obozowisk wodnych ani ośrodków turystyki wodnej, których brak daje się szczególnie odczuć w najbliższej okolicy dużych aglomeracji miejskich. Miejscowi niezrzeszeni turyści wodni nie mają właściwie gdzie trzymać sprzętu.

Do najpilniejszych zadań w tym zakresie należy:

- opracowanie i realizacja resortowego długofalowego programu przy stosowania i zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych

- oraz portów morskich dla potrzeb turystyki wodnej, uwzględnianego corocznie w planach rozwoju społeczno-gospodarczego Polski;
- opracowanie dokumentacji techniczno-ekonomicznej śródlądowych obiektów turystyki wodnej, tj. przystani, obozowisk wodnych, stanic wodnych i ośrodków turystyki wodnej;
 - udostępnienie ogółowi wodniaków - w miarę posiadanych możliwości - cumowania, przechowywania sprzętu, biwakowania na terenie przystani należących do klubów sportowych, organizacji społecznych, zakładów pracy i innych;
 - wyznaczenie na uczęszczanych szlakach wodnych odpowiedniej ilości małych obozowisk wodnych, dla kilku osób, dostępnych tylko od strony wody;
 - remont i modernizacja istniejących przystani klubowych i stanic wodnych;
 - rozbudowa sieci wypożyczalni sprzętu wodnego na uczęszczanych szlakach wodnych, z możliwością wypożyczania sprzętu w jednej, a zwracania w innej, na tym samym szlaku;
 - podjęcie modelowego zagospodarowania kilku szlaków wodnych o dużych walorach środowiska naturalnego /np. rz. Brdy, rz. Drwęcy, rz. Narwi z Pisz/;
 - podjęcie modelowego zagospodarowania kilku ośrodków turystyki wodnej na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich;
 - kompleksowa zabudowa lądowa basenu im. gen. M. Zaruskiego w Gdyni;
 - budowa portu jachtowego w Kołobrzegu i Swinoujściu;
 - przystosowanie do spełniania roli przystani jachtowych małych portów rybackich Zalewu Szczecińskiego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Zalewu Wiślanego.

3. Prognoza rozwoju turystyki wodnej w Polsce w latach 1971-85

3.1. Wstęp

Prezentowana prognoza rozwoju turystyki wodnej w Polsce w latach 1971-85 opracowana została przy zastosowaniu metod ek-

strapolacji dotychczasowych tendencji rozwoju, z uwzględnieniem zmian demograficznych, społecznych i ekonomicznych.

Między innymi wzięto pod uwagę:

- ogólny wzrost liczby ludności, w tym w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym;
- wzrost liczby ludności miejskiej, w związku ze zmianami struktury gospodarczej kraju;
- koncentrację przestrzenną życia gospodarczo-społecznego, powodującą dalszy rozwój aglomeracji i ośrodków miejsko-przemysłowych;
- wzrost dochodu narodowego i dochodów realnych ludności w przeliczeniu na 1 mieszkańca,
- bardziej racjonalne wykorzystanie czasu wolnego od pracy, w ramach dnia, tygodnia i roku, przy założeniu zwiększenia tego czasu.

Uwzględnienie tych zmian umożliwiło opracowanie prognozy analitycznej.

Istotne wydaje się rozróżnienie prognozy prostej od prognozy analitycznej. Prognoza prosta powstaje wówczas, gdy określony trend przedkłada się mechanicznie, bez prób korygowania go. Prognoza analityczna natomiast uwzględnia różne czynniki sprawcze, które wpływają na takie, a nie inne kształtowanie się trendu, odmiennie od przebiegu prognozy prostej. Prognoz analitycznych można więc tworzyć tyle, ile można znaleźć czynników, mogących w istotny sposób wpływać na kształtowanie się trendu.

Różne prognozy analityczne można z kolei konfrontować z listą aktualnych celów społecznych. Na tej podstawie możliwe jest określenie prognoz zalecanych. W tym sensie prognoza zalecana może być określona jako koncepcja rozwiązania.

Jako okres wyjściowy dla określenia prognozy przyjęto dane za lata 1960-1970. Uzyskanie tych danych było niezwykle trudne.

Jeszcze stosunkowo najpełniejsze materiały można było uzyskać w PZŻ i PZMW - odnośnie tych dyscyplin wodnych, dla

których uprawiania trzeba się legitymować odpowiednimi patentami wydawanymi przez te organizacje. Według ostrożnych szacunków, kluby i sekcje żeglarskie różnych organizacji społecznych, turystycznych i sportowych, zrzeszone w PZŻ /ZHP, PTTK, TKKF, LZS./, obejmują około 80% osób uprawiających żeglarstwo. Liczbę żeglarzy niezrzeszonych szacuje się na około 20%.

Również większość osób uprawiających turystykę i sport motorowodny objęta jest działalnością organizacyjną PZMW - około 75%. Liczbę motorowodniaków niezrzeszonych szacuje się na około 25%.

Duże trudności nastręczało uzyskanie kompletnych materiałów dotyczących ilości eksploatowanego sprzętu żeglarskiego i motorowodnego, szczególnie za lata 1960-65, kiedy nie było powszechnego obowiązku rejestracji jachtów żaglowych i motorowych używanych na wodach śródlądowych o powierzchni żagli powyżej 3m² oraz mocy silnika powyżej 5 KM. Z konieczności dla ustalenia ilości należało się oprzeć o statystyki klubowe i dane szacunkowe sprzętu eksploatowanego poza klubami.

Najwięcej trudności nasuwało uzyskanie danych wyjściowych, takich jak: liczba osób uprawiających kajakarstwo i ilość eksploatowanych kajaków. W odróżnieniu od żeglarstwa czy motorowodniactwa, dla uprawiania turystyki kajakowej wystarcza zwykła karta pływacka, toteż większość osób uprawiających sporadycznie kajakarstwo nie jest zrzeszona. Liczbę kajakarzy zrzeszonych w różnych organizacjach, takich jak ZHP, PTTK, TKKF, LZS, PZK, oblicza się na około 30%. Jak wykazały analizy materiałów dotyczących uczestników turystycznych imprez kajakowych większość uczestników, tj. około 70%, nie jest zrzeszona. Równie trudnym zadaniem było uzyskanie danych dotyczących ilości eksploatowanych kajaków. Wobec braku obowiązku rejestracji, od organizacji zrzeszających osoby uprawiające kajakarstwo można było uzyskać tylko częściowe dane. Dane te zostały uzupełnione materiałami uzyskanymi z resortu handlu.

Wyliczone na podstawie materiałów wyjściowych procentowe wskaźniki rocznego przyrostu osób uprawiających turystykę i sporty

wodne w latach 1960-70 wykazują w poszczególnych dyscyplinach logiczną prawidłowość i umiarkowaną stabilność.

Procentowy wskaźnik rocznego przyrostu

kajakarstwo	6,0 - 7,0
żeglarstwo	6,5 - 7,6
motorowodniactwo	6,3 - 7,4

- w ostatnich czterech latach /1967-1970/ wskaźniki te w poszczególnych dyscyplinach utrzymywały się na górnym pułapie.

Również rotacja sprzętu turystycznego, czyli ilość osób przypadająca na 1 miejsce na sprzęcie w latach 1960-1970, wykazuje w poszczególnych rodzajach sprzętu odpowiednią prawidłowość:

rotacja sprzętu

kajaki	5,0 - 4,5
łódzie żaglowe	5,5 - 5,2
łódzie motorowe	5,5 - 5,2

- w ostatnich czterech latach /1967-1970/ rotacja w poszczególnych rodzajach sprzętu utrzymywała się na dolnym pułapie.

3.2. Opis tabel zbiorczych, przedstawiających prognozę rozwoju turystyki wodnej.

3.2.1. Ogólna liczba osób uprawiających turystykę i sporty wodne - Tabela Nr 1.

Ogólna liczba osób, uprawiających wodne dyscypliny turystyczne i sportowe wyniosła w 1970 roku około 224.000 osób, a w docelowym 1985 r. - 645.000 osób. W porównaniu ze stanem z 1970 r. daje to ogólny wzrost liczby osób w okresie 1971-1985 o 188,0%, tj. 421.000 osób, przy wzroście rocznego wskaźnika % wzrostu z 8,7 do 9,3.

Udział kajakarzy w omawianym okresie w liczbach bezwzględnych wzrasta z 121.000 do 317.000 osób /wzrost 162,0%/, żeglarzy z 70.000 do 226.000 osób /wzrost 222,8%/, motorowodniaków z 33.000 do 102.000 osób /wzrost 209,0%/.

3.2.2. Liczba osób uprawiających różne formy dyscyplin wodnych
- Tabela Nr 1 i 2

Dominującą formą jest turystyka wodna, 95,1% w 1970 r., 96,9% w 1985 r. W cyfrach bezwzględnych odpowiednio 213.000 i 625.000 osób.

Udział sportów wodnych wynosi 4,9% w 1970 r., 3,1% w 1985 r. W cyfrach bezwzględnych odpowiednio 11.000 i 20.000 osób. W formach uprawiania samej turystyki zakłada się pewne przesunięcia z dużej turystyki do małej. Udział dużej turystyki ulega zmniejszeniu z 66,5% w 1970 r., do 60,3 w 1985 r. i odpowiednio wzrasta udział małej turystyki z 28,6 do 36,6%.

Biorąc pod uwagę okres 1971-1985 udział w turystyce wodnej kajakarzy kształtuje się od 54,0 do 49,1%, żeglarzy od 31,0 do 35,0%, motorowodniaków w granicach 15,0% - 15,9%. W liczbach bezwzględnych udział kajakarzy w tym okresie rośnie z 115.000 do 307.000 osób /wzrost 166,9%/, żeglarzy z 66.000 do 219.000 osób /wzrost 231,8% / i motorowodniaków z 32.000 do 99.000 osób /wzrost 209,4% /.

3.2.3. Ilość sprzętu turystycznego i jego rotacja - Tabela Nr 3.

Zbiorcza tabela, informująca o liczbie turystycznych jednostek pływających, prezentuje stosunkowo duży wzrost liczby tych jednostek w latach 1971-1985, wynikający z jednej strony ze zwiększonej liczby osób pływających na tym sprzęcie, a z drugiej strony z zakładanej poprawy zbyt wysokiego wskaźnika rotacji /liczba os.pryw./1 miejs. na sprzęcie/. Dało to w wyniku, przy wzroście w latach 1971-1985 liczby osób pływających na turystycznym sprzęcie

wodnym o 412.000 osób, tj. 193,4% - wzrost ilości miejsc na sprzęcie o 151.565 miejsc, tj. o 340,4% - przy ogólnej poprawie wskaźnika rotacji z 4,8 do 3,2 - tj. o 33,3%. Ponieważ większość sprzętu wodnego, jak łodzie żaglowe, łodzie motorowe, kajaki, będzie stanowił własność indywidualną - przeto wydaje się, że uzyskany wskaźnik rotacji jest prawidłowy, a zakładana ilość sprzętu stanowi racjonalny kompromis między rzeczywistymi potrzebami a realnymi możliwościami przy istniejącym układzie cen.

Przy wzroście liczby osób pływających na kajakach o 166,9%, ilość kajaków powiększa się o 341,8% - przy poprawie wskaźnika rotacji o 37,8%.

W turystyce motorowodnej, przy wzroście osób pływających o 209,4%, ilość łodzi motorowych wzrasta o 241,9% przy poprawie wskaźnika rotacji w tym okresie o 30,8%.

W śródlądowej turystyce żeglarskiej, przy wzroście osób pływających o 222,0%, liczba łodzi żaglowych wzrasta o 357,1% przy poprawie wskaźnika rotacji o 28,9%. W żeglarskiej turystyce morskiej, przy wzroście liczby żeglarzy pływających po morzu o 314,3% - przyrost sprzętu wynosi tylko 235,8%, przy pogorszeniu wskaźnika rotacji o 23,3%.

Dla jachtów morskich przyjęto pogorszenie wskaźnika rotacji wychodząc z założenia, że ten kosztowny sprzęt będzie jeszcze w przeważającej ilości własnością społeczną i jako taki powinien być maksymalnie wykorzystywany, przede wszystkim dzięki poprawie gotowości technicznej i wykorzystania rejsowego, a nie wskutek polepszenia wskaźnika rotacji, który zresztą jest rzeczywiście bardzo wysoki.

3.2.4. Wielkość produkcji turystycznych jednostek pływających - Tabela Nr 4.

Produkcja turystyczna jednostek pływających jest wielkością wynikową założonej ilości eksploatowanych jednostek i przyjętego okresu ich użytkowania.

Dało to w rezultacie w latach 1971-1985 globalną produkcję 92.900 kajaków, 13.350 kadłubów łodzi motorowych i 21.400 silników, 19.650 łodzi żaglowych i 703 jachtów morskich.

Jeżeli chodzi o ilość miejsc w tym sprzęcie, to zamyka się ona ogólną sumą 282.313 miejsc. W latach 1971-1975 zakłada się produkcję ogólną w wysokości 53.690 miejsc, tj. 19,0% w latach 1976-1980 - 80.228 miejsc, tj. 28,4%, i w latach 1981-1985 148.395 miejsc, tj. 52,6%.

Ściśle związana jest ze sprzętem pływającym produkcja silników pomocniczych, zarówno do kajaków jak i łodzi żaglowych oraz jachtów morskich. Obserwowany w ostatnich latach rozwój produkcji jest procesem korzystnym, stwarzającym dodatkowe możliwości dla turystyki kajakowej i żeglarskiej. Silnik pomocniczy może być wykorzystywany na wodach śródlądowych do szybkiego przechodzenia sztucznych dróg wodnych, takich jak kanały i śluzy, lub odcinków pod prąd, jak również do stosunkowo szybkiego, i to bez względu na panujące warunki meteorologiczne, wypłynięcia poza obręb dużych kompleksów miejskich lub przemysłowych - a dzięki temu ulega znacznemu przedłużeniu okresu czasu zasadniczego pływania na wioślach, czy pod żaglami, lub wypoczynku.

W żeglarskim morskim silnik pomocniczy staje się coraz bardziej niezbędny nie tylko przy przechodzeniu kanałów i śluz, ale do manewrowania w dużych portach morskich, w których pływanie pod żaglami ze względu na duży ruch statków jest w coraz szerszym zakresie zabraniane.

Nie bez znaczenia dla coraz szerszego stosowania silników pomocniczych jest coraz lepsze przystosowanie ich dla potrzeb turystycznych jednostek, coraz wyższy standard wykonania, coraz mniejsze gabaryty.

Tabela Nr 5 przedstawia orientacyjne zapotrzebowanie turystyki wodnej na silniki pomocnicze w latach 1971-1985. Aby obliczyć te potrzeby przyjęto założenia, że silniki pomocnicze będą zastosowane: na kajakach eksploatowanych w dużej turystyce - w 20%, na ło-

dziach żaglowych - w 30%, na jachtach przybrzeżnych - w 50%, oraz na wszystkich jachtach pełnomorskich. Jako okres ich użytkowania przyjęto 10 lat.

W wyniku dało to ogólne zapotrzebowanie silników pomocniczych w latach 1971-1985 na 17.660 sztuk. W poszczególnych okresach pięcioletnich ich ilość wynosi: 3.480 sztuk, tj. 19,7%, 4.830 sztuk, tj. 27,4% i 9.350 sztuk, tj. 52,9%.

Jeżeli chodzi o rodzaj i wielkość silników, to przedstawia się następująco: silników do kajaków o mocy 1-3 KM - 10.900 sztuk, do łodzi żaglowych o mocy 3-5 KM - 5.900 sztuk i silników do jachtów morskich o mocy 5-50 KM - 860 sztuk.

3.3. Opis tabel przedstawiających prognozę rozwoju turystyki kajakowej

3.3.1. Ogólna liczba osób uprawiających kajakarstwo - Tabela Nr 6

Ogólna liczba osób pływających na kajakach w 1970 roku zamknęła się liczbą około 121.000. Roczny przyrost w okresie 1970-1985 w liczbach bezwzględnych wzrasta z 8.400 do 18.600 osób, a wskaźnik % przyrostu z 7,0 do 8,3%, dając w rezultacie liczbę 317.000 osób uprawiających kajakarstwo w 1985 roku. W porównaniu ze stanem z 1970 r. daje to ogólny wzrost ilości osób, przez 15 lat /1971-85/, o 162,0%, tj. 196.000 osób.

3.3.2. Liczba osób uprawiających różne formy kajakarstwa - Tabele Nr 7 i 8

Dominującą formą uprawiania kajakarstwa jest turystyka - 95,0% osób w roku 1970, 97,0% w 1985. W liczbach bezwzględnych odpowiednio 115.000 i 307.000 osób. Liczba kajakarzy uprawiających sport wyczynowy wynosi w 1970 r. - 5,0%, a w 1985 r. zmniejsza się ich udział do 3,0%. W liczbach bezwzględnych odpowiednio 6.000 i 10.000 osób maksymalnie. Stosunkowo największe przesunięcia zakła-

da się w formach uprawiania samej turystyki. Udział turystyki masowej ulega spadkowi z 47% w 1970 r. do 35% w 1985 r. Zwiększa się natomiast udział turystyki indywidualnej, jako wyższej formy, odpowiednio z 16% do 22% i małej turystyki /wzrost popularności/ z 32,0 do 40,0%.

3.3.3. Ilość sprzętu turystycznego i jego rotacja - Tabela Nr 9

Zakłada się stosunkowo znaczny wzrost ilości sprzętu pływającego, wynikający z jednej strony ze zwiększonej liczby osób pływających szczególnie na sprzęcie indywidualnym, a z drugiej strony z zakładanej poprawy zbyt wysokiego wskaźnika rotacji /liczby osób pływających na 1 miejsce/. Dało to w efekcie przy wzroście w latach 1971-1985 liczby osób pływających o 166,9%, wzrost sprzętu o 341,8%.

Kajaków sztywnych w 1970 r. było około 8.150. Przewiduje się, że w 1985 r. liczba ich wzrośnie do 28.000. Daje to w efekcie spadek rotacji odpowiednio z 6,0 do 4,4. Przy wzroście liczby pływających na kajakach sztywnych w latach 1971-1985 o 146,8%, ilość tych kajaków wzrasta o 243,5%. Wydaje się, że zakładana ilość kajaków sztywnych i przyjęty wskaźnik rotacji można uznać za prawidłowy.

Kajaków składanych w 1970 r. było około 4.750. Przewiduje się, że w 1985 r. będzie ich około 29.000. Daje to w efekcie spadek rotacji z 2,0 do 1,2, tj. o 40,0%. Przy wzroście ilości osób pływających na składakach w latach 1971-1985 o 268,4%, ilość składaków wzrasta o 510,5%. Wydaje się, że założony wzrost turystyki indywidualnej, jako wyższej formy turystyki kajakowej, jest słuszny. A w efekcie spowoduje wzrost ilości składaków będących najwłaściwszym sprzętem indywidualnym o bardzo małej rotacji, eksploatowanych właściwie tylko przez właścicieli. W konsekwencji tych założeń ogólna ilość sprzętu wzrasta więcej, niż by to wpływało ze wzrostu ogólnej liczby kajakarzy turystów i stopniowej

poprawy wskaźnika rotacji.

3.3.4. Wielkość produkcji turystycznych kajaków - Tabela Nr 10

Produkcja turystycznych kajaków jest wielkością wynikową założonej ilości eksploatowanego sprzętu i przyjętego okresu użytkowania - dla kajaków sztywnych w turystyce masowej 5 lat i składaków w turystyce indywidualnej 10 lat. Da to w wyniku, w latach 1971-1985, roczną produkcję kajaków sztywnych od 2.400 do 5.600 sztuk i kajaków składanych od 1.180 do 3.980 sztuk.

3.4. Opis tabel przedstawiających prognozę rozwoju turystyki żeglarskiej

3.4.1. Ogólna liczba osób uprawiających żeglarstwo - Tabela Nr 11

Ogólną liczbę osób uprawiających żeglarstwo w Polsce szacuje się /w 1970 r./ na 70.000. Roczny przyrost w okresie 1971-1985 w liczbach bezwzględnych wzrasta z 6.000 do 15.600 osób, a wskaźnik % przyrostu z 8,6 do 10,5, dając w rezultacie liczbę 226.000 osób uprawiających żeglarstwo w 1985 r.

W porównaniu ze stanem w 1970 r. daje to ogólny wzrost ilości żeglarzy przez 15 lat /1971-1985/ o 222,8%, tj. 156.000 osób.

3.4.2. Liczba osób uprawiających różne formy żeglarstwa - Tabela Nr 12 i 13

Dominującą formą uprawiania żeglarstwa jest turystyka. Zakłada się jej wzrost z 95% osób w 1970 r. do 97% w 1985. W liczbach bezwzględnych odpowiednio 66.000 i 219.000. Liczba żeglarzy uprawiających sport wyczynowy wyniosła w 1970 r. około 5,0% a w 1985, wobec przypuszczalnego nasycenia, spada do 3,0%. W liczbach bezwzględnych odpowiednio 4.000 i 7.000 osób. W formach uprawiania samej turystyki zakłada się pewne przesunięcia z uwagi na założony stopniowy wzrost turystyki morskiej z 10,0% w 1970 r., do 13,0% w 1985. Wzrost ten jest uzasadniony stałym dążeniem większości społeczności żeglarskiej do większego udziału w tej atrakcyjnej formie żeglarstwa, a przez to umożliwienia pływania na morzu, chociaż

by w ograniczonym stopniu, wszystkim żeglarzom mającym do tego uprawnienia. Również zakłada się wzrost popularności małej turystyki, której udział zwiększy się z 23,0% w 1970 r. do 31,5% w 1985 r. Zakładany wzrost turystyki morskiej i małej turystyki odbija się w pewnym stopniu na dużej turystyce śródlądowej, której udział przez to się zmniejszy z 62,0% w roku 1970 do 52,5% w 1985.

3.4.3. Rozwój szkolenia - Tabela Nr 14 i 15

W żadnej dyscyplinie wodnej nie ma tak rozbudowanego systemu i zakresu szkolenia jak w żeglarstwie. Dwa stopnie śródlądowe i trzy morskie warunkują uprawianie tej dyscypliny. Rozwój szkolenia w latach 1971-1985 zakłada poprawę wskaźnika % osób wyszkolonych w stopniach:

kapitanów	o	66,6%	z	0,9	do	1,5%
sterników morskich	o	25,0%	z	2,4	do	3,0%
sterników jachtowych	o	10,4%	z	15,4	do	17,0%
żeglarzy	o	18,2%	z	35,1	do	41,5%

ogółem wyszkolonych	o	17,1%	z	53,8	do	63,0%

W wyniku założonego rozwoju szkolenia udział osób niewyszkolonych zmniejsza się z 46,2% w 1970 r. do 37,0% w 1985 r., jako górnej granicy osób nie objętych szkoleniem. Dotychczasowy zbyt wysoki wskaźnik osób nie objętych szkoleniem, budzi zastrzeżenia co do istniejącego systemu i organizacji szkolenia. Podane liczby docelowe są oparte na realnych potrzebach i powinny być przy ulepszonych metodach szkolenia osiągnięte.

3.4.4. Ilość turystycznych łodzi żaglowych i ich rotacja - Tabela Nr 16

Zakładany wzrost ilości turystycznych łodzi żaglowych wynika bezpośrednio ze zwiększonej liczby osób pływających oraz z zakładanej poprawy wskaźnika rotacji. Dało to w efekcie, przy wzroście w latach 1971-1985 liczby osób pływających o 222,0%, wzrost sprzętu o 357,1%, przy poprawie wskaźnika rotacji z 5,2 do 3,7, tj. o 28,9%. Wydaje się, że zakładany wzrost ilości śródlądowych łodzi żaglowych z 3.500 w 1970 r., do 16.000 w 1985 r. jest prawidłowy i stanowi ra-

cjonalny kompromis między rzeczywistymi potrzebami, a realnymi możliwościami /przy istniejącym układzie cen/.

3.4.5. Wielkość produkcji turystycznych łodzi żaglowych - Tabela Nr 17

Produkcja turystycznych łodzi żaglowych jest wielkością wynikową założonej ilości eksploatowanych łodzi i przyjętego okresu użytkowania 10 lat. Dało to w efekcie, w latach 1971-1985, roczną produkcję łodzi od 730 do 2.150. Przeciętna ilość miejsc na jednostkach nie zmienia się i wynosi 3,2. Jest rzeczą zrozumiałą, że przy ewentualnej zmianie materiałów konstrukcyjnych i wynikłym z tego innym okresem użytkowania, zmieni się odpowiednio zakładana wielkość produkcji.

3.4.6. Wielkość morskiej flotyli jachtowej i jej rotacja - Tabela Nr 18 i 20

Zakładana wielkość morskiej flotyli jachtowej wynika ze wzrostu liczby żeglarzy pływających po morzu oraz z przyjętego wskaźnika rotacji. Biorąc pod uwagę stosunkowo wysoki koszt jachtów morskich i jak największe wykorzystanie tego, prawie wyłącznie społecznego, sprzętu, założono bardzo ostrożnie wzrost ilościowy, przyjmując nawet stopniowe pogarszanie wskaźnika rotacji, czyli liczby pływających na 1 miejsce. Jak z powyższego wynika założono w pewnym sensie, że wzrost flotyli jachtowej nie będzie nadążał za wzrostem liczby pływających i przez to ulega pogorszeniu wskaźnik rotacji. Dało to w rezultacie, przy wzroście ogólnym liczby pływających na jachtach morskich w latach 1971-1985 z 7.000 do 29.000, tj. o 314,3% wzrost ilości jachtów z 265 do 890, tj. o 235,8%. W efekcie wskaźnik rotacji uległ pogorszeniu z 4,3 do 5,3, tj. o 23,3%.

Odpowiednio, przy wzroście liczby pływających na jachtach pełnomorskich w tym okresie z 4.900 do 20.300 osób, tj. o 314,3%, ilość jachtów wzrasta z 110 do 455, tj. o 313,6%, a wskaźnik rotacji ulega pogorszeniu z 5,0 do 5,4, tj. o 8,0%.

W żeglarstwie przybrzeżnym, przy wzroście w omawianym okresie liczby pływających z 2.100 do 8.700, tj. o 314,2%, ilość jachtów przybrzeżnych wzrasta z 155 do 435, tj. o 180,6%, a wskaźnik rotacji ulega pogorszeniu z 3,3 do 5,0 tj. o 51,5%.

Występuje tu dużo większe, niż w jachtach pełnomorskich, podwyższenie wskaźnika rotacji, który był w porównaniu do jachtów pełnomorskich zbyt niski. Wzrost liczby pływających powinien nastąpić w dużej mierze w wyniku poprawy gotowości technicznej i współczynnika wykorzystania rejsowego, a nie tylko na skutek rozbudowy floty.

Dodatkowa tabela Nr 21 przedstawia potrzeby kadrowe floty pełnomorskiej, wynikające ze zgodności założonego rozwoju szkolenia z założeniami rozbudowy floty pełnomorskiej. Wraz z notowanym wzrostem procentowym udziału stopni morskich rośnie zabezpieczenie potrzeb floty. I tak zapotrzebowanie na kapitanów mogących prowadzić rejsy pełnomorskie spada w tym okresie z 90,0% do 72,8% stanu zakładanego w 1985 r., a zapotrzebowanie na sterników morskich, dla obsadzenia funkcji oficerskich, osiąga ten sam pułap, tj. 72,8% stanu.

3.4.7. Wielkość produkcji jachtów morskich - Tabela Nr 18 i 19

Produkcja szkoleniowo-turystycznych jachtów morskich jest wielkością wynikową założonej ilości eksploatowanych jachtów i przyjętego okresu użytkowania ok. 30 lat. Dało to w wyniku, w latach 1971-1985, ogólną produkcję 703 jachtów morskich /w poszczególnych kolejnych pięciolatkach: 131, 207, 365/. Produkcja roczna w omawianym okresie wzrasta z 26 do 73 jednostek, przy utrzymaniu mniej więcej - średnio - tej samej wielkości jachtów.

Ogólna produkcja jachtów pełnomorskich wynosi 383, w poszczególnych pięciolatkach odpowiednio 74, 115 i 194 jednostki. Produkcja roczna wzrasta z 15 do 39 jednostek.

Jeżeli chodzi o produkcję jachtów przybrzeżnych, to zamyka się ona liczbą 320 jednostek, w poszczególnych kolejnych pięciolatkach odpowiednio 57, 92, 171. Roczna produkcja wzrasta w tym okresie z 11 do 34 jednostek.

3.5. Opis tabel przedstawiających prognozę rozwoju turystyki motorowodnej

3.5.1. Ogólna liczba osób uprawiających motorowodniactwo - Tabela Nr 22

Ogólna liczba osób uprawiających turystykę i sport motorowodny zamknęła się w roku 1970 liczbą około 33.000. W latach 1971-1985 założono zwiększenie procentowego wskaźnika wzrostu z 8,5% do 10,0%. W cyfrach bezwzględnych roczny przyrost w poszczególnych pięciolatkach wynosi od 2.800 do 6.800 osób, dając w rezultacie liczbę 102.000 osób uprawiających tę dyscyplinę wodną w 1985 roku; daje to w ciągu 15 lat /1971-1985/ ogólny wzrost liczby motorowodniaków o 209,0%, tj. 69.000 osób.

3.5.2. Liczba osób uprawiających różne formy motorowodniactwa - Tabela Nr 23 i 24

Dominującą tu formą jest turystyka. Udział jej jest mniej więcej stały i wynosi od 96,0 do 97,0% ogółu motorowodniaków. W liczbach bezwzględnych ilość motorowodniaków turystów wzrasta z 32.000 w 1970 do 99.000 osób w docelowym 1985 roku. Udział osób uprawiających sport wyczynowy wynosi od 4,0 do 3,0%. Liczba ich wzrasta z 1.000 osób w 1970 roku do 3.000 osób w 1985 roku.

W formach uprawiania samej turystyki zakłada się pewne przesunięcia z dużej turystyki do małej. Udział dużej turystyki w okresie 1971-1985 ulega zmniejszeniu z 68,0 do 59,0%, a udział małej turystyki wzrasta z 28,0 do 38,0%.

3.5.3. Ilość turystycznych łodzi motorowych i ich rotacja - Tabela Nr 25

Zakładany wzrost ilości turystycznych łodzi motorowych wynika bezpośrednio ze zwiększonej liczby osób pływających oraz z zakładanej poprawy wskaźnika rotacji. Dało to w efekcie , przy

wzroście w latach 1971-1985 liczby osób pływających o 209,4%, wzrost ilości sprzętu o 241,9%, przy poprawie wskaźnika rotacji z 5,2 do 3,6 - tj. o 30,8%. Należy dodać, że stosunkowo duża poprawa wskaźnika rotacji wynika z założonego zwiększenia pojemności łodzi - z 2 miejsc średnio w 1970 r. do 2,6 miejsc w 1985. Wydaje się, że zakładany wzrost ilości łodzi motorowych z 3.100 w 1970 r. do 10.600 w 1985 r. jest prawidłowy i stanowi słuszny kompromis między rzeczywistymi potrzebami, a realnymi możliwościami, przy istniejącym układzie cen.

3.5.4. Wielkość produkcji turystycznych łodzi motorowych - Tabela Nr 26

Zakładana produkcja turystycznych łodzi motorowych jest wielkością wynikową założonej ilości eksploatowanych łodzi i przyjętego okresu użytkowania dla kadłubów 10 lat i silników 5 lat. Dało to w efekcie w latach 1971-1985 roczną produkcję kadłubów od 550 do 1.370 sztuk i silników od 860 do 2.120 sztuk.

Jest rzeczą zrozumiałą, że przy wprowadzeniu nowych materiałów konstrukcyjnych o innym okresie użytkowania, niż został przyjęty w założeniach - wielkość produkcji ulegnie zmianie.

Tabela Nr 1

Ogólna liczba osób uprawiających turystykę i sporty wodne

T r e ś ć	P r o g n o z e									
	W y k o n a n i e		1967		1970		1975		1980	
	Liczba osób	%	Liczba osób	%	Liczba osób	%	Liczba osób	%	Liczba osób	%
Turystyka kajakowa	95.000	54,3	115.000	54,0	155.000	52,5	215.000	50,8	307.000	49,1
Turystyka żeglarska	54.000	30,9	66.000	31,0	95.000	32,2	142.000	33,6	219.000	35,0
Turystyka motorowodna	26.000	14,8	32.000	15,0	45.000	15,3	66.000	15,6	99.000	15,9
Razem turystyka wodna	175.000	100,0	213.000	100,0	295.000	100,0	423.000	100,0	625.000	100,0
Sport kajakowy	5.000	55,6	6.000	54,5	8.000	53,3	9.000	52,9	10.000	50,0
Sport żeglarski	3.000	33,3	4.000	36,4	5.000	33,3	6.000	35,3	7.000	35,0
Sport motorowodny	1.000	11,1	1.000	9,1	2.000	13,4	2.000	11,8	3.000	15,0
Razem sporty wodne	9.000	100,0	11.000	100,0	15.000	100,0	17.000	100,0	20.000	100,0
Kajakarstwo	100.000	54,3	121.000	54,0	163.000	52,6	224.000	50,9	317.000	49,1
Żeglarstwo	57.000	31,0	70.000	31,3	100.000	32,3	148.000	33,6	226.000	35,0
Motorowodniactwo	27.000	14,7	33.000	14,7	47.000	15,1	68.000	15,5	102.000	15,9
Ogółem turystyka i sporty wodne	184.000	100,0	224.000	100,0	310.000	100,0	440.000	100,0	645.000	100,0
Liczba ludności wg GUS tys. osób	32.163	-	32.589	-	33.903	-	35.439	-	36.840	-
% ludności uprawiającej turystykę i sporty wodne	0,57	-	0,69	-	0,92	-	1,24	-	1,75	-

Liczba osób uprawiająca różne formy turystyki i sportów wodnych

T r e ś ć	W y k o n a n i e						P r o g n o z a					
	1967		1970		1975		1980		1985			
	Liczba osób	%	Liczba osób	%	Liczba osób	%	Liczba osób	%	Liczba osób	%		
Duża turystyka	126.400	68,7	149.000	66,5	199.500	64,3	274.000	62,2	389.000	60,3		
Mała turystyka - rekreacja	48.600	26,4	64.000	28,6	95.500	30,8	149.000	33,9	236.000	36,6		
Razem turysty- ka wodna	175.000	95,1	213.000	95,1	295.000	95,1	423.000	96,1	625.000	96,9		
Sporty wodne	9.000	4,9	11.000	4,9	15.000	4,9	17.000	3,9	20.000	3,1		
Ogółem turysty- ka i sporty wodne	184.000	100,0	224.000	100,0	310.000	100,0	440.000	100,0	645.000	100,0		

Ilość turystycznych jednostek pływających - rotacja sprzętu

Tabela Nr 3

T r e ś ć	W y k o n a n i e							
	1967				1970			
	Ilość jedno- stek	Ilość miejsc	Ilość osób pływają- cych	Rotac- cja	Ilość jedno- stek	Ilość miejsc	Ilość osób pływają- cych	Rotac- cja
Kajaki sztywne	6.500	12.900	80.000	6,2	8.150	16.000	96.000	6,0
Kajaki składane	3.750	7.500	15.000	2,0	4.750	9.500	19.000	2,0
Razem kajaki	10.250	20.400	95.000	4,7	12.900	25.500	115.000	4,5
Łodzie żaglowe	2.900	9.300	48.600	5,2	3.500	11.200	59.000	5,2
Jachty pełnomorskie	92	850	3.800	4,5	110	985	4.900	5,0
Jachty przybrzeżne	122	510	1.600	3,1	155	640	2.100	3,3
Razem jachty morskie	214	1.360	5.400	4,0	265	1.625	7.000	4,3
Razem jednostki żaglowe	3.114	10.660	54.000	5,1	3.765	12.825	66.000	5,1
Łodzie motorowe	2.500	5.000	26.000	5,2	3.100	6.200	32.000	5,2
O g ó ł e m	15.864	36.060	175.000	4,9	19.765	44.525	213.000	4,8

T r e ś ć	P r o g n o z a							
	1975				1980			
	Ilość jedno- stek	Ilość miejsc	Ilość osób pływających	Rotacja	Ilość jedno- stek	Ilość miejsc	Ilość osób pływających	Rotacja
Kajaki sztywne	12.000	23.000	127.000	5,5	18.000	34.600	173.000	5,0
Kajaki składane	8.200	16.600	28.000	1,7	15.000	30.000	42.000	1,4
Razem kajaki	20.300	39.600	155.000	3,9	33.000	64.600	215.000	3,3
Łodzie żaglowe	5.400	17.300	84.500	4,9	8.900	28.500	125.000	4,4
Jachty pełnomorskie	170	1.460	7.300	5,0	270	2.270	11.900	5,2
Jachty przybrzeżne	200	800	3.200	4,0	280	1.120	5.100	4,5
Razem jachty morskie	370	2.260	10.500	4,6	550	3.390	17.000	5,0
Razem jednostki żaglowe	5.770	19.560	95.000	4,9	9.450	31.890	142.000	4,5
Łodzie motorowe	4.300	9.400	45.000	4,8	6.500	15.600	66.000	4,2
O g ó ł e m	30.370	68.560	295.000	4,3	48.950	112.090	423.000	3,8

T r e ś ć	P r o g n o z a				R o t a c j a
	1 9 8 5				
	Ilość jednostek	Ilość miejsc	Ilość osób pływających		
Kajaki sztywne	28.000	53.800	237.000	4,4	
Kajaki składane	29.000	58.000	70.000	1,2	
Razem kajaki	57.000	111.800	307.000	2,8	
Łodzie żaglowe	16.000	51.200	190.000	3,7	
Jachty pełnomorskie	455	3.750	20.300	5,4	
Jachty przybrzeżne	435	1.740	8.700	5,0	
Razem jachty morskie	890	5.490	29.000	5,3	
Razem jednostki żaglowe	16.890	56.690	219.000	3,9	
Łodzie motorowe	10.600	27.600	99.000	3,6	
O g ó ł e m	84.490	196.090	625.000	3,2	

Rodzaj jednostki	1971 - 1975				1976 - 1980				1981 - 1985				R a z e m	
	Ilość jedno- stek	Suma miejsc	Śred- nia miejsc	Ilość jedno- stek	Suma miejsc	Śred- nia miejsc	Ilość jedno- stek	Suma miejsc	Śred- nia miejsc	Ilość jedno- stek	Suma miejsc	Śred- nia miejsc	Ogółem jedno- stek	Ogółem miejsc
Kajaki	17.900	34.900	1,95	27.100	52.800	1,95	47.900	93.400	1,95	92.900	181.100			
Łodzie żaglowe	3.650	11.700	3,2	5.250	16.800	3,2	10.750	34.400	3,2	19.650	62.900			
Jachty morskie	131	790	6,0	207	1.328	6,4	365	2.295	6,3	703	4.413			
Łodzie motorowe kadłuby	2.750	6.300	2,3	3.750	9.300	2,5	6.850	18.300	2,7	13.350	33.900			
silniki	4.300	-	-	6.500	-	-	10.600	-	-	21.400	-			
Razem	-	53.690	-	-	80.228	-	-	148.395	-	-	282.313			
Ilość miejsc	-	19,0	-	-	28,4	-	-	52,6	-	-	100,0			
%	-		-	-		-	-		-	-				

Zapotrzebowanie na silniki pomocnicze
dla turystycznych jednostek pływających, wiosłowych i żaglowych

Tabela Nr 5

Rodzaj jednostki	% jedno- stek z silni- kiem pomoc- niczym	Okres użytko- wania silni- ka /lat/	Moc sil- nika /KM/	I l o ś ć j e d n o s t e k		
				1971-1975	1976-1980	1981-1985 R a z e m
Kajaki /eksploatowane w dużej turystyce /	20	10	1-3	2.200	3.000	5.700 10.900
Łodzie żaglowe	30	10	3-5	1.100	1.600	3.200 5.900
Jachty przybrzeżne	50	10	5-10	60	80	140 280
Jachty pełnomorskie	100	10	10-50	120	150	310 580
Razem zapotrzebowanie				3.480	4.830	9.350 17.660
Średnie roczne zapotrzebowanie				700	970	1.870 1.180

R o k	Liczba kajakarzy	% wskaźnik wzrostu	Roczny przyrost	% wskaźnik rocznego przyrostu	Ogólny przyrost w okresie
<u>Wykonanie</u> 1967	100.000	-	7.000	7,0	21.000
1970	121.000	100,0	8.400	7,0	42.000
<u>Prognoza</u> 1975	163.000	134,7	12.200	7,5	61.000
1980	224.000	185,1	18.600	8,3	93.000
1985	317.000	262,0	-	-	-

Tabela Nr 7

Wskaźniki procentowe ilustrujące różne
formy uprawiania kajakarstwa

T r e ś ć	W y k o n a n i e				P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985		
Duża turystyka masowa	50,0	47,0	44,0	40,0	35,0		
Duża turystyka indywidualna	15,0	16,0	17,0	19,0	22,0		
Turystyka mała - rekreacja	30,0	32,0	34,0	37,0	40,0		
Razem turystyka	95,0	95,0	95,0	96,0	97,0		
S p o r t	5,0	5,0	5,0	4,0	3,0		
O g ó ł e m	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Liczba osób uprawiających różne formy kajakarstwa

- 61 -

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Duża turystyka masowa	50.000	57.000	72.000	90.000	111.000
Duża turystyka indywidualna	15.000	19.000	28.000	42.000	70.000
Miała turystyka - rekreacja	30.000	39.000	55.000	83.000	126.000
Razem turystyka	95.000	115.000	155.000	215.000	307.000
S p o r t	5.000	6.000	8.000	9.000	10.000
O g ó ł e m	100.000	121.000	163.000	224.000	317.000

Ilość kajaków turystycznych w eksploatacji

Tabela Nr 9

T r e ś ć	W y k o n a n i e				P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985		
<u>Duża turystyka masowa</u>							
Ilość kajaków /szywnych/	5.000	6.000	8.200	10.900	14.500		
Średnio miejsc / jednostkę	1,98	1,97	1,92	1,92	1,92		
Ilość miejsc	9.900	11.800	15.700	20.900	27.900		
Ilość kajakarzy	50.000	57.000	72.000	90.000	111.000		
Rotacja sprzętu	5,0	4,8	4,6	4,3	4,0		
<u>Duża turystyka indywidualna</u>							
Ilość kajaków / składaków/	3.750	4.750	8.300	15.000	29.000		
Średnio miejsc / jednostkę	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0		
Ilość miejsc	7.500	9.500	16.600	30.000	58.000		
Ilość kajakarzy	15.000	19.000	28.000	42.000	70.000		
Rotacja sprzętu	2,0	2,0	1,7	1,4	1,2		
<u>Mała turystyka - rekreacja</u>							
Ilość kajaków /szywnych/	1.500	2.150	3.800	7.100	13.500		
Średnio miejsc / jednostkę	2,0	1,97	1,92	1,92	1,92		
Ilość miejsc	3.000	4.200	7.300	13.700	25.900		
Ilość kajakarzy	30.000	39.000	55.000	83.000	126.000		
Rotacja sprzętu	10,0	9,3	7,5	6,1	4,9		
<u>Razem turystyka</u>							
Ilość kajaków	10.250	12.900	20.300	33.000	57.000		
Średnio miejsc /jednostkę	1,99	1,98	1,96	1,96	1,96		
Ilość miejsc	20.400	25.500	39.600	64.600	111.800		
Ilość kajakarzy	95.000	115.000	155.000	215.000	307.000		
Rotacja sprzętu	4,7	4,5	3,9	3,3	2,8		

T r e ś ć	P r o g n o z a		
	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985
<u>Kajaki sztywne</u>			
Stan na koniec okresu	12.000	18.000	28.000
Stan na początek okresu	8.150	12.000	18.000
Wzrost	3.850	6.000	10.000
Rekonstrukcja /okres amortyz. 5 lat/	8.150	12.000	18.000
Razem produkcja	12.000	18.000	28.000
Roczna produkcja	2.400	3.600	5.600
<u>Kajaki składane</u>			
Stan na koniec okresu	8.300	15.000	29.000
Stan na początek okresu	4.750	8.300	15.000
Wzrost	3.550	6.700	14.000
Rekonstrukcja /okres amortyz. 10 lat/	2.350	2.400	5.900
Razem produkcja	5.900	9.100	19.900
Roczna produkcja	1.180	1.820	3.980
Produkcja sztywnych i składanych razem	17.900	27.100	47.900
Roczna ich produkcja	3.580	5.420	9.580

Tabela Nr 11

Liczba osób uprawiających żeglarstwo

R o k	Liczba żeglarzy	% wskaźnik wzrostu	Roczny przyrost	% wskaźnik rocznego przyrostu	Ogólny przyrost w okresie
<u>Wykonanie</u> 1967	57.000	-	4.300	7,6	13.000
1970	70.000	100,0	6.000	8,6	30.000
<u>Prognoza</u> 1975	100.000	142,9	9.600	9,6	48.000
1980	148.000	211,4	15.600	10,5	78.000
1985	226.000	322,8	-	-	-

Wskaźniki procentowe ilustrujące różne
formy uprawiania żeglarstwa

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Duża śródlądowa turystyka	65,0	62,0	59,0	56,0	52,5
Duża morska turystyka	9,5	10,0	10,5	11,5	13,0
Mała turystyka - rekreacja	20,5	23,0	25,5	28,5	31,5
Razem turystyka	95,0	95,0	95,0	96,0	97,0
S p o r t	5,0	5,0	5,0	4,0	3,0
O g ó ł e m	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Liczba osób uprawiająca różne formy żeglarstwa

Tabela Nr 13

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Duża śródlądowa turystyka	37.000	43.000	59.000	83.000	119.000
Duża morska turystyka	5.400	7.000	10.500	17.000	29.000
Mała turystyka - rekreacja	11.600	16.000	25.500	42.000	71.000
Razem turystyka	54.000	66.000	95.000	142.000	219.000
S p o r t	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000
O g ó ł e m	57.000	70.000	100.000	148.000	226.000

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Ogółem osób w tym ze stopniami żeglarskimi:	57.000	70.000	100.000	148.000	226.000
procent	50,5	53,8	56,0	59,0	63,0
ilość	28.800	37.650	56.000	87.300	142.400
kapitanów	0,9	0,9	1,1	1,3	1,5
ilość	500	600	1.100	1.900	3.400
sterników morskich	1,8	2,4	2,5	2,7	3,0
ilość	1.050	1.650	2.500	4.000	6.800
sterników jachtowych	13,1	15,4	15,8	16,3	17,0
ilość	7.450	10.800	15.800	24.100	38.400
żeglarzy	34,7	35,1	36,6	38,7	41,5
ilość	19.800	24.600	36.600	57.300	93.800

Przyrost osób wyszkolonych w okresach
pięcioletnich i rocznych

Tabela Nr 15

T r e ś ć	P r o g n o z a					
	1971 - 1975		1976 - 1980		1981 - 1985	
	Okres	Rok	Okres	Rok	Okres	Rok
Ogółem osób	30.000	6.000	48.000	9.600	78.000	15.600
Osób uprawiających śródlądową turystykę	25.500	5.100	40.500	8.100	65.000	13.000
Osób uprawiających morską turystykę	3.500	700	6.500	1.300	12.000	2.400
Ogółem wyszkolonych	18.350	3.670	31.300	6.260	55.100	11.020
Kapitanów	500	100	800	160	1.500	300
Sterników morskich	850	170	1.500	300	2.800	560
Sterników jachtowych	5.000	1.000	8.300	1.660	14.300	2.860
Żeglarzy	12.000	2.400	20.700	4.140	36.500	7.300

Ilość turystycznych łodzi żaglowych w eksploatacji

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Ilość jednostek	2.900	3.500	5.400	8.900	16.000
Średnio miejsc / jednostkę	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
Ilość miejsc	9.300	11.200	17.300	28.500	51.200
Ilość żeglarzy turystów	48.600	59.000	84.500	125.000	190.000
Rotacja sprzętu	5,2	5,2	4,9	4,4	3,7

Tabela Nr 17

Wielkość produkcji turystycznych łodzi żaglowych

T r e ś ć	P r o g n o z a		
	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985
Stan na koniec okresu	5.400	8.900	16.000
Stan na początek okresu	3.500	5.400	8.900
Wzrost	1.900	3.500	7.100
Rekonstrukcja /okres amortyzacji 10 lat/	1.750	1.750	3.650
Razem produkcja	3.650	5.250	10.750
Produkcja roczna	730	1.050	2.150
Średnio miejsc / jednostkę	3,2	3,2	3,2

T r e ś ć	Jachty pełnomorskie			Jachty przybrzeżne			Razem jachty morskie		
	Liczba jachtów	Liczba miejsc	Średnio miejsc	Liczba jachtów	Liczba miejsc	Średnio miejsc	Liczba jachtów	Liczba miejsc	Średnio miejsc
Stan 1967	92	850	9,2	122	510	4,2	214	1.360	6,4
Wzrost 1968-70	18	135	7,5	33	130	3,9	51	265	5,2
Stan 1970	110	985	9,0	155	640	4,1	265	1.625	6,1
Wzrost 1971-75	60	480	8,0	45	172	3,8	105	652	6,2
Kasacja 1971-75	14	95	6,8	12	60	5,0	26	155	6,0
Rekonstrukcja 1971-75	14	90	6,4	12	48	4,0	26	138	5,3
Stan 1975	170	1.460	8,6	200	800	4,0	370	2.260	6,1
Wzrost 1976-80	100	810	8,1	80	320	4,0	180	1.130	6,3
Kasacja 1976-80	15	150	10,0	12	48	4,0	27	198	7,3
Rekonstrukcja 1976-80	15	150	10,0	12	48	4,0	27	198	7,3
Stan 1980	270	2.270	8,4	280	1.120	4,0	550	3.390	6,2
Wzrost 1981-85	185	1.475	8,0	155	620	4,0	340	2.095	6,2
Kasacja 1981-85	9	131	14,5	16	64	4,0	25	195	7,8
Rekonstrukcja 1981-85	9	136	15,1	16	64	4,0	25	200	8,0
Stan 1985	455	3.750	8,2	435	1.740	4,0	890	5.490	6,2

Tabela Nr 19

Szczegółowa rozbudowa flotylli pełnomorskiej

T r e ś ć	1971 - 1975			1976 - 1980			1981 - 1985		
	Liczba jachtów	Średnia miejsc	Liczba miejsc	Liczba jachtów	Średnia miejsc	Liczba miejsc	Liczba jachtów	Średnia miejsc	Liczba miejsc
Wzrost poszczególnych typów jachtów	10	5	50	15	5	75	35	5	175
	20	7	140	35	7	245	65	7	455
	25	9	225	40	9	360	65	9	585
	5	13	65	10	13	130	20	13	260
Wzrost ogółem	60	8,0	480	100	8,1	810	185	8,0	1.475
Rekonstrukcja poszczególnych typów jachtów	4	5	20	3	7	21	2	5	10
	10	7	70	11	9	99	4	9	36
	-	-	-	1	30	30	3	30	90
Rekonstrukcja ogółem	14	6,4	90	15	10,0	150	9	15,1	136
Budowa poszczególnych typów jachtów /wzrost + rekonstrukcja/.	14	5	70	15	5	75	37	5	185
	30	7	210	38	7	266	65	7	455
	25	9	225	51	9	459	69	9	621
	5	13	65	10	13	130	20	13	260
	-	-	-	1	30	30	3	30	90
Budowa ogółem	74	7,7	570	115	8,3	960	194	8,3	1.611

Rotacja sprzętu morskiego /ilość osób na 1 miejsce/ Tabela Nr 20

R o k	Ilość osób upraw. żegl. pełno- morsk. 70%	Ilość miejsc na jach- tach pełno- morsk.	Rotacja	Ilość osób upraw. żegl. przy- brzeżne 30%	Ilość miejsc na jach- tach przy- brzeżn.	Rotacja	Ilość osób upraw. żegl. morskie ogółem	Ilość miejsc na jach- tach morskich ogółem	Rotacja
<u>Wykonanie</u>									
1967	3.800	850	4,5	1.600	510	3,1	5.400	1.360	4,0
1970	4.900	985	5,0	2.100	640	3,3	7.000	1.625	4,3
<u>Prognoza</u>									
1975	7.300	1.460	5,0	3.200	800	4,0	10.500	2.260	4,6
1980	11.900	2.270	5,2	5.100	1.120	4,5	17.000	3.390	5,0
1985	20.300	3.750	5,4	8.700	1.740	5,0	29.000	5.490	5,3

Eksploatacja flotylli peñnomorskiej

Tabela Nr 21/1

R o k	Ilość jach- tów	Gotowość techniczna		Norma dni eksplo- atacji	Współcz. wykorzy- stania rejsowe- go.	Ilość dni rejsów	Średni czas rejsu dni	Ilość rejsów	Suma rejsów	Liczba osób pływa- jących
		%	ilość							
<u>Wykonanie</u>										
1967	92	91	84	100	0,58	58	12,0	5,0	420	3.800
1970	110	91	100	100	0,65	65	12,0	5,4	540	4.900
<u>Prognoza</u>										
1975	170	93	158	100	0,70	70	13,0	5,4	850	7.300
1980	270	95	257	100	0,80	80	14,5	5,5	1.415	11.900
1985	455	97	442	100	1,0	100	18,0	5,6	2.475	20.300

R o k	Zapotrzebowanie kpt. na rejsy	Ilość ogólna kpt.	% zapotrzebowania	Zapotrzebowanie sterników morskich na rejsy	Ilość ogólna sterników morskich	% zapotrzebowania
<u>Wykonanie</u>						
1967	420	500	84,0	840	1.050	80,0
1970	540	600	90,0	1.080	1.650	65,5
<u>Prognoza</u>						
1975	850	1.100	77,2	1.700	2.500	68,0
1980	1.415	1.900	74,5	2.830	4.000	70,8
1985	2.475	3.400	72,8	4.950	6.800	72,8

Tabela Nr 22

Liczba osób uprawiających motorowodniactwo

R o k	Liczba motorowodniaków	% wskaźnik wzrostu	Roczny przyrost	% wskaźnik rocznego przyrostu	Ogólny przyrost w okresie
<u>Wykonanie</u>					
1967	27.000	-	2.000	7,4	6.000
1970	33.000	100,0	2.800	8,5	14.000
<u>Prognoza</u>					
1975	47.000	142,5	4.200	9,0	21.000
1980	68.000	206,0	6.800	10,0	34.000
1985	102.000	309,0	-	-	-

Wskaźniki procentowe ilustrujące różne formy uprawiania
motorowodniactwa

Tabela Nr 23

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Duża turystyka	70,0	68,0	64,0	62,0	59,0
Miała turystyka - rekreacja	26,0	28,0	32,0	35,0	38,0
Razem turystyka	96,0	96,0	96,0	97,0	97,0
Sport	4,0	4,0	4,0	3,0	3,0
O g ó ł e m	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabela Nr 24

Liczba osób uprawiających różne formy motorowodniactwa

T r e ś ć	W y k o n a n i e		P r o g n o z a		
	1967	1970	1975	1980	1985
Duża turystyka	19.000	23.000	30.000	42.000	60.000
Mała turystyka - rekreacja	7.000	9.000	15.000	24.000	39.000
Razem turystyka	26.000	32.000	45.000	66.000	99.000
Sport	1.000	1.000	2.000	2.000	3.000
O g ó ł e m	27.000	33.000	47.000	68.000	102.000

Ilość turystycznych łodzi motorowych w eksploatacji

- 79 -

	Wykonanie		Prognoza		
	1967	1970	1975	1980	1985
T r e ś ć					
Ilość jednostek	2.500	3.100	4.300	6.500	10.600
Średnio miejsc / jednostkę	2	2	2,2	2,4	2,6
Ilość miejsc	5.000	6.200	9.400	15.600	27.600
Ilość motorowodniaków turystów	26.000	32.000	45.000	66.000	99.000
Rotacja sprzętu	5,2	5,2	4,8	4,2	3,6

Wielkość produkcji turystycznych łodzi motorowych
/kadłubów i silników/

Tabela Nr 26

T r e ś ć	P r o g n o z a		
	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985
<u>Produkcja kadłubów</u>			
Stan na koniec okresu	4.300	6.500	10.600
Stan na początek okresu	3.100	4.300	6.500
Wzrost	1.200	2.200	4.100
Rekonstrukcja /Okres amortyz. 10 lat/	1.550	1.550	2.750
Razem produkcja	2.750	3.750	6.850
Produkcja roczna	550	750	1.370
Średnio miejsc / jednostkę	2,3	2,5	2,7
<u>Produkcja silników</u>			
Stan na koniec okresu	4.300	6.500	10.600
Stan na początek okresu	3.100	4.300	6.500
Wzrost	1.200	2.200	4.100
Rekonstrukcja /Okres amortyz. 5 lat/	3.100	4.300	6.500
Razem produkcja	4.300	6.500	10.600
Roczna produkcja	860	1.300	2.120

II

SZLAKI I ZBIORNIKI WODNE W POLSCE I ICH KLASYFIKACJA DLA POTRZEB TURYSTYKI

1. Geografia wód Polski

1.1. Rzeki

Polska posiada dobrze rozwiniętą sieć wodną, stwarzającą turystyce wodnej duże możliwości, rzadko spotykane w innych krajach. Zwartość hydrograficzna rzek, połączonych dość licznymi kanałami żeglownymi umożliwia przepływanie z jednego szlaku na drugi. Większość rzek ma charakterystyczny południkowy układ biegu. Istnieją również rzeki płynące w całości lub w części równoleżnikowo. Nizinny charakter większości z nich, jak np. Noteci czy Obry o bardzo wolnym biegu, umożliwia odbywanie wędrówek również i pod prąd.

Rzeki polskie należą niemal całkowicie - 99,8% terytorium Polski - do zlewiska Morza Bałtyckiego. Ogólna długość 159-ciu ważniejszych rzek wynosi około 19.900 km. Z tego długość 71 rzek dorzecza Wisły wynosi około 9.730 km, tj. 48,9%. Długość 51 rzek dorzecza Odry oblicza się na 6.830 km, tj. 34,3%, a pozostałe 37 ważniejszych rzek dorzecza Przymorza Bałtyckiego ma długość około 3.340 km, tj. 16,8% ogólnej długości ważniejszych rzek polskich.

Charakterystyczną cechą obu głównych dorzeczy - Wisły i Odry - jest ich asymetria wynikająca z przewagi dopływów prawych nad lewymi; stosunek dorzecza prawego do lewego przedstawia się dla Wisły jak 73:27, a dla Odry jak 70:30. Wskutek asymetrycznego rozwoju dorzeczy, główne rzeki Polski zbliżają się do siebie. Odra zbliża się za pośrednictwem Warty i Noteci do Wisły, Wisła przez San do Dniestru, Bugiem do Prypeci, Narwią do Niemna. Układ ten, przy nizinnym terenie i braku wyraźnych działów wodnych, ułatwia przeprowadzanie sztucznych połączeń.

Najważniejszymi obszarami, skąd wypływa większość polskich rzek, są Karpaty i Sudety. Tu biorą początek największe nasze rzeki - Wisła i Odra, stąd czerpią one swe główne zasoby wodne. Drugim obszarem źródłiskowym są wyżyny: Śląsko-Małopolska i Lubelska. Stąd wypływają: Warta, Pilica, Wieprz i Bug. Trzeci obszar

stanowią pojezierza, skąd spływa wiele rzek wpadających bądź bezpośrednio do morza, jak: Rega, Parsęta, Wieprza, Pasłęka; bądź zasilających wody Wisły i Odry: Pisa, Drwęca, Wda, Brda, Drawa.

Rzeki przepływające przez południowe, górsko-wyżynne obszary Polski odznaczają się szybkim, rwącym prądem, wynikającym ze znacznego spadku wód. Dunajec na odcinku Nowy Targ - Nowy Sącz ma spadek 334 cm/1 km, Soła na odcinku Żywiec-Kęty 310 cm/1 km, a Poprad na odcinku Muszyna - Nowy Sącz 280 cm/1 km. Piękne, przeważnie suche, zalesione brzegi, partiami urwiste, sprawiają, że takich górskich szlaków kajakowych jak Dunajec czy Poprad mogą nam wszyscy pozazdrościć.

Rzeki środkowych nizinnych ziem Polski cechuje mały spadek wody, stąd wolny, leniwy ich przepływ. Na tym obszarze średni spadek Wisły wynosi 24 cm / 1km, Odry - 26 cm/1 km, Warty - 28 cm/1 km, Bugu 20 cm/1 km. Zbocza dolin rzek i ich brzegi są piaszczyste, pofalowane lub na zmianę piaszki, podmokłe, często o charakterze mokradeł i trzęsawisk, jak np. Narew, Biebrza, Odra. Jak gdyby w ekwiwalencie niedostępnych często i mało zaludnionych brzegów rzeki te są rajem dla ptactwa wodnego, zamieszkałym przez tysiące kaczek, gęsi, bekasów i batalionów. Wody ich, nie zatrute jeszcze przez ścieki przemysłowe, obfitują w ryby, wśród których króluje sum. Rzek zachowanych w tak pierwotnym stanie nie ma już prawie w Europie.

Rzeki przepływające przez nasze północne ziemie mają większy spadek niż rzeki środkowej Polski. Szczególnie dotyczy to rzek wypływających z obszaru pojezierzy. I tak wody Brdy mają na szlaku przeciętny spadek wynoszący 57 cm/1 km, Czarna Woda - 64 cm/1 km, Drawa - 67 cm/1 km, Rega - 82 cm/1 km, Parsęta - 99 cm/1 km, a Pasłęka - 74 cm/1 km. One również odznaczają się stosunkowo znacznym przepływem, powodowanym retencyjnym działaniem jezior.

Płynące wśród pięknych lasów, pośród tysiąca jezior, rzeki takie jak: Brda, Czarna Woda, Drawa, Radunia, Pasłęka, Kruytynia, Czarna Hańcza, należą do najładniejszych szlaków Europy.

Zagęszczenie sieci rzecznej w Polsce nie jest jednakowe w poszczególnych częściach kraju. Najgęstsza sieć jest w górach i na pojezierzach, gdzie przypada miejscami 0,8 a nawet 1,0 km biegu rzek na 1 km² powierzchni. W środkowej Polsce, a zwłaszcza w pasie wyżyn, gęstość sieci rzecznej maleje niejednokrotnie poniżej 0,2 km biegu na 1 km² obszaru.

1.2. Zbiorniki naturalne

Polska jest krajem bogatym w jeziora. Według Katalogu Jezior Polskich - wydanego przez Instytut Geografii PAN - jezior liczących ponad 1 ha jest w Polsce 9.296, o łącznej powierzchni 316.927 ha. Jeziora zatem zajmują ponad 1% powierzchni całego kraju. Należy dodać, że razem z Zalewem Kamieńskim, Szczecińskim i jeziorem Dąbie - traktowanym jako część Zalewu Szczecińskiego - oraz Zalewem Wiślanym, których łączna powierzchnia wynosi 94.270 ha, ogólna powierzchnia naturalna zbiorników wodnych powyżej 1 ha wynosi 411.197 ha.

Rozmieszczenie jezior w poszczególnych częściach kraju przedstawia poniższa tabela:

Położenie jezior	Ilość jezior	%	Powierzchnia w ha	%
Pojezierze i Pobrzeże Pomorskie	4.129	44,4	115.280	36,4
Pojezierze Mazurskie	2.561	27,5	141.727	44,7
Pojezierze Wielkopolsko-Kujawskie	1.711	18,4	53.062	16,7
Pozostałe części kraju	895	9,7	6.858	2,2
R a z e m	9.296	100,0	316.927	100,0

Jeziora występują u nas najczęściej zbiorowo, tworząc pojezierza rozlokowane przede wszystkim w północnej części kraju, w pasie Pojezierzy Pomorskim i Mazurskim /81,1% powierzchni wszystkich jezior/, gdzie zajezerzenie terenu wynosi od 2,4 do 4,5%. W trzecim co do wielkości w Polsce Pojezierzu Wielkopolsko-Kujawskim zajezerzenie wynosi już tylko 1,5%. W części południowej kraju spotyka się tylko nieliczne skupiska małych jezior.

Najbardziej rozpowszechnionym typem jezior w Polsce są jeziora rynnowe, wąskie i długie, przypominające kształtem doliny rzeczne o stromych brzegach i urozmaiconej rzeźbie dna. Jeziora tego typu rzadko występują pojedynczo, zwykle układają się w postaci całych ciągów jeziornych, przedzielonych płyciznami. Przykładami tego typu jezior są: Gopło, Charzykowskie, Wdzydze, Jeziorak, Bełdany, Nidzkie, Wigry.

Równie często występują u nas jeziora moreny dennej. Przeważnie są to jeziora duże, o urozmaiconej linii brzegowej, z półwyspami i wyspami; o brzegach płaskich, głębokościach niewielkich i nierównomiernie rozłożonych. Przykładami tego typu jezior są: Śniardwy, Mamry, Niegocin, Wielimie i inne.

Wśród pozostałych typów jezior na uwagę zasługują jeszcze dość liczne u nas jeziora przybrzeżne, stanowiące przeważnie zato - ki odcięte od morza wąską mierzeją pokrytą wydhami. Są to zazwyczaj jeziora duże, aczkolwiek bardzo płytkie, o płaskich bagnistych brzegach. Do typowych jezior przybrzeżnych, ciągnących się wzdłuż wybrzeża morskiego należą między innymi: Łebsko, Gardno, Jamno, Wicko.

W Polsce przeważają jeziora małe /50,9% jezior nie przekracza wielkością 5 ha/. Zajmowana przez nie przestrzeń wynosi jednak tylko 3,3% powierzchni wszystkich jezior. Jednocześnie 579 jezior o powierzchni 100 ha i więcej, tj. 6,3% ogólnej liczby jezior, zajmuje 67,1% ogólnego obszaru jezior.

Zestawienie jezior według wielkości przedstawia poniżej podana tabela:

Wielkość jezior w ha	Ilość jezior	%	Łączna powierzchnia jezior w ha	%
1-5	4.734	50,9	10.388	3,3
5-20	2.407	25,9	24.503	7,7
20-50	1.043	11,2	32.748	10,3
50-100	533	5,7	36.783	11,6
100-500	491	5,3	98.562	31,1
500-1000	54	0,6	37.700	11,9
ponad 1000	34	0,4	76.243	24,1
R a z e m :	9.296	100,0	316.927	100,0

Największymi jeziorami o powierzchni powyżej 5.000 ha są: Śniardwy - 10.599 ha, Mamry - 10.450 ha, Żebako - 7.530 ha, Dąbie-5.570 ha. Obok nich dysponujemy jeszcze 30 jeziorami powyżej 1.000 ha, 54 jeziorami od 500 do 1.000 ha i 491 jeziorami od 100 do 500 ha. Te 579 największych jezior o powierzchni 100 ha i więcej, 533 jeziora o powierzchni od 50 do 100 ha i wiele innych mniejszych pięknych jezior stanowią nasz najcenniejszy skarb naturalny.

Dla turystyki wodnej największe znaczenie mają połączone ze sobą ciągi jezior, nie koniecznie nawet największych. Do takich szlaków należy zaliczyć w pierwszym rzędzie szlak Wielkich Jezior Mazurskich, Jezior Brodnickich, szlak rzeczno - jeziorowy Brdy, Drawy, Krutyni i wiele jeszcze innych ciągów jezior połączonych ze sobą rzeczkami.

1.3. Zbiorniki sztuczne

Najmłodszym typem jezior, zupełnie odrębnym genetycznie od jezior naturalnych, są zbiorniki sztuczne utworzone przez przegrodzanie rzek zaporami, bądź różnego rodzaju sadzawki i jeziorka, powstałe w wyniku eksploatacji surowców mineralnych / gliniarki, piaskownie, itp./, lub też celowo stworzone i podtrzymywane stawy, np. Żabi Kraj koło Oświęcimia. W turystyce wodnej coraz większą rolę odgrywają duże zbiorniki retencyjne takie jak: Goczałkowice -

3.800 ha, Zegrze - 3.300 ha, Solina - 2.200 ha, Turawa - 2.200 ha czy Koronowo - 2.000 ha, niezależnie od celów, dla których zostały stworzone - przeciwpowodziowych, żeglugowych, energetycznych czy komunalnych. Już obecnie powierzchnia 20 dużych zbiorników sztucznych, użytkowanych przez wodniaków, dochodzi do 29.000 ha. Ich rola jest tym ważniejsza, że większość z nich jest usytuowana na południu Polski, w terenie górzystym, gdzie jest zupełnie brak jezior naturalnych. Wraz z rozwojem gospodarki wodnej ilość zbiorników sztucznych będzie stale wzrastać i odgrywać coraz większą rolę w turystyce wodnej. W ciągu 15 lat, w okresie 1971 - 85, na ogólnej powierzchni akwenów, użytkowanych przez turystykę wodną, wynoszącą 300.487 ha, powierzchnia sztucznych zbiorników wodnych wyniesie około 81.643 ha, czyli wzrośnie prawie trzykrotnie i stanowić będzie 27,2% ogółu użytkowanych przez turystykę akwenów. Biorąc pod uwagę usytuowanie planowanych zbiorników sztucznych, ich znaczenie jeszcze wzrasta. Tylko w 5 województwach: szczecińskim, koszalińskim, gdańskim, olsztyńskim i zielonogórskim, zbiorniki sztuczne nie będą odgrywać żadnej roli. W 5 województwach: łódzkim, kieleckim, krakowskim, wrocławskim i rzeszowskim będą stanowiły 100% akwenów turystycznych. W 3 województwach: katowickim, opolskim i warszawskim zbiorniki sztuczne będą wynosić przeszło 90% akwenów, a w pozostałych 4 województwach: białostockim, bydgoskim, poznańskim i lubelskim będą stanowiły od 33,8 do 74,9% ogółu akwenów. W tym stanie rzeczy olbrzymiego znaczenia nabiera dobre rozeznanie przez gospodarkę wodną potrzeb turystyki i traktowanie turystyki wodnej jako pełnoprawnego współużytkownika akwenów niezależnie od głównych zadań, jakie mają one spełniać.

2. Gospodarka wodna w Polsce

2.1. Uwagi wstępne

Gospodarka wodna jest dziedziną gospodarki narodowej bardzo silnie powiązaną i głęboko wkraczającą w inne dziedziny życia gospodarczego. Rolnictwo, przemysł, osadnictwo, energetyka wodna,

transport wodny są uzależnione w dużym stopniu od gospodarki wodnej. Również turystyka i sporty wodne są powiązane jak najściślej z gospodarką wodną i w dużej mierze są od niej zależne. Celem gospodarki wodnej jest dostosowanie do potrzeb człowieka naturalnych warunków wodnych występujących w przyrodzie. Polega to zarówno na regulowaniu wykorzystania zasobów wodnych kraju i ich ochronie przed zanieczyszczeniem, jak i na walce ze szkodliwym działaniem żywiołu wodnego, ochronie przed powodzią i erozją wodną.

Jak złożone są zagadnienia gospodarki wodnej mogą świadczyć podane przykłady: melioracje wodne, zaopatrzenie wsi w wodę, budowa ujęć wodnych dla zaopatrzenia w wodę przemysłu, miast i osiedli, kanalizacja miast i osiedli, oczyszczanie ścieków przemysłowych i komunalnych, budowa sztucznych zbiorników wodnych dla potrzeb rolniczych, przemysłowych, energetycznych, przeciwpowodziowych, żeglugowych, regulacja i kanalizacja rzek itd.

Wobec liczного grona użytkowników wody, których interesy są w wielu wypadkach przeciwstawne, najtrudniejszym problemem w całej gospodarce wodnej jest regulowanie wykorzystywania zasobów wodnych kraju w taki sposób, aby ich wystarczyło dla wszystkich i aby je ochronić przed zanieczyszczeniem. Problem jest tym bardziej złożony, że nie da się go rozwiązać bez pomocy zainteresowanych działów gospodarki narodowej. Wbrew pozorom sprawa jest bardzo pilna, gdyż nasze zasoby wody są bardzo ograniczone. W ZSRR przypada na 1 mieszkańca 15.000 m³ wody rocznie. Średnia światowa wynosi również 15.000 m³. Węgrzy mają 4.000 m³ rocznie. Bułgarzy - 2.500 m³. Zarówno Węgry jak i Bułgaria są krajami o wyraźnym niedostatku wody. Egipt, kraj rozporządzający jedną tylko rzeką, od której zależy wszystko, kraj w większości pokryty pustynią - ma rocznie 1.400 m³ wody na mieszkańca. W Polsce, na 1 mieszkańca przypada 1.800 m³ wody rocznie. A więc tylko o 28% więcej aniżeli przypada na osobę w Egipcie, prawie o 40% mniej niż w Bułgarii, o przeszło połowę mniej niż na Węgrzech. Jesteśmy krajem niezmiernie ubogim w wodę. Fakt ten zagraża dalszemu rozwojowi rolnictwa i przemysłu, zagraża

również dalszemu rozwojowi miast. Powiększające się z każdym rokiem trudności z wodą nie są wynikiem przejściowego, niekorzystnego zbiegu okoliczności, lecz konsekwencją szczupłości naszych zasobów. Mimo, zdawałoby się, bogatej sieci rzecznej i stosunkowo dużej ilości jezior, nasze zasoby wodne są niewystarczające, ponieważ cechuje je niekorzystne rozmieszczenie w czasie i przestrzeni. Zachodzi przeto konieczność magazynowania wody w okresach i na obszarach, gdzie występują jej nadmiary, a następnie dostarczania wody zmagazynowanej na tereny wykazujące jej niedobór. Przy dużej nieregularności przepływu naszych rzek problem budowy zbiorników retencyjnych, pozwalających na wyrównanie przepływów i przerzuty wód do obszarów deficytowych, wysuwa się na plan pierwszy gospodarki wodnej w Polsce.

2.2. Ochrona wód

W obliczu intensywnie postępującej industrializacji i urbanizacji kraju - przynoszących duże zanieczyszczenie wód oraz naruszenie równowagi biocenotycznej środowisk wodnych i bilansu wodnego w przyrodzie - ochrona wód, zachowanie równowagi bilansu wodnego oraz dbałość o wody, jako element krajobrazu spełniający równocześnie ważne funkcje turystyczno-wypoczynkowe, jest naszym podstawowym obowiązkiem.

W tym celu została powołana Państwowa Inspekcja Ochrony Wód, której powierzono nadzór i kontrolę nad stanem czystości naszych wód. W szczególności nadzór nad racjonalnym gospodarowaniem wodą pobieraną z wodociągów oraz nad przestrzeganiem, przez zakłady odprowadzające ścieki, przepisów mających na celu ochronę wód przed zanieczyszczeniami. Niezależnie od PIOW, nadzór techniczno - sanitarny nad oczyszczaniem ścieków oraz utrzymaniem wymaganej czystości wód sprawuje Państwowa Inspekcja Sanitarna Ministerstwa Zdrowia, która działa poprzez Państwowy Zakład Higieny i organy terenowe - Stacje Sanitarно-Epidemiologiczne.

W uznaniu wagi zagadnień ochrony wód i powietrza, uchwałą II Ple-

num Centralnej Rady Związków Zawodowych, została w 1968 roku powołana przy CRZZ Komisja Ochrony Wód i Powietrza, która jest społecznym organem opiniotawczo-doradczym Prezydium CRZZ. Podstawowe kierunki działania Komisji to m.in. inspirowanie działalności organizacji związkowych i organów samorządu robotniczego w udoskonalaniu gospodarowania wodą, ochrony wód i powietrza oraz rozwijanie różnych form kontroli społecznej w tej dziedzinie. Dowodem zwrócenia przez Partię i Rząd szczególnej uwagi na problematykę ochrony naturalnego środowiska człowieka jest skupienie wszystkich związanym z tym zagadnień w jednym organie administracji państwowej i utworzenie 29.03.1972 r. Urzędu Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

O tym, że zagadnienie ochrony środowiska jest sprawą nader pilną, świadczą materiały Instytutu Gospodarki Wodnej. Zakład Ochrony Wód Instytutu opracował w 1969 r. "Atlas czystości wód w Polsce". Ocena czystości wód obejmuje 100 głównych rzek - łącznie z Wisłą i Odrą. Stan czystości naszych wód został określony na podstawie analizy wyników badań, przeprowadzonych w 950 przekrojach pomiarów kontrolnych, co wymagało zinterpretowania 88,200 obserwacji dokonanych w latach 1963 - 68. Dla rzek obciążonych zanieczyszczeniami odprowadzanymi z zakładów przemysłowych o charakterze kampanijnym ocenę stanu czystości wód przedstawiono w zróżnicowaniu na okresy charakterystyczne, tj. dla okresu trwania kampanii jesiennej i dla okresu pozakampanijnego.

Otrzymane wyniki potwierdzają konieczność szybkiego działania:

- do wód zaliczanych do wyższych klas czystości /I i II/, przydatnych do potrzeb hodowli ryb łososiowatych i wymagań komunalnych, zalicza się w Polsce: w okresie kampanii jesiennej - tylko 34,2%, w okresie pozakampanijnym - 35,6% całkowitej długości głównych rzek,
- do wód średnich klas czystości /III i IV/, odpowiadających normom podstawowym i przydatnych dla celów rolniczych, zalicza się: w okresie kampanii - 28,1%, a poza kampanią - 32,1% długości

rzek,

- do wód ściekowych, nieodpowiadających obowiązującym normom /klasa V/, zaliczyć trzeba w okresie kampanii aż 37,7%, a poza kampanią - 32,3% całkowitej długości głównych rzek polskich.

Największe zanieczyszczenie stwierdzono w rzekach badanych na terenie województwa katowickiego, opolskiego, warszawskiego i łódzkiego. Wystarczy nadmienić, że w województwie katowickim ponad 65% wód należy do klasy V stopnia zanieczyszczenia, tj. posiada zanieczyszczenia przekraczające wszelkie dopuszczalne normy. Około 25% ścieków krajowych pochodzi właśnie z tego województwa i zatraują zarówno Zalew Szczeciński jak i Zatokę Gdańską.

Według badań prof. Stafa z Instytutu Rybactwa Śródlądowego, nawet 100 km poniżej płockiej "Petrochemii" odławia się ryby z objawami uszkodzeń ciała, spowodowanymi nieoczyszczonymi ściekami. Odłowy w tym rejonie, od chwili uruchomienia "Petrochemii" są o 40% niższe. Odławiane w Wiśle, na odcinku od Włocławka do Bydgoszczy ryby, wobec dużej zawartości w ich organizmie trujących substancji, nie nadają się do konsumpcji i istnieje zakaz ich spożywania.

Na Zalewie Zegrzyńskim stwierdzono zatrucia u żyjących tam ptaków, a według opinii miejscowej stacji sanitarno-epidemiologicznej woda w zalewie nie nadaje się do kąpieli.

Na podstawie ankiet przeprowadzonych w 1969 roku przez Państwowe Gospodarstwa Rybackie określono, że w stosunku do powierzchni poszczególnych rodzajów wód, stawy są zanieczyszczone w 4,2%, jeziora w 4,6%, natomiast rzeki i zbiorniki sztuczne w 65,2%. Straty powstałe z tego tytułu w rybostanie Państwowe Gospodarstwa Rybackie szacują na około 26 milionów złotych.

Centralny Urząd Geologii zaobserwował zanieczyszczenie również niektórych wód podziemnych. Jest to tym groźniejsze, że wody te stanowiły dotąd jak gdyby żelazną rezerwę. Gdzie należy szukać winnych tego stanu rzeczy?

Otóż szczególnie szkodliwy wpływ na czystość naszych wód mają niedostatecznie oczyszczane ścieki przemysłu chemicznego, ciężkie-

go, celulozowo-papierniczego, spożywczego, oraz ścieki gospodarki komunalnej. Również duże niebezpieczeństwo stwarza coraz szersze stosowanie w gospodarce rolnej różnych środków chemicznych w walce z chwastami i pasożytami roślin. Trucizny te dostają się z pól i spryskiwanych drzew z wodą deszczową do rowów odwadniających, stamtąd do rzek i jezior, wreszcie do Morza Bałtyckiego.

Również w opinii naukowców szwedzkich problem zanieczyszczenia Bałtyku jest coraz bardziej palący. Z czystego do niedawna morza uczyniono w okresie niewielu lat, głównie po II wojnie światowej, coś w rodzaju zlewiska, do którego spływają różnego rodzaju trucizny w postaci niedostatecznie oczyszczonych ścieków przemysłowych i komunalnych, setki ton chemicznych środków owadobójczych i ochraniających rośliny, a także nawozów sztucznych. Wynik tego nie dał na siebie długo czekać. Na zachodnim wybrzeżu Szwecji wydatnie spadły połowy krewetek i krabów.

Wzdłuż Bałtyku jest obecnie coraz więcej rejonów o tak wysokim stopniu zanieczyszczenia wód, że pochodzące z nich ryby nie tylko nie nadają się do spożycia, ale również do produkcji mączki rybnej. Problem zanieczyszczenia Bałtyku jest tym bardziej niepokojący, że jest to właściwie morze zamknięte. Mała głębokość Cieśnin Duńskich powoduje, że wymiana wód w Morzu Bałtyckim trwa około 30 lat.

Problem czystości wód, problem odpowiedniego oczyszczania ścieków, staje się coraz bardziej palący. Państwo przeznacza na te cele coraz większe fundusze, ale czas nie czeka. Należy sobie zdać z tego sprawę, że wg opinii fachowców w 1985 roku korytami naszych rzek/w Polsce/ będzie przepływać około 34 mld m³ wody. W tym samym czasie przemysł będzie oddawał około 20 mld m³ ścieków, a od tego, w jakim stopniu będzie te 60% całej masy wody oczyszczone, zależy nasz byt i przyszłych pokoleń.

2.3. Drogi wodne

Spośród wszystkich wód polskich /rzek, jezior, zbiorników sztucznych i kanałów/ do kategorii śródlądowych żeglownych dróg

wodnych, na których może odbywać się swobodnie i bezpiecznie ruch żeglugowy statków o zagłębieniu dozwolonym na danym odcinku drogi wodnej, zalicza się około 4,000 km szlaków wodnych. W zależności od głębokości eksploatacyjnej i szerokości szlaku żeglownego, drogi te dzielą się na pięć klas.

Ponadto do kategorii śródlądowych dróg spławnych zalicza się około 2,400 km szlaków wodnych, niedostępnych wprawdzie dla uprawiania żeglugi, ale umożliwiających swobodny i bezpieczny spław tratw.

Wszystkie pozostałe mniejsze szlaki wodne są to szlaki dzikie. Długość ich przekracza przeszło dwukrotnie długość dróg żeglownych i spławnych razem. Stan naszych dróg wodnych nie jest dobry i zupełnie nie odpowiada istniejącym potrzebom. Na tle europejskiego systemu dróg wodnych Polska stanowi czarną plamę. Większość naszych rzek jest nieuregulowana, dzika. Stosunkowo mały przepływ wód i jego nieregularność jest przyczyną ogólnie niskiego stanu wód i jego dużych okresowych wahań. Mimo, że ilość zbiorników retencyjnych dla wyrównania przepływu stale wzrasta i prace regulacyjne postępują naprzód, to jednak, wobec dużych kosztów tych inwestycji, nie jesteśmy w stanie w krótkim czasie wyrównać wieloletnich w tej dziedzinie zaniedbań.

Administracją dróg wodnych z wyjątkiem rzeki Odry zajmuje się, poprzez dziewięć Okręgowych Zarządów Wodnych, Centralny Zarząd Wód Śródlądowych, podległy Ministerstwu Rolnictwa.

Do zakresu działania OZW należy w szczególności:

1. prowadzenie robót regulacyjnych i zabezpieczających,
2. budowa, konserwacja i utrzymanie budowli hydrotechnicznych, regulujących stosunki wodne,
3. rozbudowa, utrzymanie i oznakowanie dróg wodnych,
4. utrzymanie niezbędnych poziomów wód w zbiornikach i regulowanie przepływów w rzekach,
5. prowadzenie robót zabezpieczających przed powodzią,
6. współpraca z właściwymi organami w zakresie korzystania przez

ludność z wód śródlądowych dla wypoczynku, turystyki, sportu.

Administracją drogi wodnej na rzece Odrze zajmuje się podległe Ministerstwu Żeglugi Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych, poprzez trzy Okręgowe Zarządy Wodne: w Opolu, Wrocławiu i Szczecinie

Do użytkowników dróg wodnych, których znaczenie rośnie z każdym rokiem, należy turystyka wodna.

Samoobrona współczesnego człowieka przed coraz gorszymi warunkami życia, powodowanymi wzrostem uprzemysłowienia kraju i szybko postępującą urbanizacją, stała się przyczyną, nie tylko, zresztą, u nas, lecz we wszystkich uprzemysłowionych krajach świata, gwałtownego rozwoju turystyki wodnej jako ucieczki z zadymionych miast na łono natury, gdzie jeszcze można korzystać z naturalnych walorów środowiska geograficznego.

O ile w 1967 roku turystów wodniaków było około 175.000, to ich liczba w roku 1970 osiągnęła około 213.000 osób, a ostrożne prognozy na 1985 r. zamykają się cyfrą około 625.000 osób - kajakarzy, żeglarzy i motorowodniaków. Jeżeli dodamy do tego kilkumilionową rzeszę ludzi korzystających z wypoczynku nadwodnego nad naszymi jeziorami i rzekami oraz wędkarzy, to śmiało można stwierdzić, że znaczna część naszego społeczeństwa chce być pełnoprawnym użytkownikiem naszych szlaków wodnych, a co za tym idzie, jest żywotnie zainteresowana w przystosowaniu i zagospodarowaniu szlaków wodnych dla potrzeb turystyki wodnej i wypoczynku nadwodnego.

Jest sprawą wielkiej wagi, aby kompetentne organy do spraw gospodarki wodnej, jak Ministerstwo Rolnictwa, Ministerstwo Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Ministerstwo Żeglugi oraz władze terenowe jak PWRN i PERN oraz administracja dróg wodnych jak CZWS i OZW zdawały sobie dobrze sprawę nie tylko z obecności tego poważnego, choć stosunkowo młodego, współużytkownika naszych szlaków wodnych, ale również były dobrze zorientowane w jego potrzebach.

2.4. Przystosowanie szlaków wodnych dla potrzeb turystyki

Naturalne bogactwo nawet najbardziej atrakcyjnych szlaków wodnych nie wystarcza - muszą być one dla potrzeb turystyki w odpowiedni sposób przystosowane. Zakres tej problematyki jest szeroki i obejmuje:

1. usunięcie przeszkód podwodnych i nadwodnych uniemożliwiających lub utrudniających korzystanie ze szlaku,
2. utrzymywanie stałej drożności szlaku,
3. zabezpieczenie odpowiedniej głębokości tranzytowej przez regulowanie przepływu wody,
4. oznakowanie żeglugowe szlaku,
5. wytyczenie bezpiecznych miejsc do kąpieli,
6. wprowadzenie stref ochronnych pasa przybrzeżnego,
7. zalesienie pasa przybrzeżnego.

Turystyczny szlak wodny jest to taki szlak, na którym może odbywać się bezpiecznie i swobodnie lub z pokonywaniem nieznacznych przeszkód, w zależności od jego głębokości i szerokości, turystyka kajakowa, motorowodna lub żeglarska. Aby szlak wodny spełniał te warunki musi być oczyszczony z niebezpiecznych przeszkód podwodnych i nadwodnych. Zalicza się do nich przede wszystkim:

- zwalone mosty i drzewa,
- różnego rodzaju rumowiska i przeszkody, będące nieraz pozostałościami po ostatniej wojnie,
- zbyt nisko nad lustrem wody leżące mostki i kładki,
- resztki budowli wodnych i inne tego rodzaju niebezpieczne przeszkody.

Po usunięciu przeszkód musi być stale utrzymywana drożność szlaku. Nowo wznoszone mostki i kładki powinny umożliwiać swobodny przepływ pod nimi tym wszystkim rodzajom jednostek turystycznych, które użytkują dany szlak.

W wypadku pozostawienia trwałych przeszkód, których nie można zlikwidować /sztuczne progi, jazy, tamy/, powinny być wykonane odpowiednie urządzenia do pokonywania tych przeszkód, do przenoszenia

lżejszych jednostek i przewożenia cięższych.

Szczególnie istotną sprawą, w letnim sezonie turystycznym, jest zapewnienie stałej, chociażby dopuszczalnie minimalnej, głębokości tranzytowej szlaku, umożliwiającej jego penetrację. Toteż, w miarę istniejących możliwości, należy w sezonie odpowiednio regulować przepływ wody, aby zapewnić drożność szlaku przez jak najdłuższy okres.

Najmniejsze pod tym względem wymagania mają szlaki kajakowe, z uwagi na stosunkowo dużą wyporność tych jednostek i bardzo małe zanurzenie. Tranzytowa głębokość 25-30 cm umożliwia już kajakom swobodne pływanie, a w niekorzystnych warunkach wodnych głębokość ta może być obniżona okresowo na mniej ważnych szlakach nawet do 20 cm. Wobec tak małych wymagań, szlaki kajakowe obejmują główne wody spławne i niezbyt zasobne w wodę dzikie rzeczki.

Największe wymagania stawiają szlaki żeglarskie, obejmujące zasadniczo tylko wody żeglowne. Dla swobodnego pływania łodzi żaglowych wymagana jest głębokość tranzytowa w granicach 120-125 cm. W szczególnie niekorzystnych warunkach wodnych, przy dużym utrudnieniu pływania i częściowej utracie zdolności manewrowania /wyciągnięcie częściowe miecza/ może być dopuszczona okresowo, na mniej ważnych szlakach żeglarskich, głębokość tranzytowa w granicach 65-70 cm.

Szlaki turystyki motorowodnej, z punktu widzenia głębokości tranzytowej, umożliwiającej swobodne pływanie różnego typu łodzi motorowych, mieszczą się w przedziale między szlakami kajakowymi, a żeglarskimi.

- Łodzie z silnikami pomocniczymi, bocznymi i napędem strumieniowym wymagają minimum 30 cm głębokości tranzytowej. Mogą więc one być eksploatowane prawie na wszystkich szlakach kajakowych, tj. wodach spławnych i dzikich.
- Łodzie z silnikami przyczepnymi, potrzebujące co najmniej 45 cm głębokości tranzytowej, mogą pływać po wodach spławnych, a przy wyższych stanach wód po niektórych wodach dzikich.

- Łodzie z silnikami wbudowanymi mają zasadniczo największe zanurzenie i potrzebują przynajmniej 60 cm głębokości tranzytowej. Mogą więc one być eksploatowane w zasadzie tylko na szlakach żeglarskich, tj. na wodach żeglownych i niektórych spławnych, przy korzystnym stanie wód.

Należy dodać, że różnorodność typów produkowanych u nas turystycznych łodzi motorowych odbiega często od podanego wyżej podziału, który należy traktować jako orientacyjny. Bywa, że łódź z silnikiem przyczepnym, np. wypornościowa, ma większe zanurzenie niż łódź z silnikiem wbudowanym.

Następnym elementem przystosowania szlaku jest jego oznakowanie, które ma na celu wytyczenie bezpiecznej drogi, oznaczenie miejsc niebezpiecznych, których nie można było zlikwidować, oraz udzielenie innych informacji dotyczących żeglugi.

Bardzo ważną czynnością, na ogół lekceważoną, jest wytyczenie odpowiedniej ilości bezpiecznych miejsc do kąpiel. Same zakazy kąpieli nie rozwiążą tego problemu. Natomiast odpowiednia ilość wytyczonych miejsc do kąpieli, o równym, czystym dnie, nawet nie strzeżonych, umożliwi korzystanie wszystkim chętnym z kąpieli w warunkach stosunkowo bezpiecznych.

Decydujące znaczenie dla utrzymania atrakcyjności terenów nadbrzeżnych ma wprowadzenie stref ochronnych pasa przybrzeżnego. Jest to istotne także dla zachowania naturalnych walorów środowiska przyrodniczego obrzeży szlaków i akwenów oraz ochrony ich wartości krajobrazowych.

W pasie o szerokości minimum 100 m od linii brzegowej winien istnieć zakaz realizacji wszelkich inwestycji naziemnych / z wyjątkiem obiektów gospodarki wodnej/, budowy ogrodzeń i eksploatacji surowców mineralnych.

W dalszym pasie strefy ochronnej nie powinno się lokalizować obiektów mogących zakłócić naturalny krajobraz, względnie zanieczyszczających powietrze, wodę i glebę a także obiektów uciążliwych dla otoczenia z uwagi na wytwarzany hałas.

Na terenie lasów przybrzeżnych powinna być przestrzegana zasada utrzymania ciągłości istniejącego stanu zadrzewienia poprzez wycinanie jedynie zagrożonych pojedynczych drzew, a także dokonywanie dolesień i wprowadzanie podszytów, celem odbudowy i konserwacji zespołów krajobrazu naturalnego.

W celu podniesienia naturalnych walorów szlaków w okolicach bezleśnych należy dążyć do jak najszybszego zalesienia ich brzegów, w miarę możliwości lasem mieszanym.

Dużym utrudnieniem we właściwym przystosowaniu i kompleksowym zagospodarowaniu szlaków wodnych dla potrzeb turystyki i wypoczynku nadwodnego jest fakt powiązania tych zagadnień z działalnością wielu resortów i organów władzy terenowej jak - Ministerstwo Rolnictwa, Ministerstwo Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Ministerstwo Żeglugi, Ministerstwo Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego, Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki i inne.

Z drugiej strony Centralny Zarząd Wód Śródlądowych oraz Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych, poprzez swoje jednostki terenowe jakimi są Okręgowe Zarządy Wodne, zajmują się zasadniczo zabezpieczeniem odpowiednich warunków eksploatacyjnych śródlądowych wód żeglownych i spławnych dla transportu wodnego i spławu tratw, nie wchodząc przy tym w specyfikę turystyki wodnej i pozostawiając na marginesie swojej działalności mniejsze, a przez to mniej ważne dla gospodarki narodowej, rzeki i rzeczki będące w przeważającej większości malowniczymi szlakami kajakowymi.

W tych warunkach trudno oczekiwać właściwego przystosowania mniejszych rzek i rzeczek dla turystyki wodnej, chociażby stanowiły one ważny szlak o walorach ogólnokrajowych czy nawet międzynarodowych.

Liczne przeszkody jak: jazy, niskie mostki, kamienne przegrody, pale, rumowiska i zwalone drzewa w korycie rzeki, a niekiedy przeciągnięty w poprzek rzeki drut kołozasty, stanowią bardzo duże utrudnienie w pływaniu, nie mówiąc już o realnym niebezpie-

czeństwie tak dla ludzi jak i dla sprzętu. W ogólnym efekcie tego rodzaju "urozmaicenia" obniżają w dużym stopniu rzeczywiste walory szlaków, czyniąc je w wielu wypadkach nieużytecznymi dla turystyki wodnej.

Szlaki żeglarskie znajdują się w lepszym położeniu. Odpowiadają w zasadzie śródlądowym wodom żeglownym mają zabezpieczone odpowiednie głębokości nurtu i oznakowanie nawigacyjne, co jednak nie rozwiązuje całości problemów dotyczących przystosowania szlaków wodnych dla potrzeb turystyki.

Problemami tymi, jak dotąd właściwie nikt nie zajmuje się kompleksowo.

Konkretnym przykładem może być fakt, że obok niedrożności nietrwałej, powodowanej niejednokrotnie sezonowo zbyt niskim stanem wody, zdarzają się coraz częściej, nawet na szlakach o znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym, wypadki trwałej niedrożności, spowodowanej przez nowo wznoszone obiekty budownictwa wodnego, jakimi są zapory. Inwestorzy tych obiektów nie dostrzegli w turystyce wodnej pełnoprawnego partnera - użytkownika szlaku, któremu powinni umożliwić jaknajpełniejsze wykorzystanie szlaku poprzez budowę odpowiednich urządzeń dla pokonywania trwałych przeszkód. Poprostu zamyka się szlak, nie oglądając się przy tym na konsekwencje wynikające stąd dla jego współużytkowników i na nich też całkowicie przerzuca się tego skutki. Tak zrobiono między innymi na bardzo uczęszczanym szlaku kajakowym, na 90 km odcinku Drwęcy od Brodnicy do Torunia łączącym jeziora Brodnickie z Wisłą. Szlak ten jest dla cięższych łodzi niedostępny na skutek jazu wybudowanego dla młyna wodnego w Lubiczu, w odległości ok. 12 km od ujścia Drwęcy do Wisły. Przykładów takich jest wiele, trudno je wszystkie wyliczać. Tym niemniej nasuwa się od razu jeden wniosek, że przy budowie takich obiektów już w fazie projektowania inwestycji należy przewidzieć wykonanie odpowiednich przejść wodnych, pochylni z mechaniczną wyciągarką lub transportu lądowego dla jednostek turystycznych. Nie stać nas bowiem w żadnym wypadku na marnowanie i

tak ograniczonej ilości szlaków wodnych, tym bardziej, że koszty urządzeń dla przerzucania jednostek turystycznych stanowią jakiś drobny ułamek procentu ogólnych kosztów realizacji inwestycji.

Przy budowie sztucznych zbiorników wodnych już w fazie projektowania należy przewidzieć rozwiązanie techniczne zagospodarowania turystycznego, szczególnie jeżeli chodzi o urządzenia wodne, takie jak porty, przystanie, kąpieliska itp. Przy budowie tych urządzeń "na sucho", przed spiętrzeniem wody na stopniu, uzyskuje się duże oszczędności nakładów inwestycyjnych. Wystarczy nadmienić, że koszt 1 m³ betonu w robotach lądowych jest kilkakrotnie tańszy niż w robotach podwodnych. W wypadku konieczności zastosowania przy robotach podwodnych konstrukcji specjalnych /palowanie, kesony/ różnica może wzrosnąć wielokrotnie.

Równie istotnym zadaniem jest dokładne oczyszczenie i wyrównanie dna i boków zbiornika przed spiętrzeniem wody oraz wykarczowanie drzew. Ma to istotne znaczenie dla turystyki wodnej i wypoczynku nadwodnego nie tylko z uwagi na warunki żeglugi, ale także ze względów zdrowotnych, które rzutują na przydatność nadbrzeżnych terenów. Łączy się z tym bezpośrednio zagadnienie odpowiedniego, w miarę możliwości, naturalnego zabezpieczenia brzegów przed erozją wodną /spec. trawa i krzewy/ lub też połączenie, o ile tego wymagają warunki terenowe, zabezpieczenia naturalnego z technicznym, przy zachowaniu brzegu w maksymalnie naturalnym stanie. Przykład zbiornika Zegrzyńskiego, tj. obetonowanie całych partii brzegu oraz zabezpieczenie innych partii płotami faszynowymi z kamieniami, nie powinien się nigdy i nigdzie więcej powtórzyć. Tego rodzaju praktyka stosowana nieomal przed 100 laty, kiedy szlaki wodne były wykorzystywane tylko dla transportu wodnego, była wtedy na pewno słuszną. Teraz, kiedy szlaki wodne powinny służyć równocześnie turystyce i wypoczynkowi nadwodnemu, zabezpieczenie brzegów uniemożliwiające właściwie ich użytkowanie i szpecące naturalną linię brzegową, nie może mieć miejsca, szczególnie, że zagraża to bezpieczeństwu żeglugi. Dobicie na łodzi w ciężkich warunkach po-

godowych do tak zabezpieczonych brzegów, kończy się najczęściej awarią, a w razie wywrotki, wejście po śliskiej, betonowej skarpie na brzeg jest prawie niemożliwe.

Mimo bezspornych korzyści wynikających z wykonania wielu prac w okresie poprzedzającym spiętrzenie, w praktyce rzadko to stosujemy. Najczęściej inwestorzy zapominają o tym, że sztuczne zbiorniki, obok przemysłu i rolnictwa, mają służyć również turystyce wodnej i wypoczynkowi nadwodnemu. Nie wykonuje się przed zalaniem zbiornika niezbędnych prac przygotowawczych dla budowy turystycznych urządzeń wodnych, nie oczyszcza się dna budowanego zbiornika. Nawet drzew nie wykarczowuje się, tylko tnie na wysokości ok. 1 m /łatwiejsza robota/, a nawet istnieją nierzadkie wypadki, że domów czy zabudowań gospodarczych, leżących na terenach zalewowych, nie rozbiera się. Stercząc z wody, jeszcze długo szpecą krajobraz, a gnijąc obniżają zdrowotność nadbrzeżnych terenów. Tak było ze zbiornikiem w Koronowie, tak było również z podwarszawskim zbiornikiem Zegrzyńskim. Rezultatem takiej działalności jest znaczne zmniejszenie efektywności inwestycji oraz pogorszenie w dużym stopniu walorów turystycznych budowanych zbiorników. Na dodatek pozostawienie kikutów drzew i resztek zabudowań wpłynęło na bezpieczeństwo żeglugi, stając się przyczyną licznych awarii nie tylko jednostek turystycznych, ale również innych użytkowników tych wód.

Z podanych powyżej braków i niedopatrzeń, obserwowanych przy realizacji inwestycji wodnych, należy wyciągnąć właściwe wnioski, aby podobne nieprzemyślane decyzje, obniżające realne efekty społeczno-gospodarcze poniesionych nakładów finansowych, więcej się nie powtórzyły. Jest to tym istotniejsze, że ilość sztucznych zbiorników wodnych w najbliższym piętnastoleciu, zarówno już realizowanych jak i projektowanych, wzrosło przeszło dwukrotnie.

2.5. Ochrona naturalnych walorów turystycznych szlaków i akwenów

Do głównych naturalnych walorów turystycznych szlaków i akwenów zalicza się:

1. czystość wód,
2. czystość powietrza,
3. ciszę,
4. lesistość terenów nadbrzeżnych,
5. naturalne warunki środowiska przyrodniczego,
6. wartości widokowo-krajobrazowe,
7. dostępność brzegów.

Wymienione walory stanowią o wartości i atrakcyjności szlaków turystycznych i akwenów. Omówimy teraz bardziej szczegółowo każdy z wymienionych walorów, ponieważ znając elementy warunkujące ich istnienie, aktywniej możemy je chronić przed dewastacją i zniszczeniem.

1. Czystość wód

Jakość wody, stopień jej czystości, ma szczególne znaczenie dla turystów wodniaków. Wody używają oni zarówno do mycia się, kąpieli jak i do przygotowywania posiłków; stąd powinna ona odpowiadać normie wody dla celów komunalnych, tj. II klasie czystości wód. Według rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 lutego 1962 roku w sprawie norm dopuszczalnych zanieczyszczeń wody oraz warunków, jakim powinny odpowiadać ścieki odprowadzane do wody i do ziemi /Dz.U. Nr 17 z 16.03.62 r./ - przez wodę dla potrzeb komunalnych należy rozumieć korzystanie z wody /przed jej uzdatnieniem/ do picia i dla potrzeb gospodarstwa domowego, dla zorganizowanych kąpielisk publicznych, dla potrzeb technologicznych przemysłu spożywczego i dla wyrobu lodu oraz pojenia i pławienia zwierząt gospodarskich.

Należy tutaj nadmienić, że Rada Ministrów rozporządzeniem z dnia 9 czerwca 1970 r. w sprawie do-

puszczalnych zanieczyszczeń wód i warunków wprowadzania ścieków do wody i do ziemi wprowadziła zmiany w klasach czystości wód. Zamiast dawnych pięciu, ustalono podział wód na trzy klasy. Z dniem 1 stycznia 1971 r. utraciło moc rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 lutego 1962 roku.

W zależności od planowanego przeznaczenia wód, zostały ustalone trzy klasy ich czystości.

Nas interesuje klasa II, do której zaliczono wody przeznaczone do:

- a. hodowli ryb z wyjątkiem ryb łososiowatych,
- b. zaspokajania potrzeb hodowli zwierząt gospodarskich,
- c. urządzenia zorganizowanych kąpielisk,
- d. uprawiania sportów wodnych.

Stopień oczyszczania ścieków odprowadzanych do tych wód musi odpowiadać bardzo ostrym reżimom, aby nie spowodować przekroczenia dopuszczalnych zanieczyszczeń. Toteż należy unikać lokalizacji nad szlakami i akwenami turystycznymi zakładów przemysłowych szczególnie niebezpiecznych dla czystości wód, takich jak: zakłady przemysłu chemicznego, ciężkiego, celulozowo-papierniczego i spożywczego, gdyż nawet przy ostrym reżimie oczyszczania ścieków i przy istniejącym procesie samoczyszczania się wód, nastąpić może stopniowe pogarszanie się czystości wody na mniejszych czy też większych odcinkach - w zależności od stężenia ścieków.

Zbiornikom wodnym o dużym nasileniu ruchu turystycznego, gęsto zabudowanym różnego rodzaju ośrodkami i domami wypoczynkowo - turystycznymi, szczególnie położonym w pobliżu dużych aglomeracji miejskich, zagraża duże niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód. Wynika to nie tyle ze szkodliwej działalności przemysłu, którego zazwyczaj się tam nie spotyka, lecz najczęściej z nieuporządkowanej gospodarki ściekami gospodarczymi i sanitarnymi. Stosowane ogólnie indywidualne oczyszczalnie, w postaci szamb i sączków, nie zdają egzaminu przy gęstej zabudowie brzegów i doprowadzają w rezultacie do dużego zanieczyszczenia wód zbiornika. Dla przykładu wystarczy wymienić chociażby zbiornik Zegrzyński i Jezioro Małe pod Żninem

Jedynym wyjściem w tej sytuacji, zresztą całkowicie uzasadnionym ekonomicznie, jest wprowadzenie obowiązku wspólnej budowy przez użytkowników kolektorów kanalizacyjnych i odprowadzanie ścieków do dużych, centralnych oczyszczalni. W efekcie uzyska się wstrzymanie procesu zanieczyszczania wód i poprawę ich czystości.

2. Czystość powietrza

Równie ważnym elementem jak czystość wody, jest czyste, zdrowe powietrze. W wyniku rozwoju przemysłu i aglomeracji miejskich w składzie powietrza jest coraz mniej czystego tlenu a za to coraz więcej trujących tlenków węgla, siarki, azotu oraz innych szkodliwych związków organicznych, z lokalnymi stanami stężenia wielokrotnie przekraczającymi bezpieczne dawki.

Około 20% ludności Polski oddycha powietrzem nadmiernie skażonym.

W tym stanie rzeczy, ochrona powietrza przed zanieczyszczeniem jest niezwykle ważna. Poprawa czystości powietrza w miastach, gdzie przebywamy przez prawie 11 miesięcy w roku, i niedopuszczenie do zanieczyszczenia powietrza na terenach turystycznych, gdzie wypoczywamy i regenerujemy nasze siły, to dwa zasadnicze kierunki działania, których spełnienie uchroni człowieka przed skutkami skażonego powietrza.

Na obszarach turystycznych szlaków i akwenów powietrze musi być zupełnie czyste, zdrowe, bez żadnych zanieczyszczeń. Dlatego też nie dopuszczalna jest dalsza lokalizacja jakichkolwiek zakładów przemysłowych emitujących szkodliwe substancje, a wszystkie istniejące już na tych terenach obiekty przemysłowe muszą mieć zainstalowane odpowiednie filtry, zmniejszające do minimum niebezpieczeństwo zanieczyszczenia powietrza.

Dlatego im więcej jest lasów na obszarach turystycznych, tym zdrowsze jest tam powietrze. Trzeba przy tym pamiętać, że las jest prawdziwym producentem świeżego powietrza. Jeden hektar lasu

wchłania rocznie ponad 7 ton dwutlenku węgla.

3. C i s z a

Bezwzględny warunkiem dobrego wypoczynku, zważywszy na tempo obecnego życia i hałaśliwość dużych miast, jest cisza.

W pasie przybrzeżnym musi być bezwzględnie zabronione instalowanie i budowanie urządzeń stanowiących źródła hałasu lub dźwięków przenoszących się po wodzie i zakłócających spokój nie tylko w najbliższym otoczeniu, ale i w dalszej okolicy.

Należy również przestrzegać zasady aby nie lokalizować w pobliżu miejscowości i obiektów turystycznych szczególnie hałaśliwych zakładów przemysłowych, gdyż hałas po wodzie bardzo daleko się roznosi.

W turystyce wodnej element ciszy w powiązaniu z otaczającymi naturalnymi warunkami przyrodniczymi jest walorem podstawowym. Wiatr, stanowiący siłę napędową żaglówek, czy praca mięśni ludzkich w przypadku kajaków, łączy się w harmonijną całość z otaczającą przyrodą. Na tym tle, również hałas motorówek stanowi duży dysonans i stawia przed nami poważny problem do rozwiązania, szczególnie wobec prognozy dużego rozwoju tej dyscypliny turystyki wodnej. Na pewno wszyscy mamy jednakowe prawa do wypoczynku na wodzie, chociażby ten wypoczynek był odmiennie rozumiany przez różnych użytkowników sprzętu pływającego. Chodzi tylko o to, żeby sobie nawzajem nie psuć pobytu na wodzie i nie marnować podstawowych walorów turystyki wodnej. Wiodą do tego celu dwie drogi. Jedną z nich jest generalna walka o produkcję cichych silników, powodujących jak najmniej hałasu, oraz rygorystyczne egzekwowanie przepisów dotyczących zoiszania silników. Jednocześnie w imię dobrze rozumianego wspólnego interesu, należy wprowadzić pewne ograniczenia ruchu łodzi motorowych. Ograniczenia pory pływania w miejscowościach turystycznych, oraz wyłączenie pewnych szlaków i akwenów, mających szczególne walory naturalne, przez wprowadzenie stref ciszy. Strefy ciszy powinny obowiązywać na szlakach i akwenach o walorach międzynarodowych, na któ-

rych nie ma ruchu jednostek żeglugi pasażerskiej.

4. Lesistość terenów nadbrzeżnych

Lesistość terenów nadbrzeżnych ma wielorakie znaczenie i spełnia wiele funkcji. Las bowiem jest naturalną ochroną wód przed nadmiernym parowaniem, jak również przed gwałtownym odpływem wód opadowych. Las chroni również nadbrzeżne grunty przed erozją, a wody przed zamulaniem. Drzewa rosnące na brzegach poprzez swoją ekspansywność i rozrost korzeni, wzmacniają spoiistość gleby, powodują zwężenie koryta rzeki, dzięki czemu nadsypuje ona brzegi, pogłębiając równocześnie koryto w nurcie.

Wycinanie więc lasów nadbrzeżnych, to nie tylko strata krajobrazowa i klimatyczna oraz likwidacja terenów nadających się najlepiej dla pełnego wypoczynku psychicznego i fizycznego, ale przede wszystkim zwiększenie zagrożenia powodziowego, w okresie topnienia śniegów i nadmiernych opadów. To erozja i ubytek żyznych ziem. To zmniejszenie - nieraz katastrofalne - przepływów niżówkowych w okresach suszy, utrudniające prawidłową gospodarkę wodną.

Niestety, w pogoni za wykonaniem planu uzysku drewna często bardzo cenne krajobrazowo nadbrzeżne lasy są bezmyślnie trzebione, jak to miało miejsce np. w Puszczy Piskiej nad jeziorem Nidzkim, czy też ostatnio nad jeziorem Młyńskim i Czarny Hryńsk koło Górzna w woj. bydgoskim.

Postępująca zabudowa leśnych terenów nadbrzeżnych przez ośrodki wczasowo-wypoczynkowe i turystyczne, prowadzi w prostej linii do dewastacji lasu. Nadmierne zagęszczenie ludzi na określonej przestrzeni leśnej powoduje, że w niedługim czasie grunt leśny - wskutek wyniszczenia podszycia i runa, które stanowiły naturalną ochronę przed erozją - zamienia się w lotny piasek. Często spotykane zmasowanie takich ośrodków powoduje również zagrożenie dla czystości wody.

Jedynym skutecznym sposobem przeciwdziałania jest wprowadzenie stref ochronnych pasa przybrzeżnego i wydanie w tej mierze

szczególnie ostrych przepisów obowiązujących wszystkich inwestorów. Przepisy te winny w pierwszym rzędzie ustalić odpowiednio niskie normy zasiedlania terenów nadbrzeżnych, uwzględniając odmienne warunki dla wód płynących i odmienne dla stojących, zdolność samoczyszczania wód oraz klasę czystości. Należy również określić odpowiedni stosunek powierzchni zabudowy do powierzchni wydzielonej ośrodków, wyższy niż się stosuje na ogół w tego rodzaju budownictwie. Ośrodki turystyki wodnej, ściśle związane ze szlakiem czy akwenem, winny być lokalizowane poza minimum stumetrowej szerokości pasem ochronnym. Inne ośrodki turystyczno-wypoczynkowe, poza minimum trzystumetrowej szerokości pasem ochronnym.

5. Naturalne warunki środowiska przyrodniczego

Szlaki i akweny o naturalnych warunkach środowiska przyrodniczego, to przede wszystkim wody na terenach mało zaludnionych, płynące zdala od miast i osiedli, pośród lasów i łąk, o bogactwie rzadkich gatunków drzew i roślin, mało zmienionych działalnością ludzką. Pierwotny nierzadko charakter tych terenów jest urozmaicony licznymi gatunkami zwierząt, ptaków i ryb.

Naturalne zespoły leśne i łąkowe, tereny lęgowe ptactwa wodnego i błotnego, miejsca odpoczynku ptaków w czasie przelotów, bogate i urozmaicone łowiska rybne, są to bezcenne wartości tych terenów, już obecnie prawie nie spotykane w Europie, a i u nas coraz radsze. Dlatego muszą być one troskliwie chronione i użytkowane tylko przez turystów wodniaków, kajakarzy i żeglarzy. Zabudowa tych terenów przez ośrodki czasowo-wypoczynkowe nie powinna w żadnym wypadku mieć miejsca, gdyż spowoduje nieuchronną ich dewastację i zniszczenie tak rzadkiego waloru o znaczeniu międzynarodowym.

6. Wartości widokowo-krajobrazowe

Szlaki i akweny mają duże wartości widokowo - krajobrazowe, wynikające z samego połączenia kolorystycznego barwy wody z ziele-

nią otaczających lasów i łąk. Wartości te mogą być jeszcze pogłębiane naturalną rzeźbą nadbrzeżnych terenów oraz ukształtowaniem samej doliny rzeki czy niecki zbiornika. Lasy i łąki nadbrzeżne, wysokie, urwiste poszarpane brzegi, tarasy, zakola, meandry rzeczne, starorzecza, wysepki i kępy, są to wszystko elementy naturalnego krajobrazu.

Żywiołowy w ostatnich latach rozwój masowej turystyki powoduje duże szkody, czasem widoczne już w okresie życia jednego pokolenia, a często nieodwracalne. Dlatego organizację turystyki, jak i rozbudowę urządzeń dla niej, należy skoordynować z możliwościami terenu, a przede wszystkim - w interesie obu stron, tj. turystów i terenu - chronić wartości przyrodnicze, klimatyczne i krajoznawcze, stanowiące podstawę turystyki.

Na skutek źle organizowanej turystyki najwięcej cierpią tereny przywodne, które z natury rzeczy najbardziej nadają się pod zabudowę turystyczną. Decydują o tym walory klimatyczno-krajoobrazowo-rekreacyjne, jak też znacznie łatwiejszy, niż w terenach górskich, dostęp a zwłaszcza dojazd.

W przeważającej liczbie zbyt często ośrodki turystyczne mają charakter ośrodków zamkniętych, są pobudowane nieomal bezpośrednio przy samej wodzie i wygrozione do samej wody. Prowadzi to do wyłączenia najwartościowszych terenów z ogólnie dostępnej puli i ogranicza możliwości powszechnego użytkowania, nie mówiąc już o dewastacji walorów widokowo-krajoobrazowych szlaku czy akwenu, spowodowanej taką zabudową.

Ta ogólnie stosowana praktyka jest jak dotąd tolerowana wbrew podstawowej zasadzie Prawa Wodnego, Ustawa z 30 maja 1962 roku Prawo Wodne art. 17.1, 28.1, 33.1, 33.2, /Dz. Ust. Nr 34 z 11 czerwca 1962 roku/.

Mimo, że ustawa zabezpiecza wyraźnie prawo powszechnego dostępu do wody, stwierdzając, że "właściciele gruntów przyległych do wód powierzchniowych obowiązani są w razie potrzeby umożliwić dostęp do wody, albo pozostawić przejście lub przejazd dla swobodnego ruchu wzdłuż tych wód, jak również pozwolić na przybi-

ianie i przycumowanie do brzegów statków i tratw" oraz określa wyraźnie, że tzw. powszechne korzystanie z wód dotyczy m.in. uprawiania sportów wodnych, których ustawodawca nie odróżnia od turystyki wodnej, władze nadzoru budowlanego i władze porządkowe zezwalają względnie nie reagują na zagrażanie dostępu do wody, stawianie płotów uniemożliwiających przejście wzdłuż brzegu, utrudnianie turystom lądowania względnie biwakowania na brzegu.

Niezbędnym warunkiem ochrony wartości widokowo - krajobrazowych szlaków wodnych i akwenów, jest, postulowane już poprzednio, wprowadzenie stref ochronnych pasa przybrzeżnego, które ograniczą w dużym stopniu swobodę dysponowania terenami nadbrzeżnymi i ich, niezgodną z ogólnymi interesami społecznymi, zabudowę.

7. Dostępność brzegów

Istotnym walorem w turystyce wodnej jest dostępność brzegów, a tym samym możliwość przybijania do brzegów i biwakowania. Jest ona w pewnym sensie funkcją budowy geologicznej i hydrologii terenów nadbrzeżnych.

Najbardziej przydatne są brzegi suche i dno nie powodujące zmętnienia wody, co występuje najczęściej przy podłożu piaszczystym. Brzegi i dno ilaste, muliste i torfiaste są mniej przydatne. Na ogół tereny nadbrzeżne są wtedy wilgotne, a woda ulega zmętnieniu. Brzegi i dno torfiaste i bagienne, wykluczają właściwie ich wykorzystanie turystyczne.

Dostępność brzegów od strony wody jest uzależniona odpowiednią głębokością wody w pasie przybrzeżnym oraz niezbyt bujną roślinnością wodną w tym pasie. Jednak nawet przy wystarczającej głębokości wody, gdy jej szeroki pas przybrzeżny jest gęsto zarośnięty roślinnością wodną i bagienną /trzcina, sitowie jeziorne, skrzyp bagienny, pałka, tatarak itp./, tworzącą nieraz zwarty pas oczeretów, dostępność brzegów od strony wody jest właściwie problematyczna, gdyż trudno jest przecisnąć się łodzią przez taki gąszcz roślinności.

Wielkość pasa oczeretów zależy przede wszystkim od konfiguracji i rozwoju dna oraz od ekspozycji brzegu w stosunku do panujących wiatrów. Na brzegach płaskich, mulistych i zacisznych, roślinność rozwija się bardzo intensywnie. Przykładem takiej niekontrolowanej wegetacji może być szlak Krutyni. Jezioro Ogrodowe coraz bardziej zarasta zielskiem, Malinowe zarosło niemal zupełnie, tak jak i Krutynia od Sorkwit po ujście do Bełdanów. Samo ujście, wielka zatoka jeziora, jest niemal całkowicie zwartym gąszczem roślinności, której od lat nikt nie wycina. W takich przypadkach trzebieenie nadmiaru roślinności jest konieczne, gdyż niekontrolowana roślinność doprowadza do stopniowego zarośnięcia całej powierzchni wodnej oraz wypłylenia i zabagnienia akwenu, a tym samym uniemożliwia wykorzystanie szlaku.

X

X

X

Zarządzenie Nr 94 Przewodniczącego GKKFiT z dnia 31.12.1969 roku w sprawie wytycznych dotyczących zasad zagospodarowania terenów przyległych do jezior i innych śródlądowych zbiorników wodnych o szczególnym znaczeniu dla turystyki, nie rozwiązuje zagadnień ich ochrony.

W celu ochrony naturalnych walorów turystycznych szlaków wodnych i akwenów należy odpowiednim aktem ustawodawczym, w pierwszym rzędzie:

Wprowadzić zakaz

- lokalizacji jakichkolwiek inwestycji naziemnych w 100- metrowym, ogólnodostępnym pasie przybrzeżnym - całkowita ochrona 100 - metrowego pasa nadbrzeżnego przed budową obiektów, ogrodzeń, eksploatacją surowców mineralnych itp.,
- dokonywania zmian w ukształtowaniu środowiska przyrodniczego w 500 - metrowym pasie przybrzeżnym oraz lokalizacji obiektów, mo-

gących zakłócić naturalny krajobraz otoczenia,

- lokalizacji nad ważniejszymi szlakami i akwenami turystycznymi zakładów przemysłowych, szczególnie niebezpiecznych dla czystości wód i powietrza, oraz wszelkiego rodzaju ośrodków wczasowo - wypoczynkowych; za wyjątkiem terenów przewidzianych dla wypoczynku świątecznego najbliższych miast,
- zagęszczania obiektów turystycznych na szlaku i lokalizacji ich obok siebie, w odległości mniejszej niż 1 km,
- lokalizacji, w pobliżu miejscowości turystycznych i obiektów przywodnych, hałaśliwych zakładów przemysłowych oraz instalowania i budowy w 300-metrowym pasie przybrzeżnym urządzeń stanowiących źródła hałasów, jak agregatów i pomp z silnikami spalinowymi, megafonów, kręgów tanecznych itp.

Wprowadzić obowiązek

- szczególnie ostrego reżimu oczyszczania ścieków i powietrza z gazów i pyłów przemysłowych, w zakładach zlokalizowanych nad szlakami i akwenami turystycznymi,
- wspólnej budowy przez użytkowników, nad zbiornikami wodnymi o dużym nasileniu ruchu turystycznego i gęstej zabudowie, kolektorów kanalizacyjnych i odprowadzania ścieków do centralnych oczyszczalni,
- utrzymania ciągłości istniejącego zadrzewienia na terenach przybrzeżnych w pasie 500 m, poprzez wyjmowanie jedynie zagrożonych pojedynczych drzew oraz dokonywanie dolesień i wprowadzania podszytów,
- takiej lokalizacji turystycznych obiektów i zadrzewienia ich terenów, aby od strony wody były mało widoczne,
- stosowania przy zabudowie terenów przybrzeżnych wskaźnika zagęszczenia maksimum 100 osób/1 ha, czyli 100 m²/osobę,
- zgodności formy architektonicznej i urbanistycznej realizowanych

obiektów z charakterem krajobrazu,

- rygorystycznego egzekwowania przepisów dotyczących wyciszania silników łodzi motorowych oraz ograniczenia w miejscowościach turystycznych ich pory pływania,
- wprowadzenia stref ciszy na szlakach i akwenach o szczególnych walorach, na których nie ma ruchu jednostek żeglugi pasażerskiej.

3. Zasady klasyfikacji szlaków i akwenów

3.1. Zasady podziału szlaków na kajakowe i żeglarskie

Z uwagi na specyficzne cechy użytkowanego sprzętu i wymaganą przeciętną głębokość tranzytową, przeprowadzono podział szlaków wodnych na 2 skrajne rodzaje, charakterystyczne dla dominującego na nich sprzętu, tj. na szlaki kajakowe i żeglarskie.

Nie wyodrębniono szlaków turystyki motorowodnej, wychodząc z założenia, że nie ma potrzeby ich odrębnego traktowania, gdyż w zależności od eksploatowanych typów łodzi motorowych i związanej z tym niezbędnej głębokości tranzytowej w granicach 30-60 cm, mieszczą się one w przedziale między szlakami kajakowymi a żeglarskimi.

3.2. Atrakcyjność szlaków

Atrakcyjność szlaków została określona w trzech grupach: szlaki o walorach międzynarodowych, ogólnokrajowych i regionalnych. Kryteria decydujące o zakwalifikowaniu szlaku do jednej z wymienionych grup zostały oparte w głównej mierze na szacunku walorów naturalnego środowiska przyrodniczego szlaku, zgodnie z oceną autorów przewodników oraz rozeznaniem doświadczonych turystów wodniaków. Czystość wód i powietrza, malownicze położenie, urozmaicone i dostępne brzegi, zalesienie, mała gęstość zaludnienia i zabudowy, sprzyjająca zachowaniu naturalnych walorów środowiska przyrodniczego, oto główne elementy tej waloryzacji.

Szlaki o walorach międzynarodowych, to szlaki o najwyższej, rzadko spotykanej w Europie, skali walorów, jak np. szlak Dunajca,

Brdy, Czarnej Hańczy czy Wielkich Jezior Mazurskich.

Szlaki o walorach ogólnokrajowych, to szlaki, po których pływają chętnie wodniacy z całej Polski, niezależnie od stałego miejsca zamieszkania, jak np. Drwęca, Narew, Biebrza czy Jeziora Brodnickie.

Szlaki o walorach regionalnych, to szlaki o najniższych walorach, których głównym elementem atrakcyjności jest to, że leżą one blisko stałego miejsca zamieszkania.

3.3. Przepustowość szlaków

Przepustowość szlaków została ustalona w dwóch grupach. Szlaki o przepustowości indywidualnej, tj. dostępne tylko dla węrówek indywidualnych ewentualnie małych zespołów 3-5 osad, oraz szlaki o przepustowości masowej, dostępne dla większych spływów.

Przy kwalifikacji poszczególnych szlaków do jednej z wymienionych grup, były brane pod uwagę zarówno szerokość toru wodnego, jak i dostępność brzegów oraz częstotliwość i rodzaj napotykaných na szlaku przeszkód.

Szlaki o przepustowości indywidualnej to np.: szlak Raduni, Wierzycoy, Biebrzy, czy Rospudy.

Szlaki o przepustowości masowej to np.: szlak Krutyni, Warty, Bugu, czy też Wielkich Jezior Mazurskich.

3.4. Klasyfikacja szlaków /Tab.Nr 1-5/

Przeprowadzona klasyfikacja szlaków wodnych na kajakowe i żeglarskie, wraz z określeniem ich atrakcyjności i przepustowości, nie obejmuje wszystkich charakterystycznych cech szlaków, jak np. skali trudności lub uciążliwości. Tym niemniej jest materiałem porządkującym zagadnienie w skali całego kraju, niezbędnym dla prawidłowego ustalania kolejności przystosowania i zagospodarowania poszczególnych szlaków dla potrzeb turystyki wodnej oraz ich ochrony.

Na ogólną długość głównych i ważniejszych rzek polskich wg "Zarysu Hydrografii Polski" Z. Mikulskiego wynoszącą około 19.900

km, wytypowane i sklasyfikowane dla potrzeb turystyki wodnej szlaki mają w sumie 11,560 km i stanowią 58,1%. Z tego 7,825 km, tj. 67,7% stanowią szlaki kajakowe a 3,735 km, tj. 32,3% szlaki żeglarskie.

Ogólna długość szlaków o walorach międzynarodowych wynosi 1,614 km, tj. 14,0%, o walorach ogólnokrajowych 6,764 km, tj. 58,5%, a o walorach regionalnych 3,182 km, tj. 27,5%.

Długość szlaków o przepustowości masowej zamyka się liczbą 7,559 km, tj. 65,4% - a o przepustowości indywidualnej 4,001 km, tj. 34,6%.

Gęstość szlaków wodnych i ich atrakcyjność nie jest jednakowa w poszczególnych częściach kraju. Sześć najatrakcyjniejszych pod tym względem województw - olsztyńskie, bydgoskie, warszawskie, białostockie, poznańskie i koszalińskie - ma powyżej 800 km szlaków, tj. powyżej 7,0% ogólnej długości szlaków, a suma długości szlaków w tych województwach wynosi 6,178 km, tj. 53,4% ogólnej długości turystycznych szlaków wodnych w Polsce.

3.5. Zasady klasyfikacji akwenów

Klasyfikacja akwenów dla potrzeb turystyki wodnej została oparta na tych samych zasadach co klasyfikacja szlaków.

Wobec tego, że wytypowane akweny mają powierzchnie powyżej 100 ha, to z uwagi na ich wielkość i występujące najczęściej duże głębokości tranzytowe, uznano je za równorzędne ze szlakami żeglarskimi. Łodzie żaglowe zresztą są na nich dominującym najczęściej sprzętem.

Z tego samego względu uznano przepustowość tych akwenów za masową.

Atrakcyjność akwenów została określona, tak jak szlaków, w trzech grupach: o walorach międzynarodowych, ogólnokrajowych i regionalnych. Kryteria decydujące o zakwalifikowaniu akwenu do odpowiedniej grupy, zostały oparte w głównej mierze na szacunku naturalnych warunków otaczającego środowiska przyrodniczego. Malownicze położenie, lesistość terenów nadbrzeżnych, urozmaicenie i do-

stępną brzegi, mała gęstość zaludnienia - sprzyjająca zachowaniu naturalnych walorów przyrodniczych - oto główne elementy tej klasyfikacji.

I tak dla przykładu; akweny o walorach międzynarodowych, to takie, jak Wielkie Jeziora Mazurskie, Wigry, Drawskie, Zalew Wiślany - zbiorniki o takich walorach naturalnych, które są rzadkością na skalę europejską.

Jeziora o walorach ogólnokrajowych zostały zaliczone takie jak: Rajgrodzkie, Gopło, Jamno, Narie itp.

Ostatnią grupę tworzą akweny o walorach regionalnych i o mniejszym lokalnym znaczeniu.

Samo typowanie akwenów zostało przeprowadzone w dwóch etapach. Pierwszy etap objął inwentaryzację tych zbiorników wodnych, gdzie obecnie uprawia się turystykę wodną. Zostały tutaj wzięte pod uwagę akweny:

- a. gdzie znajdują się przystanie klubowe,
- b. gdzie są zlokalizowane stacje wodne,
- c. inne akweny, na których jest uprawiana turystyka wodna.

Drugi etap obejmował wytypowanie akwenów, na których przewiduje się w perspektywie uprawianie turystyki wodnej - w związku z zakładanym szybkim jej rozwojem i koniecznością odciążenia zbyt intensywnie eksploatowanych akwenów o dużych walorach turystycznych.

Na tym etapie wyznaczono:

- a. pojedyncze, duże jeziora, o znacznych walorach naturalnych, mało wykorzystywane;
- b. pojedyncze zbiorniki, nawet mniejsze, w pobliżu dużych aglomeracji miejskich;
- c. istniejące i projektowane większe zbiorniki sztuczne.

W końcowym efekcie, ogólna powierzchnia akwenów wytypowanych dla potrzeb turystyki wodnej wyniosła ogółem 300,487 ha, w tym zbiorników sztucznych 81,643 ha, tj. 27,2%.

3.6. Klasyfikacja akwenów /Tab.Nr 6-7/

Przeprowadzona klasyfikacja akwenów, wobec olbrzymiego materiału, na pewno nie jest pozbawiona wielu usterek.

Tym niemniej uzyskany obraz, w skali całego kraju, pozwoli na mniej więcej prawidłowe ustalenie kolejności przystosowania i zagospodarowania poszczególnych akwenów dla potrzeb turystyki wodnej oraz ich ochrony, uzależnionej od stopnia atrakcyjności. Jednocześnie stopień atrakcyjności właściwie determinuje sposób zagospodarowania.

Akwenów o walorach międzynarodowych jest 142,039 ha, tj. 47,3%, o walorach ogólnokrajowych - 63,077 ha, tj. 21,0%, a regionalnych 95,371 ha, tj. 31,7% ogólnej powierzchni akwenów wynoszącej 300,487 ha.

Rozmieszczenie zbiorników wodnych jest skoncentrowane przede wszystkim na północy kraju. Sześć województw północnych - szczecińskie, olsztyńskie, gdańskie, koszalińskie, bydgoskie, białostockie - ma powyżej 6,0% ogólnej powierzchni akwenów, a ich powierzchnia globalna wynosi 228,447 ha, tj. 76,0% ogólnej powierzchni wszystkich akwenów turystycznych.

Ogólna powierzchnia zbiorników naturalnych powyżej 1 ha wynosi 411,197 ha, a powyżej 100 ha 306,775 ha.

Wytypowane więc i sklasyfikowane dla potrzeb turystyki wodnej naturalne zbiorniki, jeziora i zalewy, o powierzchni ogólnej 218,844 ha, bez powierzchni zbiorników sztucznych 81,643 ha, stanowią 53,2% powierzchni wszystkich zbiorników naturalnych powyżej 1 ha i 71,3% powyżej 100 ha.

Tabela Nr 1

Z E S T A W I E N I E Z B I O R C Z E
SZLAKÓW TURYSTYKI WODNEJ

w a l o r y	kajakowe			żeglarskie			szlaki wodne ogółem		
	przepustowość			przepustowość			przepustowość		
	indywi- dualna	masowa	razem	indywi- dualna	masowa	razem	indywi- alna	masowa	razem
międzynarodowy	307	984	1.291	-	323	323	307	1.307	1.614
ogólnokrajowy	1.975	1.511	3.486	129	3.149	3.278	2.104	4.660	6.764
regionalny	1.590	1.458	3.048	-	134	134	1.590	1.592	3.182
r a z e m :	3.872	3.953	7.825	129	3.606	3.735	4.001	7.559	11.560

SZLAKI KAJAKOWE - PRZEPUSTOWOŚĆ INDYWIDUALNA

Tabela Nr 2

walor międzynarodowy

Lp.	Walor	S z l a k	od	km	do	km	Suma
1.1.	M	POPRAD	Muszyzna	101	rz. Dunajec	155	54
2.2.	M	RADUNIA	j. Stężyckie	4	rz. Motława	101	97
3.3.	M	PASLEKA	j. Morąg /6 km/	61	Zalew Wiślan	211	156
R a z e m :							307

walor ogólnokrajowy

4.1.	OK	WISŁOK	Krosno	80	rz. San	229	149
5.2.	OK	SANNA	Modliborzyce	7	rz. Wisła	92	85
6.3.	OK	NAREWKA	Białowieża	18	rz. Narew	51	33
7.4.	OK	NAREW	rz. Narewka	84	rz. Biebrza	263	184
8.5.	OK	SUPRAŚL	Supraśl	47	rz. Narew	84	37
9.6.	OK	BIEBRZA	Lipsk	21	Kan. Augustowski	73	52
10.7.	OK	CZARNA HANCZA	j. Hancza	7	j. Wigry	59	52
11.8.	OK	ROSPUDA	Filipów	18	j. Necko	81	63
12.9.	OK	JERZONIA	j. Rajgrodzkie	1	rz. Biebrza	34	34
13.10.	OK	ELK	Czerwony Dwór	1	Błk	50	50
14.11.	OK	J. ELCKIE -	J. DRUGLIN -	J. ORYSZ -	J. TYRKŁO		47
15.12.	OK	SAPINA	j. Kruklin	9	j. Święcisty	37	28
16.13.	OK	J. OMULEW -	WIELBARK -	PASYM -	BARCZĘNO -	OLSZTYN	192
17.14.	OK	J. WĄGIEL -	J. WIERZBOWSKIE -	J. DEJNOWA			34
18.15.	OK	ILANKA	j. Jeziorak	1	rz. Drwaca	18	18
19.16.	OK	ZBRZYCA	j. Sowińskie	1	j. Witocno	38	38
20.17.	OK	Połączenie Zbrzycoy /Brdy/ z Cz. Wodą /Wda/ z j. Wieckim	j. Sowińskie	1	Lipusz /Wda/	16	16
21.18.	OK	Połączenie Cz. Wody z j. Ra- duńskim	uj. rz. Trzebioczy	1	j. Stężyckie	24	24
22.19.	OK	WIERZYCA	j. Wierzysko	2	rz. Wisła	135	133
23.20.	OK	NYSA KŁODZKA	Zb. Otmuchów	122	rz. Odra	196	74
24.21.	OK	IOBŻONKA	Dorotowo	20	rz. Noteć	69	49
25.22.	OK	GWDA	j. Wierzchowo	4	rz. Noteć	147	143
26.23.	OK	REGA	Świdwin	42	morze	179	137
27.24.	OK	PARSETA	Żarnowo	20	Białogard	77	57
28.25.	OK	WIEPRA STUDNICA	Kawcze /Studnica/	19	morze	120	103
29.26.	OK	ŚLUPIA	j. Łukowskie	38	morze	156	118
30.27.	OK	LYNA MARÓZKA	j. Maróz	1	j. Łańskie	25	25
R a z e m :							1.975

walor regionalny

31.1.	R	TANEW	Narol	11	rz. San	93	82
32.2.	R	BYSTRZYCA	Piotrowice	24	rz. Wiepra	78	54
33.3.	R	JEZIORKA	Siedlisko	1	rz. Wisła	30	30
34.4.	R	LIVIEC	Liw	1	rz. Bug	62	62
35.5.	R	OMULEW SAWICA	j. Sasek Wielki	1	rz. Narew	122	122
36.6.	R	ORZYC	Chorzele	51	rz. Narew	143	92
37.7.	R	WKRA	Działdowo	32	Pomiechówek	243	211
38.8.	R	SKRWA	Sierpe	1	rz. Wisła	63	63
39.9.	R	WEL	Dąbrówno	1	rz. Drwaca	118	118
40.10.	R	OSA-kan. Trynki	Buk	43	Grudziądz	90	47
41.11.	R	BZURA	Łowicz	1	rz. Wisła	54	54
42.12.	R	RAWKA	Rawa	1	rz. Bzura	56	56
43.13.	R	NAŁA PANEW	Pasowskie	85	rz. Odra	131	46
44.14.	R	BARYCZ	Milicz	67	rz. Odra	162	95
45.15.	R	JEZIORO ŚLAWA -	ODRA j. Śława	1	rz. Odra	32	32
46.16.	R	OBRZYCA					
		KAN. DZWINSKI	rz. Obrza	1	rz. Odra	34	34
47.17.	R	GASAWKA	Biskupin	7	rz. Noteć	54	47
48.18.	R	MYŚLA	-	1	rz. Odra	28	28
49.19.	R	INA	J. Krzemień	8	rz. Odra	140	132
50.20.	R	RADAW	J. Kwiecko	1	rz. Parseta	82	82
51.21.	R	PUPAWA	J. Jasień	1	Bałtyk	92	92
52.22.	R	ŁEBA	Łęczyce	61	Łebork	72	11
R a z e m :							1.590

OGÓŁEM : 3.872

SZLAKI KAJAKOWE - PRZEPUSTOWA MASONIA

[illegible]

8.1.	OK	WISŁOKA	Dębica	104	rz. Wisła	157	53
9.2.	OK	SAN	Sanok	147	rz. Wisłok	333	186
10.3.	OK	PILICA	Przedbórz	123	rz. Wisła	342	219
11.4.	OK	W.J.MAZURSKIE	Gięzycko-Buwełno-Okartowo				30
12.5.	OK	J.BRZOSOLASEK - J.POGUBIE - PISA					29
13.6.	OK	LEGA	J. Olecko - J. Selmęt - J. Rajgrodzkie				69
14.7.	OK	DRWECA	Ostróda	44	rz. Wisła	238	194
15.8.	OK	J. BRODNICKIE	Bachotek-Partęczyny - Skarlin				36
16.9.	OK	BOHR	Bolesławiec	132	Krosno Odrz.	206	154
17.10.	OK	WARTA	Sieradz	304	Kan.War.-Gopło	477	113
18.11.	OK	OBRA	Kościan	101	rz. Warta	311	210
19.12.	OK	PARSĘTA	Białogard	78	morze	139	61
20.13.	OK	LÝNA	J.Lañskie	14	Bartoszyce	171	157
Razem:						1.511	

21.1.	R	WISŁA	Goczałkowice	84	rz. Przemsza	125	41
22.2.	R	BIAŁA PRZEMSKA	Klucze /B.Przemska/	21	Mysłówice	68	47
23.3.	R	SOŁA	Porąbka	51	rz. Wisła	82	31
24.4.	R	SKAWA	G...ha	48	rz. Wisła	92	44
25.5.	R	RABA	Myślenice	57	rz. Wisła	129	72
26.6.	R	NIDA/sb.Brzegi/	Oksa	30	rz. Wisła	179	193
27.7.	R	KAMIENNA	Wąchock	50	rz. Wisła	156	106
28.8.	R	WIEPRZ	Krasnystaw	96	rz. Tyśmienica	239	143
29.9.	R	PILICA	Konieczpol	63	Przedbórz	123	60
30.10.	R	OŁAWA	Strzelin	38	rz. Odra	103	65
31.11.	R	BOBR	Pilchowice	80	Bolesławiec	132	52
32.12.	R	WARTA	Częstochowa	91	Sieradz	304	213
33.13.	R	PROSNA	Wieruszów	76	rz. Warta	226	150
34.14.	R	WEŁNA	J. Strzyżewskie	7	rz. Warta	115	108
35.15.	R	PŁONIA	Barlinek	1	j. Dąbie	76	76
36.16.	R	ŁEBA	Lębork	72	morze	129	57
Razem:						1.458	
Ogółem:						3.953	

Tabela Nr 4

S Z L A K I Ż E G L A R S K I E

SZLAKI ŻEGLARSKIE - PRZEPUSTOWOŚĆ INDYWIDUALNA

walor ogólnokrajowy

Lp.	Walor	S z l a k	od	km	do	km	Suma
1.1.	OK	NAREW	rz. Biebrza	268	Łomża	312	44
2.2.	OK	BIEBRZA	Kan. Augustowski	73	rz. Narew	158	85
<u>O g ó ł e m :</u>							129

SZLAKI ŻEGLARSKIE - PRZEPUSTOWOŚĆ MASOWA

walor międzynarodowy

1.1.	M	W.J.M.	Węgorzewo - Kamień - Ruciane-j.Wiartel			110
2.2.	M	W.J.M.	j. Śniardwy - kan. Jegliński - Pisz			20
3.3.	M	KAN. AUGUST.	Rygiel-J.Necko - rz. Biebrza			70
4.4.	M	J. IŁAWSKIE	Ostróda - Miłkomłyn - Iława			46
5.5.	M	KAN. WARMIŃSKI	Ostróda		Elbląg	77
Razem:						323

walor ogólnokrajowy

6.1.	OK	WISŁA	rz. Przemsza	1	morze	941	941
7.2.	OK	SAN	rz. Wiśłok	333	rz. Wiśła	424	91
8.3.	OK	BUG	Mielnik	596	Zegrzynek	807	211
9.4.	OK	NAREW	Łomża	312	Zegrzynek	483	171
10.5.	OK	KAN. ŻERAN - ZEGRZE		1		19	19
11.6.	OK	PISA	Pisz	1	rz. Narew	81	80
12.7.	OK	J. ILAWSKIE	Szeląg	1	Ostróda	17	17
13.8.	OK	KAN. BYDGOSKI					25
14.9.	OK	HOGAT	rz. Wiśła	1	Zalew Wiślany	62	62
15.10.	OK	WISŁA Gd.	rz. Wiśła	1	Gdańsk	18	18
16.11.	OK	SZKARPAWA	rz. Wiśła	1	Zalew Wiślany	25	25
17.12.	OK	WISŁA KR.	rz. Szkarpa	1	Zalew Wiślany	11	11
18.13.	OK	ELBLĄG	Elbląg	1	Zalew Wiślany	7	7
19.14.	OK	KAN. ELBLĄSKI		1		6	6
20.15.	OK	ODRA	Racibórz	50	j. Dąbie	740	690
21.16.	OK	WARTA	Kan. Warta-Gopło	417	Kostrzyn	824	407
22.17.	OK	KANAL WARTA -	NOTEC - GOPŁO	1		26	26
23.18.	OK	NOTEC	j. Gopło	69	Nakło	201	132
24.19.	OK	NOTEC	Nakło	201	rz. Warta	386	185
25.20.	OK	PAKOŚĆ Z KANAŁEM BRONISŁAWSKIM		1		25	25
Razem						3.149	

walor regionalny

26. 1.	R	PRZEMSHA	Mysławice	63	rz. Wisła	88	25
27. 2.	R	WIEPRZ	rz. Tyśmienica	239	rz. Wisła	308	69
28. 3.	R	KAN. GLIWICKI	Gliwice	1	rz. Odra	40	40
						R a z e m	134
						O g ó ł e m :	3.606

Turystyczne szlaki wodne /długość km/
wg województw Tabela Nr 5

Lp	Województwo	k a j a k o w e						z e g l a r s k i e				Ogółem	
		międzynarodowe		ogólnokrajowe		regionalne	razem	międzynar. mas.	ogólnokrajowe		re-gio-nal. mas.		razem
		indyw.	mas.	indyw.	mas.				indyw.	mas.			
1	Białostockie	-	51	528	69	-	648	70	129	133	-	332	980
2	Bydgoskie	-	302	84	159	106	676	-	-	421	-	421	1097
3	Gdańskie	97	112	168	-	11	422	-	-	217	-	217	639
4	Katowickie	-	-	-	-	-	76	-	-	-	33	33	109
5	Kieleckie	-	-	-	111	-	445	-	-	147	-	147	592
6	Koszalińskie	-	137	412	61	174	807	-	-	-	-	-	807
7	Krakowskie	54	199	-	-	-	439	-	-	170	12	182	621
8	Lubelskie	-	-	85	-	113	341	-	-	69	50	119	460
9	Łódzkie	-	-	-	137	74	438	-	-	-	-	-	438
10	Olsztyńskie	156	90	324	287	209	1066	253	-	45	-	298	1364
11	Opolskie	-	-	74	-	46	120	-	-	157	20	177	297
12	Poznańskie	-	13	27	155	-	412	-	-	407	-	407	819
13	Rzeszowskie	-	-	148	239	23	410	-	-	130	-	130	540
14	Szczecińskie	-	70	125	-	160	431	-	-	119	-	119	550
15	Warszawskie	-	-	-	29	513	542	-	-	550	19	569	1111
16	Wrocławskie	-	-	-	33	95	245	-	-	161	-	161	406
17	Zielonogórskie	-	10	-	231	66	307	-	-	423	-	423	730
R a z e m :		307	984	1975	1511	1590	7325	323	129	3149	134	3735	11560

ZBIORCZA TABEŁA POWIERZCHNI AKWENÓW

- 122 -

Lp.	Województwo	Powierzchnia akwenów - ha										O g ó ł e m		w tym Zbiorniki sztuczne	
		W a ł o r y													
		Międzynarodowy		Ogólnokrajowy		Regionalny		Pow.	%	Pow.	%	Pow.	%		
		Pow.	%	Pow.	%	Pow.	%								
1.	Białostockie	3.776	2,7	4.948	7,8	9.298	9,7	18.022	6,0	6.100	7,5				
2.	Bydgoskie	3.564	2,5	11.842	18,8	8.843	9,3	24.249	8,1	13.898	17,0				
3.	Gdańskie	35.112	24,7	-	-	3.489	3,6	38.601	12,8	-	-				
4.	Katowickie	-	-	-	-	6.300	6,6	6.300	2,1	5.980	7,3				
5.	Kieleckie	-	-	-	-	1.700	1,8	1.700	0,6	1.700	2,1				
6.	Koszalińskie	3.352	2,3	17.075	27,1	4.960	5,2	25.387	8,4	-	-				
7.	Krakowskie	1.200	0,8	2.260	3,6	6.250	6,6	9.710	3,2	9.710	12,0				
8.	Lubelskie	-	-	-	-	4.003	4,2	4.003	1,3	3.000	3,7				
9.	Łódzkie	-	-	-	-	3.300	3,5	3.300	1,1	3.300	4,0				
10.	Olsztyńskie	35.935	25,3	7.701	12,2	8.871	9,3	52.507	17,5	-	-				
11.	Opolskie	-	-	-	-	5.350	5,6	5.350	1,8	5.200	6,4				
12.	Poznańskie	-	-	1.007	1,6	17.175	18,0	18.182	6,0	13.000	15,9				
13.	Rzeszowskie	2.400	1,7	-	-	3.350	3,5	5.750	1,9	5.750	7,0				
14.	Szczecińskie	56.700	40,0	5.570	8,8	7.411	7,8	69.681	23,3	-	-				
15.	Warszawskie	-	-	11.800	18,7	867	0,9	12.667	4,2	11.800	14,5				
16.	Wrocławskie	-	-	-	-	2.205	2,3	2.205	0,7	2.205	2,6				
17.	Zielonogórskie	-	-	874	1,4	1.999	2,1	2.873	1,0	-	-				
	R a z e m :	142.039	100,0	63.077	100,0	95.371	100,0	300.487	100,0	81.643	100,0				
	Stosunek %	47,3%		21,0%		31,7%		100,0%		27,2%					

Tabela Nr 7

ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH
AKWENÓW - w rozbićiu na akweny o walorach:

międzynarodowych - A
ogólnokrajowych - B
regionalnych - C

1. Województwo białostockie

Lp.	Nazwa akwenu	Powierzchnia ha
1.	2.	3.
1.	Wigry	2.170
2.	Białe	485
3.	Serwy	460
4.	Necko	411
5.	Studzieniczne	250
	Razem / A /	3.776
1.	Rajgrodzkie	1.620
2.	Selmeł Wlk.	1.250
3.	Łaśmiady	890
4.	Sajno	526
5.	Szelment Wlk. i Mały	523
6.	Krzywe	139
	Razem / B /	4.948
1.	Zb. Mielnik	3.500
2.	Zb. Siemionówka	2.600
3.	Łaźno	830
4.	Zygmunta Augusta	620
5.	Ełckie	409
6.	Czarne	341
7.	Pomorze	297
8.	Blizno	241
9.	Olecko Wielkie	238
10.	Toczyłowo	112
11.	Dojllickie	110
	Razem / C /	9.298
	Razem / A + B + C /	18.022

2. Województwo bydgoskie

1	2	3
1.	Zb. Koronowski +	2.000
2.	Charzykowskie	1.345
3.	Dybrzk	219
	Razem / A /	3.564
1.	Zb. Włocławek +	7.000
2.	Zb. Ciechocinek	3.400
3.	Kruszyńskie	492
4.	Somińskie	403
5.	Bachotek	328
6.	Sośno, Wysokie i Niskie Brodno	219
	Razem / B /	11.842
1.	Gopło	2.340
2.	Zb. Pakoski X	900
3.	Pakoskie	806
4.	Głuszyńskie Wlk.	604
5.	Wieczno	480
6.	Duże Żnińskie	458
7.	Zb. Żur +	400
8.	Wolickie	380
9.	Rogowskie	353
10.	Ostrowskie	349
11.	Radodzierz	280
12.	Więcborskie	235
13.	Zb. Gródek +	198
14.	Wlk. Rudnickie	189
15.	Wielkie	180
16.	Witosławskie	160
17.	Sempoleńskie	159
18.	Jezuickie	138
19.	Cekcyńskie	134
20.	Wikaryjskie	100
	Razem / C /	8.843
	Razem / A + B + C /	24.249

3. Województwo gdańskie

1.	Zalew Wiślany	32.000
2.	Gołyń - Wążydze	1.525
3.	Raduńskie	846
4.	Kłodno	355

1	2	3
5.	Ostrzyokie	253
6.	Biaże	133
	Razem / A /	35.112
1.	Żarnowieckie	1.470
2.	Sarbsko	677
3.	Mausz	482
4.	Kałębie	452
5.	Borzechowskie	253
6.	Lubowickie	155
	Razem / C /	3.489
	Razem / A + C /	38.601

4. Województwo katowickie

1.	Zb. Goczałkowicki	+	3.800
2.	Zb. Kozłowa Góra	+	580
3.	Zb. Przeczyce	+	430
4.	Zb. Poraj	x	300
5.	Stawy - dol. Wisła		180
6.	Zb. Łąka		150
7.	Piekło		140
8.	Zb. Stodoły		120
9.	Inne		600
	Razem / C /		6.300

5. Województwo kieleckie

1.	Zb. Brzegi / C /	1.700
----	------------------	-------

6. Województwo koszaliński

1.	Drawskie	1.862
2.	Lubie	1.490
	Razem / A /	3.352
1.	Łebsko	7.530
2.	Gardnc	2.500
3.	Jamno	2.290
4.	Wielimie	1.830
5.	Bukowo	1.800
6.	Wicko	1.125

1	2	3
	Razem / B /	17.075
1.	Pile	933
2.	Wierzchowo	772
3.	Betyń	685
4.	Jesień	587
5.	Lętowskie	400
6.	Lubiatowo	302
7.	Trzesiecko	290
8.	Raduń - Zamkowa	288
9.	Kłaczno	258
10.	Rosnowskie	231
11.	Borówno	214
	Razem / C /	4.960
	Razem / A + B + C /	25.387

7. Województwo krakowskie

1.	Zb. Czorsztyn - Nidzica x	1.200
	Razem / A /	1.200
1.	Zb. Smolice	1.460
2.	Zb. Odwiśle	600
3.	Zb. Kościuszko	200
	Razem / B /	2.260
1.	Zb. Rożnowski +	1.700
2.	Zb. Świnna Poręba	1.500
3.	Zb. Dobczyce - Stróże x	1.300
4.	Zb. Tresna +	1.030
5.	Zb. Porąbka +	370
6.	Zb. Czchowski +	350
	Razem / C /	6.250
	Razem / A + B + C /	9.710

8. Województwo lubelskie

1.	Zb. Horodko	3.000
2.	Staw Siemień	499
3.	Wytyckie	296
4.	Biaże	106
5.	Staw Hetman	102
	Razem / C /	4.003

1	2	3
9. Województwo łódzkie		
1.	Zb. Sulejów x	2.200
2.	Zb. Wieruszów	1.100
	R a z e m / C /	3.300

10. Województwo olsztyńskie

1.	Śniardwy	10.599
2.	Mamry	10.450
3.	Jeziorak	3.230
4.	Niegocin	2.670
5.	Roś	2.212
6.	Nidzkie	1.730
7.	Bełdany	1.241
8.	Ryńskie	1.130
9.	Tały	783
10.	Jagodne	730
11.	Drwęckie	690
12.	Mikołajskie	470
	Razem / A /	35.935
1.	Łańskie	1.110
2.	Narie	1.097
3.	Gołdapiwo	1.070
4.	Pluszne	860
5.	Dejguny	836
6.	Mokre	766
7.	Szeląg Mały i Wlk.	630
8.	Białe	374
9.	Wlk. Partęczyny	340
10.	Lampackie	278
11.	Zyzdrój	190
12.	Brzozolasek	150
	Razem / B /	7.701
1.	Orzysz	1.140
2.	Dadaj	1.051
3.	Sasek Wielki	917
4.	Luterskie	720
5.	Wulpińskie	708
6.	Dzierzgoń	700
7.	Pogubie Wielkie	696

1	2	3
8.	Kalwa	587
9.	Omulew	530
10.	Wadąg	477
11.	Wałpusz	441
12.	Ukiel /Krzywe /	381
13.	Czos	259
14.	Lidzbarskie	140
15.	Mój	124
	Razem / C /	8.871
	Razem / A + B + C /	52.507

11. Województwo opolskie

1.	Zb. Turawski +	2.200
2.	Zb. Otmuchowski +	2.000
3.	Zb. Głębinów x	1.000
4.	Stawy ok. Niemodlina	150
	Razem / C /	5.350

12. Województwo poznańskie

1.	Zbąszyńskie	760
2.	Chobienieckie	247
	Razem / B /	1.007
1.	Zb. Jeziorsko	10.000
2.	Zb. Wielowieś Klaszt.	3.000
3.	Powidzkie	1.200
4.	Skorzęcińskie	512
5.	Dominickie	382
6.	Pątnowskie	304
7.	Ślesieńskie	290
8.	Margońskie	236
9.	Modzerowskie	226
10.	Wierzbiczańskie	199
11.	Białokowskie	153
12.	Durowskie	150
13.	Wolsztyńskie	146
14.	Rogoźno	136
15.	Chodzieskie	126
16.	Staw Trzcielín	115
	Razem / C /	17.175
	Razem / B + C /	18.182

13. Województwo rzeszowskie

1	2	3
1.	Zb. Soliński +	2.200
2.	Zb. Myczkowski +	200
	Razem / A /	2.400
1.	Zb. Niewistka	2.000
2.	Zb. Kamienica	1.000
3.	Zb. Klimkówka	250
4.	Zb. Besko x	100
	Razem / C /	3.350
	Razem / A + C /	5.750

14. Województwo szczecińskie

1.	Zalew Szczeciński	51.400
2.	Zalew Kamieński	5.300
	Razem / A /	56.700
1.	Dąbie / B /	5.570
1.	Miedwie	3.677
2.	Woświn	832
3.	Płoń	830
4.	Myśliborskie	616
5.	Ińsko	596
6.	Długie	354
7.	Dubie + Dąbie	230
8.	Barlińskie	164
9.	Nowogardzkie	112
	Razem / C /	7.411
	Razem / A + B + C /	69,681

15. Województwo warszawskie

1.	Zb. Wyszogród	4.900
2.	Zb. W-wa Północ	3.600
3.	Zb. Zegrzyński +	3.300
	Razem / B /	11.800
1.	Zdwórz	353
2.	Urszulewskie	311
3.	Lucień	203
	Razem / C /	867

1	2	3
	Razem / B + C /	12.667

16. Województwo wrocławskie

1.	Zb. Mianów	800
2.	Zb. Kamieniec Ząbkowicki	600
3.	Zb. Kaczawa	300
4.	Zb. Pilichowicki +	240
5.	Zb. Leśna +	140
6.	Zb. Złotniki +	125
	Razem / C /	2.205

17. Województwo zielonogórskie

1.	Sławskie	874
	Razem / B /	874
1.	Osiek	604
2.	Nieskysz	515
3.	Wielkie	377
4.	Janiszowice	175
5.	Ciecz	173
6.	Lubiąż	155
	Razem / C /	1.999
	Razem / B + C /	2.873

Legenda dot. zbiorników sztucznych

+	- istniejące
x	- w budowie
nieoznaczone	- projektowane

III

PRÓBA OBLICZENIA POJEMNOŚCI SZLAKÓW WODNYCH I AKWENÓW

1. W s t ę p

Przez pojemność szlaków i akwenów rozumie się liczbę osób, która może równocześnie, w optymalnych warunkach, korzystać z danego szlaku lub akwenu bez naruszania równowagi naturalnego środowiska przyrodniczego. Z chwilą przekroczenia tego optimum następuje naruszenie równowagi, i co za tym idzie, dewastacja środowiska przyrodniczego, a tym samym dewastacja szlaku czy akwenu.

Próba obliczenia pojemności szlaków i akwenów ma na celu prawidłową ich eksploatację, poprzez właściwe zagospodarowanie i zabezpieczenie przed dewastacją.

Orientacja, nawet w przybliżeniu, w liczbie osób i w ilości sprzętu, który może być użytkowany bez ujemnych skutków na danym szlaku czy akwenu, powinna stanowić podstawę realizacji prawidłowego, kompleksowego zagospodarowania.

Przy określaniu pojemności przyjęto różne metody obliczania dla szlaków i dla akwenów, a to z uwagi na różnice w ich charakterze jako drogi wodnej i wynikające stąd odmienne metody eksploatacji. Turystyczny szlak wodny jest wielkością liniową, niezależnie od tego czy jest tylko rzeką, czy połączonymi w pewien ciąg jeziorami. Szerokość toru wodnego nie odgrywa tu większej roli, ponieważ ruch odbywa się tylko wzdłuż szlaku. Stąd wielkość szlaku mierzy się jego długością.

Wielkie jezioro czy też zbiornik sztuczny jest wielkością powierzchniową. Ma ono swoją długość i szerokość, nieraz bardzo znaczną, a ruch po akwenu może się odbywać po wielu torach wodnych, jakby odrębnych szlakach nawzajem się krzyżujących, wzdłuż brzegów, w poprzek akwenu itd. Stąd wielkość akwenu mierzy się jego powierzchnią.

Z powyższych różnic wynikają przyjęte różne metody obliczania pojemności: na szlakach - na 1 km szlaku, na akwenach - na 100 ha powierzchni.

2. Metoda obliczania pojemności szlaków

Metoda obliczenia pojemności szlaków została oparta na 3 elementach.

Jednym z elementów, określających pojemność szlaku, jest ilość miejsc noclegowych, położonych wzdłuż szlaku. Będą to miejsca zarówno pod dachem - w stanicach wodnych i innych obiektach turystycznych na szlaku - jak i pod namiotami - na terenie tych obiektów lub na odrębnych obozowiskach wodnych. Ilość tych miejsc jest w pewnym sensie funkcją dostępności brzegów i hydrologii terenów nadbrzeżnych /tereny suche, wilgotne, podmokłe/ oraz w pewnym stopniu ich morfologii.

Drugim elementem, warunkującym pojemność szlaku, jest jego przepustowość. Charakter szlaku, szerokość toru wodnego, ilość i rodzaj przeszkód decydują o tym, ilu turystów może równocześnie płynąć szlakiem, nie przeszkadzając sobie wzajemnie.

Trzecim elementem przy określaniu pojemności szlaku jest jego atrakcyjność. Szlak o wysokich walorach krajobrazowych i środowiska przyrodniczego, dla zachowania swych walorów, musi być ostrożnie eksploatowany. Stąd liczba płynących równocześnie szlakiem turystów nie powinna przekraczać określonego maximum.

Pojemność szlaku musi być tak określona, by te wszystkie warunki były zachowane, oraz żeby była zapewniona pełna swoboda na szlaku. Wielkości tych nie można wyliczyć dokładnie, w sposób kategoriyczny, można jednak i trzeba spróbować je określić, choćby w znacznym przybliżeniu.

Metoda, którą tu zastosowano, polega na wytypowaniu 3-ch szlaków o podobnych walorach, możliwie dobrze zagospodarowanych, i obliczeniu istniejących na tych szlakach ilości miejsc noclegowych w obiektach, obozowiskach i tzw. miejscach "dzikich" oraz sprowadzeniu tych wielkości do 1 km długości szlaku drogą ilorazu łącznej ilości obliczonych miejsc przez długość szlaku.

Jako wzorcowe szlaki dla dokonania powyższego obliczenia -

przy założeniu, że wielkość obecnego ruchu turystycznego na nich jest zbliżona do optymalnej - przyjęto szlak Czarnej Hańczy i kanału Augustowskiego - na odcinku od Wigier do Augustowa, Krutyni - od Sorkwit do Kamienia i Brdy - na odcinku od Nowej Brdy do Bydgoszczy. Wszystkie 3 szlaki o walorach międzynarodowych i przepustowości masowej. Czarna Hańcza i Krutynia podobnie zabudowane stanicami i obozowiskami PTTK. Brda to szlak, który pierwszy do- czekał się wstępnego opracowania projektu kompleksowej zabudowy. Dzięki temu można było obliczyć ze znaczną dokładnością przewidywaną ilość miejsc noclegowych na tym szlaku. Ponieważ istniejąca zabudowa obu pierwszych szlaków i projektowana Brdy jest z uwagi na walory tych szlaków stosunkowo mało intensywna, założono wykorzystanie przez turystów dodatkowo tzw. "dzikich" miejsc namiotowych, leżących poza terenami obiektów, zgodnie z rzeczywistymi upodobaniami i stosowaną praktyką.

Odpowiednie liczby, w odniesieniu do każdego z wymienionych szlaków, przedstawiają się następująco:

Ilość miejsc noclegowych	CZARNA HANCZA	KRUTYNIA	BRDA
	Wigry - Augustów	Sorkwity - Kamień	Nowa Brda - Bydgoszcz
w obiektach stałych /pod dachem /	660	650	1.100
pod namiotami na zorganizowanych polach namiotowych	530	470	1.100
pod namiotami tzw. " d z i k i c h "	310	280	600
R a z e m :	1.500	1.400	2.800
długość szlaku km	93	90	198
wskaźnik ilości osób na 1 km szlaku	16	16	14

Jak z tabeli wynika, otrzymane liczby są do siebie bardzo zbliżone. W oparciu o nie, przyjęto wskaźnik dla szlaków o walorach międzynarodowych i przepustowości masowej - 16 osób/km. Za wskaźnik pojemności szlaków, również o walorach międzynarodowych, lecz o przepustowości indywidualnej, przyjęto - 8 osób/km. Zmniejszenie wskaźnika w porównaniu z poprzednim o 50% podyktowane jest koniecznością ochrony tego najbardziej specjalistycznego typu szlaku o rzadkich walorach środowiska przyrodniczego, jak również znacznie ograniczoną jego przepustowością.

Dla szlaków o walorach ogólnokrajowych wskaźniki są wyższe z uwagi na stosunkowo mniejszą konieczność ich ochrony i możliwości dopuszczenia większego nasilenia ruchu. Dla tego typu szlaków wielkość wskaźnika pojemności określono przy przepustowości masowej - 20 osób/km i indywidualnej - 10 osób/km.

Przy określaniu wskaźników dla szlaków o walorach regionalnych uwzględniono, że ruch turystyczny na tych szlakach koncentruje się przede wszystkim wokół skupisk ludzkich, w formie tzw. małej turystyki, głównie świątecznej.

Z uwagi na to zastosowano odpowiedni współczynnik zmniejszający, który dał w wyniku wskaźnik pojemności dla szlaków o walorach regionalnych przy przepustowości masowej - 10 osób/km, a przy przepustowości indywidualnej - 5 osób/km. W porównaniu ze wskaźnikami pojemności szlaków o wyższych walorach, otrzymane wielkości są dużo mniejsze. Jest to słuszne nie tylko ze względu na ochronę tych mało atrakcyjnych szlaków, ale z uwagi na znacznie mniejsze nasilenie na nich ruchu turystycznego.

Nie wydaje się, by przyjęte wskaźniki były zbyt wysokie, to znaczy by mogły powodować niebezpieczne dla środowiska przyrodniczego zagęszczenie ruchu na szlakach oraz zbytne ograniczenie swobody turystów. Należy pamiętać, że na szlaku nie wszyscy turyści równocześnie pływają. Co najmniej 50% turystów obozuje, a 50% płynie. Stąd wniosek, że przyjmując proponowane wskaźniki nie należy się obawiać przeludnienia na szlakach. Wydaje się również, że

w ogólnym rachunku wskaźniki te dają wyniki z wystarczającym dla naszych celów przybliżeniem.

3. Pojemność szlaków

Załączone na końcu opracowania 3 tabele, podają pojemność szlaków z podziałem na szlaki kajakowe i żeglarskie, szlaki o walorach międzynarodowych, ogólnokrajowych i regionalnych oraz szlaki o przepustowości indywidualnej i masowej w rozbiciu na obszary poszczególnych województw.

Ogólna jednorazowa pojemność szlaków wodnych wynosi 161.500 osób, w tym pojemność szlaków kajakowych 90.700 osób - 56,2% /około 46.000 kajaków/, a pojemność szlaków żeglarskich 70.800 osób - 43,8% /około 23.000 łodzi żaglowych i motorowych/.

Pojemność szlaków o walorach międzynarodowych wynosi 23.400 osób - 14,5%, o walorach ogólnokrajowych 114.300 osób - 70,8%, a o walorach regionalnych - 23.800 osób - 14,7%.

Ogólna pojemność szlaków o przepustowości indywidualnej wynosi 31.500 osób - 19,5%, o przepustowości masowej 130.000 osób - 80,5%.

Gęstość szlaków wodnych i ich atrakcyjność nie jest jednaka w poszczególnych częściach kraju, to też pojemność ich w poszczególnych województwach jest bardzo różna. Sześć najatrakcyjniejszych województw - bydgoskie, olsztyńskie, warszawskie, poznańskie, zielonogórskie i białostockie - ma powyżej 7,0% ogólnej pojemności szlaków, a suma ich pojemności wynosi 90.200 osób tj. 55,9% ogólnej pojemności szlaków wodnych.

4. Metoda obliczania pojemności akwenów

Dla uprawiania turystycznych dyscyplin wodnych nadają się akweny o powierzchni powyżej 100 ha. Ta też wielkość została przyjęta jako minimum, przy typowaniu i klasyfikacji akwenów dla potrzeb turystyki wodnej.

Sama jednak wielkość powierzchni nie decyduje wyłącznie o stopniu przydatności akwenu dla turystyki wodnej i jego pojemności. W zależności od rozległości zbiornika, jego kształtu i rozczłonkowania linii brzegowej, dostępności brzegów, jak również hydrologii terenów nadbrzeżnych, może na nim swobodnie pływać i biwakować mniejsza lub większa liczba osób. Dla uchwycenia tych zależności zostały wprowadzone specjalne współczynniki korygujące powierzchnię poszczególnych akwenów w zależności od ich wielkości, stopnia rozczłonkowania linii brzegowej i dostępności brzegów - dając w efekcie tzw. użytkową powierzchnię akwenów.

Współczynniki rozległości akwenów

100	-	500 ha	-	0,7
500	-	5.000 ha	-	1,0
5.000	-	10.000 ha	-	0,7
10.000	-	30.000 ha	-	0,6
ponad	-	30.000 ha	-	0,5

Współczynniki rozległości akwenów są funkcją ich wielkości. Za optimum przyjęto wielkość 500 - 5.000 ha, tj. obszar wodny, który może być najpełniej wykorzystany dla turystyki wodnej z uwagi na swoją wielkość, stosunkowo korzystną proporcję powierzchni wodnej do długości linii brzegowej oraz bliskość brzegów nawet ze środka akwenu, co pozwala na wykorzystywanie całej przestrzeni wodnej dla ciekawego pływania turystycznego w polu widzenia brzegów. Dla tego przedziału przyjęto współczynnik 1,0.

Dla wielkości 100 - 500 ha przyjęto współczynnik 0,7, ze względu na gorsze warunki uprawiania na nich turystyki wodnej i konieczność ograniczenia ilości łodzi z uwagi na innych użytkowników oraz obawę naruszenia równowagi naturalnego środowiska przyrodniczego.

Dla akwenów o powierzchni 5.000 - 10.000 ha przyjęto współczynnik 0,7, 10.000 - 30.000 ha - 0,6 i ponad 30.000 ha - 0,5. Na wielkich powierzchniach wodnych, których zresztą mamy ograniczoną ilość, chociaż istnieją bardzo dobre warunki żeglugowe, to

warunki uprawiania turystyki są stosunkowo gorsze, nieproporcjonalnie do ich wielkości. Wpływa na to niekorzystna proporcja powierzchni wodnej do długości linii brzegowej, tak istotna w śródlądowej turystyce wodnej, oraz duża powierzchnia środkowego obszaru akwenu, bardzo oddalonego od brzegów, a przez to mało atrakcyjnego i dlatego prawie niewykorzystywanego turystycznie. Obie ujemne cechy wielkich akwenów śródlądowych rosną bardzo szybko w miarę wzrostu ich wielkości i dlatego współczynniki korygujące zostały zróżnicowane w zależności od powierzchni akwenu.

Współczynniki rozczłonkowania linii brzegowej

W zależności od stopnia rozczłonkowania linii brzegowej, zwiększa się zarówno atrakcyjność brzegów, a tym samym atrakcyjność pływania i biwakowania, jak również długość samych brzegów, przez co poprawia się proporcja powierzchni wodnej do długości linii brzegowej - pozwala to na większe wykorzystanie akwenu dla potrzeb turystyki. Przy tej samej powierzchni jeziora - im bardziej jego kształt odbiega od kształtu koła, tzn. im bardziej jest podłużny, tym bardziej wzrasta długość wybrzeża, a tym samym zmniejsza się wielkość powierzchni wodnej przypadającej na 1 km brzegu. Jednocześnie, im bardziej linia brzegowa odbiega od linii prostej, tzn. im bardziej jest rozczłonkowana, tym długość jej jest większa. Akwen o dobrze rozczłonkowanej linii brzegowej, z półwyspami i zatokami oraz wysepkami i przesmykami między nimi, posiada o wiele większą wartość turystyczną, niż akwen o słabo rozwiniętej linii brzegowej. Z tych też względów przyjęto dla akwenów o dobrze rozczłonkowanej linii brzegowej współczynnik 1,0, a przy słabo rozczłonkowanej linii brzegowej współczynnik 0,7.

Współczynniki dostępności brzegów

Dużą rolę przy pływaniach turystycznych odgrywa dostępność brzegów, a tym samym możliwość przybijania do brzegów i biwakowania. Wiąże się to zresztą ściśle z hydrologią terenów nadbrzeż-

nych. Brzegi suche mogą być w pełni wykorzystywane do biwakowania. Wilgotne, nie nadają się, a podmokłe uniemożliwiają wykorzystanie turystyczne, gdyż w wędrówkach turystycznych jednakową wartość ma samo pływanie, jak i nierozłącznie z tym związane biwakowanie. Akweny o dużych walorach żeglugowych, lecz o niedostępnych, podmokłych i zarośniętych brzegach, mają stosunkowo małe znaczenie dla masowej turystyki.

Z tych też względów, przyjęto dla akwenów, których $\frac{3}{4}$ długości brzegów jest dostępne, współczynnik 1,0. Przy dostępności połowy długości brzegów - 0,7; gdy tylko $\frac{1}{4}$ wybrzeża jest dostępna, przyjęto współczynnik 0,5.

Iloczyn wynikający z pomnożenia powierzchni danego akwenu przez odpowiednie wielkości tych trzech rodzajów współczynników daje nam tzw. użytkową powierzchnię akwenu.

Wobec tego, że łódzie żaglowe, tak dotychczas jak również w przyszłości, będą dominującymi jednostkami turystycznymi na większych akwenach, przyjęto-jako jednostkę podstawową dla dalszych obliczeń-łódź żaglową. Założono, że w optymalnych warunkach pływania po dużym akwencie w różnych kierunkach, przy pełnym zachowaniu swobody i bezpieczeństwa pływania - biorąc pod uwagę problem ochrony naturalnych walorów środowiska geograficznego samego akwenu i jego terenów nadbrzeżnych oraz możliwości swobodnego biwakowania - wskaźnik zagęszczenia łodzi nie powinien być większy niż 5 ha powierzchni wodnej na 1 łódź. Chodzi tu oczywiście o akweny naprawdę turystyczne, położone z dala od dużych aglomeracji miejskich. Akweny położone w strefach wypoczynku świątecznego dużych miast tracą zupełnie charakter turystyczny, a zagęszczenie łodzi i osób jest wielokrotnie większe, co powoduje postępującą dewastację tak samego akwenu jak i terenów przybrzeżnych.

Iloraz, jako wynik podzielenia użytkowej powierzchni akwenu przez wskaźnik zagęszczenia łodzi, daje nam tzw. wynikową pojemność akwenu.

Współczynniki atrakcyjności

W zależności od stopnia czystości wód, czystości powietrza, zalesienia terenów nadbrzeżnych, walorów widokowo-krajobrazowych i naturalnych warunków środowiska przyrodniczego, czyli tzw. "dzikości", rozróżniamy akweny o walorach międzynarodowych, ogólnokrajowych i regionalnych, czyli więcej lub mniej atrakcyjne dla turystyki wodnej.

Akweny o najwyższych walorach atrakcyjności muszą być ostrożnie eksploatowane, aby nie uległy dewastacji. Stąd przyjęto dla nich współczynnik atrakcyjności 0,8, zmniejszając przez to ich pojemność.

Taki sam współczynnik przyjęto dla akwenów o walorach regionalnych - ze względu na ich mniejszą atrakcyjność i znacznie mniejsze nasilenie ruchu turystycznego.

Dla akwenów o walorach ogólnokrajowych przyjęto współczynnik atrakcyjności 1,0 - z uwagi na stosunkowo mniejszą konieczność ich ochrony i możliwości dopuszczenia większego nasilenia ruchu.

Skorygowanie wynikowej pojemności akwenu odpowiednim współczynnikiem atrakcyjności daje w wyniku skorygowaną pojemność akwenu, czyli dopuszczalną ilość łodzi żaglowych na danym zbiorniku wodnym. Ilość łodzi pomnożona przez średnią liczbę osób pływających na 1 łodzi /3,2/ daje w ostatecznym wyniku pojemność akwenu w osobach, tzn. dopuszczalną liczbę osób, która może pływać po danym akwenu i biwakować bezpośrednio przy wodzie, nie naruszając naturalnej równowagi środowiska przyrodniczego.

Zastosowana metoda w formie wzoru matematycznego przedstawia się jak niżej:

$$\begin{array}{ccccccc} \text{pojemność} & & \text{powierzch-} & & \text{współ-} & & \text{współ-} & & \text{współ-} \\ \text{akwenu} & = & \text{nia akwenu} & \times & \text{czynnik} & \times & \text{czynnik} & \times & \text{czynnik} \\ \text{/osób/} & & \text{/ ha /} & & \text{rozleg-} & & \text{rozcłon-} & & \text{dostęp-} \\ & & & & \text{łości} & & \text{kowania} & & \text{ności} \\ & & & & \text{akwenu} & & \text{linii} & & \text{brzegów} \\ & & & & & & \text{brzegowej} & & \end{array}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{użytkowa powierzchnia akwenu}}{\text{wskaźnik zagęszczenia łodzi / 5 ha /}} = \\
 &= \frac{\text{wynikowa pojemność akwenu / łodzi /}}{\text{współczynnik atrakcyjności}} = \\
 &= \frac{\text{skorygowana pojemność akwenu / łodzi /}}{\text{średnio osób / łódź / 3,2 /}}
 \end{aligned}$$

Przyjęta i opisana wyżej metoda obliczenia pojemności akwenów jest pierwszą tego rodzaju próbą i jako taka może budzić szereg zastrzeżeń. Napewno można dyskutować czy w/w metoda nie jest zbyt złożona, czy wielkość odpowiednich współczynników jest rzeczywiście proporcjonalna do ich funkcji, czy przyjęty wskaźnik zagęszczenia łodzi 5 ha/łódź jest optymalny itp. Niemniej jednak zastosowana metoda pozwoliła, w oparciu o analizę naturalnych walorów akwenów, przydatnych dla uprawiania turystyki wodnej, obliczyć ich pojemność, w przybliżeniu wystarczającym dla naszych potrzeb.

Orientacja, nawet z większym czy mniejszym błędem, co do dopuszczalnej ilości łodzi i liczby osób na danym zbiorniku, jest podstawowym elementem tak dla prawidłowej organizacji ruchu turystycznego jak i dla projektowania zagospodarowania.

5. Pojemność akwenów

Załączone na końcu opracowania 3 tabele podają pojemność akwenów obliczoną w rozbiciu na poszczególne województwa i w podziale na akweny o walorach międzynarodowych, ogólnokrajowych i regionalnych.

Ogólna pojemność akwenów wynosi 25.200 łodzi, czyli około 81.000 osób.

Pojemność akwenów o walorach międzynarodowych wynosi 9.050 łodzi - 29.000 osób, tj. 35,8%, o walorach ogólnokrajowych 7.150

łodzi - 23.000 osób, tj. 28,4%, a o walorach regionalnych 9.000 łodzi - 29.000 osób, tj. 35,8% ogólnej pojemności akwenów.

Rozmieszczenie jezior nie jest jednakowe w poszczególnych częściach kraju. Większość jest rozlokowana przede wszystkim na północy, w pasie Pojezierzy Pomorskim i Mazurskim. Sześć najatrakcyjniejszych pod tym względem województw północnych - olsztyńskie, szczecińskie, koszalińskie, bydgoskie, gdańskie i białostockie - ma powyżej 8,0% ogólnej pojemności, a suma ich pojemności wynosi 57.800 osób, tj. aż 71,5% ogólnej pojemności akwenów.

Należy podkreślić, że znaczenie zbiorników sztucznych z uwagi na ich rozbudowę wyraźnie wzrasta. Biorąc pod uwagę realizację zbiorników projektowanych do budowy w najbliższym piętnastoleciu, to ogólna pojemność zbiorników sztucznych osiągnie 7.615 łodzi - 24.400 osób, tj. 30,2% ogólnej pojemności akwenów.

6. W n i o s k i

Podane metody obliczania pojemności szlaków wodnych i akwenów pozwalają na zorientowanie się w ilości sprzętu i w liczbie osób, które mogą bez ujemnych skutków dla środowiska użytkować jednocześnie dany szlak, czy też akwen. Stanowi to cenną wskazówkę dla gospodarzy terenu co do dopuszczalnej wielkości ruchu turystycznego, a co za tym idzie i potrzeb zagospodarowania. Zagospodarowanie terenów przywodnych powinno być w tym wypadku narzędziem polityki ochrony naszych wód śródlądowych przed dewastacją.

Prognozy rozwoju turystyki wodnej określają liczbę turystów-wodniaków w 1985 roku na około 625.000 osób. Z porównania tej liczby z ogólną jednoczasową pojemnością szlaków wodnych i akwenów - wynoszącą wg przeprowadzonych obliczeń około 242.000 osób - wynika, że podstawowe warunki dalszego rozwoju turystyki wodnej są zabezpieczone, o ile nie ulegną niekorzystnym zmianom.

Rzecz jednak w tym, że na skutek szkodliwej działalności przemysłu i dużych aglomeracji miejskich ulega stopniowej dewastacji wiele szlaków i akwenów. O ile działalność ta nie ustanie,

wiele turystycznych szlaków i akwenów zostanie bezpowrotnie straconych. Spowoduje to przekroczenie dopuszczalnego zagęszczenia osób na pozostałych szlakach i akwenach, a tym samym ich dewaloryzację.

Sytuację pogarsza fakt, że już obecnie na wielu akwenach w pobliżu dużych miast dopuszczalna liczba osób jest wielokrotnie przekroczona w wyniku masowej turystyki i wypoczynku świątecznego, co powoduje postępującą dewastację tych zbiorników. Jedynym wyjściem z tej sytuacji jest odciążenie tych akwenów i skierowanie części ruchu na inne, odpowiednio przygotowane tereny.

Pojemność szlaków i akwenów o walorach międzynarodowych wynosi tylko 52.400 osób, tj. 21,6% ogólnej pojemności. Wobec nieraz wręcz unikalnych walorów tych wód przy zniszczeniu nie do odtworzenia należy dążyć za wszelką cenę do ich ochrony dla potrzeb turystyki wodnej.

Tabela Nr 1

POJEMNOŚĆ TURYSTYCZNYCH SZLAKÓW WODNYCH

WOJEWÓDZTWO	SZLAKI KAJAKOWE		SZLAKI ŻEGLARSKIE		OGÓŁEM	
	długość /km/	pojemność /osób /	długość /km /	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/
BIĄŁOSTOCKIE	648	7.500	332	5.100	980	12.600
BYDGOSKIE	676	9.500	421	8.400	1.097	18.000
GDANSKIE	422	4.600	217	4.300	639	8.900
KATOWICKIE	76	800	33	300	109	1.100
KIELECKIE	445	5.600	147	2.900	592	8.500
KOSZALINSKIE	807	8.600	-	-	807	8.600
KRAKOWSKIE	439	5.500	182	3.500	621	9.000
ŁUBELSKIE	341	2.800	119	1.900	460	4.700
ŁÓDZKIE	438	5.400	-	-	438	5.400
OLSZTYNSKIE	1.066	12.700	298	5.000	1.364	17.700
OPOLSKIE	120	1.000	177	3.300	297	4.300
POZNANSKIE	412	5.800	407	8.200	819	14.000
RZESZOWSKIE	410	6.400	130	2.600	540	9.000
SZCZECIŃSKIE	431	3.900	119	2.400	550	6.300
WARSZAWSKIE	542	3.100	569	11.200	1.111	14.300
WROCŁAWSKIE	245	2.300	161	3.200	406	5.500
ZIELONOGÓRSKIE	307	5.100	423	8.500	730	13.600
R A Z E M	7.825	90.700	3.735	70.800	11.560	161.500

Tabela Nr 2

POJEMNOŚĆ TURYSTYCZNYCH SZLAKÓW KAJAKOWYCH

	SZLAKI MIĘDZYKRAJOWE				SZLAKI OGÓLNOKRAJOWE				SZLAKI REGIONALNE				OGÓŁEM	
	indywid. 8 os./km		masowe 16 os./km		indywid. 10 os./km		masowe 20 os./km		indywid. 5 os./km		masowe 10 os./km		długość /km/	pojemność /osób/
	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/		
WOJEWÓDZTWO	-	-	51	820	528	5.300	69	1.380	-	-	-	-	648	7.500
BIELOSTOCKIE	-	-	302	4.830	84	810	159	3.180	106	530	25	250	676	9.600
BYDGOSKIE	97	800	112	1.790	168	1.650	-	-	11	60	34	300	422	4.600
GDANSKIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76	800	76	800
KATOWICKIE	-	-	-	-	-	-	111	2.200	-	-	334	3.400	445	5.600
KIELECKIE	-	-	137	2.160	412	4.120	61	1.220	174	870	23	230	807	8.600
KOSZALIŃSKIE	54	450	199	3.180	-	-	-	-	-	-	186	1.870	439	5.500
KRAKOWSKIE	-	-	-	-	85	840	-	-	113	560	143	1.400	341	2.800
LUBELSKIE	-	-	-	-	-	-	137	2.760	74	370	227	2.270	438	5.400
ŁÓDZKIE	156	1.250	90	1.440	324	3.240	287	5.720	209	1.050	-	-	1.066	12.700
OLSZTYŃSKIE	-	-	-	-	74	770	-	-	46	230	-	-	120	1.000
OPOLSKIE	-	-	13	210	27	320	155	3.100	-	-	217	2.170	412	5.800
POZNANSKIE	-	-	-	-	148	1.510	239	4.780	23	110	-	-	410	6.400
RZESZOWSKIE	-	-	70	1.120	125	1.240	-	-	160	800	76	740	431	3.900
SZCZECIŃSKIE	-	-	-	-	-	-	29	580	513	2.520	-	-	542	3.100
WARSZAWSKIE	-	-	-	-	-	-	33	660	95	470	117	1.170	245	2.300
WROCŁAWSKIE	-	-	10	150	-	-	231	4.620	66	330	-	-	307	5.100
ZIELONOGÓRSKIE	307	2.500	984	15.700	1.975	19.800	1.511	30.200	1.590	7.900	1.458	14.600	7.825	90.700

Tabela Nr 3

POJEMNOŚĆ TURYSTYCZNYCH SZLAKÓW ŻEGLARSKICH

WOJEWÓDZTWO	SZLAKI MIĘDZYNARODOWE		SZLAKI OGÓLNOKRAJOWE				SZLAKI REGIONALNE			O G Ń E M	
	masowe 16 osób/km		indywidualne 10 os./km masowe 20 osób/km				masowe 10 osób/km			długość /km/	pojemność /osób/
	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/	pojemność /osób/	długość /km/		
BIAŁOSTOCKIE	70	1.100	129	1.300	133	2.700	-	-	332	5.100	
BYDGOSKIE	-	-	-	-	421	8.400	-	-	421	8.400	
GDAŃSKIE	-	-	-	-	217	4.300	-	-	217	4.300	
KATOWICKIE	-	-	-	-	-	-	33	300	33	300	
KIEŁECKIE	-	-	-	-	147	2.900	-	-	147	2.900	
KOSZALIŃSKIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
KRAKÓWSKIE	-	-	-	-	170	3.400	12	100	182	3.500	
LUBELSKIE	-	-	-	-	69	1.400	50	500	119	1.900	
ŁÓDZKIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
OLSZTYŃSKIE	253	4.100	-	-	45	900	-	-	298	5.000	
OPOLSKIE	-	-	-	-	157	3.100	20	200	177	3.300	
POZNANSKIE	-	-	-	-	407	8.200	-	-	407	8.200	
RZESZÓWSKIE	-	-	-	-	130	2.600	-	-	130	2.600	
SZCZECIŃSKIE	-	-	-	-	119	2.400	-	-	119	2.400	
WARSZAWSKIE	-	-	-	-	550	11.000	19	200	563	11.200	
WROCŁAWSKIE	-	-	-	-	161	3.200	-	-	161	3.200	
ZIELONOGÓRSKIE	-	-	-	-	423	8.500	-	-	423	8.500	
H A Z E M	323	5.200	129	1.300	3.149	63.000	134	1.300	3.735	70.800	

POJEMNOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW
W/G WOJEWÓDZTW - w rozbięciu na akweny o walorach:

Tabela Nr 4

międzynarodowych - A
ogólnokrajowych - B
regionalnych - C

1. WOJEWÓDZTWO BIAŁOSTOCKIE

Lp.	Nazwa akwenu	Pow. ha	Współczynniki korygujące			Ilo- czyn- wa- pół- czyn- ników	Użytko- wa po- wiersz- chnia akwenu	Współ- czyn- nik za- gęsz- czenia łodzi ha/ łódź	Wyniko- wa po- jem- ność akwenu ilość łodzi	Współ- czyn- nik atrak- cyj- ności	Skory- gowana pojem- ność akwenu /do- pusz- czalna ilość łodzi/
			Rozle- głość akwenu	Roz- czło- nkowa- nie linii brze- gów.	Dostęp- ność brze- gów						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Wigry	2.170	1,0	1,0	1,0	1,0	2.170	5	434	0,8	347
2	Białe	485	0,7	1,0	1,0	0,7	340	5	68	0,8	54
3	Serwy	460	0,7	1,0	1,0	0,7	322	5	64	0,8	51
4	Necko	411	0,7	1,0	1,0	0,7	288	5	58	0,8	46
5	Studzienne	250	0,7	1,0	1,0	0,7	175	5	35	0,8	28
	Razem /A/	3.776					3.295		659		530
1	Rajgrodzkie	1.620	1,0	1,0	0,7	0,7	1.134	5	227	1,0	227
2	Selmeć Wlk.	1.250	1,0	1,0	0,7	0,7	875	5	175	1,0	175
3	Łańcuchy	890	1,0	1,0	1,0	1,0	890	5	178	1,0	178
4	Sajno	526	1,0	0,7	1,0	0,7	368	5	74	1,0	74
5	Szelmeć Wlk										
6	1 Mały	523	1,0	1,0	1,0	1,0	523	5	105	1,0	105
	Krzywe	139	0,7	1,0	1,0	0,7	93	5	19	1,0	19
	Razem /B/	4.948					3.883		780		780
1	Zb. Mielnik	3.500	1,0	0,7	0,7	0,49	1.715	5	343	0,8	274
2	Zb. Siemionówka	2.600	1,0	0,7	0,7	0,49	1.274	5	255	0,8	204
3	Łańcuchy	830	1,0	1,0	1,0	1,0	830	5	166	0,8	133
4	Zygmunta Augusta	620	1,0	0,7	0,5	0,35	217	5	43	0,8	34
5	Elckie	409	0,7	1,0	1,0	0,7	286	5	57	0,8	46
6	Czarne	341	0,7	0,7	0,5	0,35	119	5	24	0,8	19
7	Pomorze	297	0,7	0,7	1,0	0,49	146	5	29	0,8	23
8	Blizno	241	0,7	0,7	1,0	0,49	118	5	24	0,8	19
9	Olecko Wielkie	238	0,7	0,7	1,0	0,49	117	5	23	0,8	18
10	Toczyłowo	112	0,7	0,7	0,5	0,25	28	5	6	0,8	5
11	Dojlickie	110	0,7	0,7	1,0	0,49	54	5	11	0,8	9
	Razem /C/	9.298					4.904		981		790
	Razem /A+B+C/	18.022					12.082		2.420		2.100

2. WOJEWÓDZTWO BYDGOSKIE

1	Zb. Koronowski +	2.000	1,0	1,0	0,7	0,7	1.400	5	280	0,8	224
2	Charzykowskie	1.345	1,0	1,0	1,0	1,0	1.345	5	269	0,8	215
3	Dybrz	219	0,7	1,0	1,0	0,7	153	5	31	0,8	25
	Razem /A/	3.564					2.898		580		470
1	Zb. Włocławek +	7.000	0,7	0,7	0,7	0,34	2.380	5	476	1,0	476
2	Zb. Ciechocinek	3.400	1,0	0,7	0,7	0,49	1.666	5	333	1,0	333
3	Kruszyńskie	492	0,7	0,7	1,0	0,49	241	5	48	1,0	48
4	Somińskie	403	0,7	0,7	1,0	0,49	197	5	39	1,0	39

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5	Bachotek	328	0,7	1,0	0,7	0,49	161	5	32	1,0	32
6	Sośno, Wysokie i Niskie Brodno	219	0,7	1,0	1,0	0,7	153	5	31	1,0	31
	Razem /B/	11.842					4.798		960		960
1	Gopło	2.340	1,0	1,0	0,7	0,7	1.638	5	328	0,8	262
2	Zb.Pakoski x	900	1,0	0,7	0,7	0,49	441	5	88	0,8	70
3	Pakoskie	806	1,0	1,0	0,7	0,7	564	5	113	0,8	90
4	Głuszyńskie Wlk.	604	1,0	1,0	0,7	0,7	423	5	85	0,8	68
5	Wieczno	480	0,7	1,0	1,0	0,7	336	5	67	0,8	54
6	Duże Żnińskie	458	0,7	0,7	1,0	0,49	224	5	45	0,8	36
7	Zb. Żur +	400	0,7	1,0	1,0	0,7	280	5	56	0,8	45
8	Wolickie	380	0,7	0,7	1,0	0,49	186	5	37	0,8	30
9	Rogowskie	353	0,7	1,0	0,7	0,49	173	5	35	0,8	28
10	Ostrowskie	349	0,7	1,0	1,0	0,7	244	5	49	0,8	39
11	Radodzień	280	0,7	1,0	1,0	0,7	196	5	39	0,8	31
12	Więcborskie	235	0,7	1,0	1,0	0,7	165	5	33	0,8	26
13	Zb.Gródek +	198	0,7	0,7	0,7	0,34	67	5	13	0,8	10
14	Wlk.Rudnickie	189	0,7	0,7	1,0	0,49	93	5	19	0,8	15
15	Wielkie	180	0,7	0,7	1,0	0,49	88	5	18	0,8	14
16	Witosławskie	160	0,7	1,0	1,0	0,7	112	5	22	0,8	18
17	Sempoleńskie	159	0,7	1,0	1,0	0,7	111	5	22	0,8	18
18	Jezuickie	138	0,7	0,7	0,7	0,34	47	5	9	0,8	7
19	Cekcynskie	134	0,7	1,0	1,0	0,7	94	5	19	0,8	15
20	Wikaryjskie	100	0,7	0,7	1,0	0,49	49	5	10	0,8	8
	Razem /C/	8.843					5.531		1.107		890
	Razem / A+B+C /	24.249					13.227		2.647		2.320

3. WOJEWÓDZTWO GDAŃSKIE

1	Zalew Wiślany	32.000	0,5	0,7	0,7	0,25	8.000	5	1.600	0,8	1.300
2	Gołyn-Wiszydze	1.525	1,0	1,0	1,0	1,0	1.525	5	305	0,8	244
3	Raduńskie	846	1,0	1,0	1,0	1,0	846	5	169	0,8	135
4	Kłodno	355	0,7	0,7	1,0	0,49	174	5	35	0,8	28
5	Ostrzyckie	253	0,7	1,0	0,7	0,49	124	5	25	0,8	20
6	Białe	133	0,7	1,0	1,0	0,7	93	5	19	0,8	15
	Razem /A/	35.112					10.762		2.153		1.750
1	Żarnowieckie	1.470	1,0	0,7	1,0	0,7	1.029	5	206	0,8	165
2	Sarbako	677	1,0	0,7	1,0	0,7	474	5	95	0,8	76
3	Mausz	482	0,7	1,0	0,7	0,49	236	5	47	0,8	38
4	Kalębie	452	0,7	1,0	1,0	0,7	316	5	63	0,8	50
5	Borzechowskie	253	0,7	1,0	1,0	0,7	177	5	35	0,8	28
6	Lubowickie	155	0,7	0,7	1,0	0,49	76	5	46	0,8	37
	Razem /C/	3.489					2.308		492		400
	Razem / A + C/	38.601					13.070		2.645		2.150

4. WOJEWÓDZTWO KATOWICKIE

1	Zb.Goczałko- wicki +	3.800	1,0	0,7	1,0	0,7	2.660	5	532	0,8	426
2	Zb.Kozłowa Góra +	580	1,0	0,7	1,0	0,7	406	5	81	0,8	65
3	Zb.Przedzycze +	430	0,7	1,0	1,0	0,7	301	5	60	0,8	48
4	Zb.Poraj x	300	0,7	0,7	0,7	0,34	102	5	20	0,8	16
5	Stawy - dol.Wisła	180	0,7	1,0	0,7	0,49	88	5	18	0,8	14
6	Zb.Łąka	150	0,7	0,7	0,7	0,34	51	5	10	0,8	8
7	Piekło	140	0,7	0,7	1,0	0,49	69	5	14	0,8	11
8	Zb.Stodoły	120	0,7	0,7	0,7	0,34	41	5	8	0,8	6
9	Inne	600	1,0	0,7	1,0	0,7	420	5	84	0,8	67
	Razem /C/	6.300					4.138		827		670

5. WOJEWÓDZTWO KIELECKIE

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Zb.Brzegi /C/	1.700	1,0	0,7	0,7	0,49	833	5	167	0,8	140

6. WOJEWÓDZTWO KOSZALIŃSKIE

1	Drawskie	1.862	1,0	1,0	0,7	0,7	1.303	5	261	0,8	209
2	Lubie	1.490	1,0	1,0	1,0	1,0	1.490	5	298	0,8	238
	Razem /A/	3.352					2.793		559		450
1	Łebsko	7.530	0,7	0,7	0,7	0,34	2.560	5	510	1,0	510
2	Gardno	2.500	1,0	0,7	0,7	0,49	1.225	5	250	1,0	250
3	Jamno	2.290	1,0	1,0	0,7	0,7	1.603	5	320	1,0	320
4	Wielimie	1.830	1,0	1,0	0,7	0,7	1.281	5	260	1,0	260
5	Bukowo	1.800	1,0	0,7	0,7	0,49	882	5	180	1,0	180
6	Wicko	1.125	1,0	0,7	0,7	0,49	551	5	110	1,0	110
	Razem /B/	17.075					8.102		1.630		1.630
1	File	933	1,0	1,0	1,0	1,0	933	5	187	0,8	150
2	Wierzchowo	772	1,0	0,7	1,0	0,7	540	5	108	0,8	86
3	Betyń	685	1,0	1,0	1,0	1,0	685	5	137	0,8	110
4	Jasień	587	1,0	1,0	1,0	1,0	587	5	117	0,8	94
5	Łętowskie	400	0,7	0,7	0,7	0,34	176	5	35	0,8	28
6	Lubiatowo	302	0,7	0,7	0,7	0,34	103	5	21	0,8	17
7	Trzesiecko	290	0,7	1,0	1,0	0,7	203	5	41	0,8	33
8	Raduń - Zamkowa	288	0,7	1,0	1,0	0,7	202	5	40	0,8	32
9	Kłaczno	258	0,5	1,0	1,0	0,5	129	5	26	0,8	21
10	Rosnowskie	231	0,7	1,0	1,0	0,7	162	5	32	0,8	26
11	Borówno	214	0,7	1,0	1,0	0,7	150	5	30	0,8	24
	Razem /C/	4.960					3.870		774		620
	Razem /A+B+C/	25.387					14.665		2.963		2.700

7. WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE

1	Zb. Czorsztyn - Nidzica x	1.200	1,0	0,7	0,7	0,49	588	5	118	0,8	100
	Razem /A/	1.200					588		118		100
1	Zb. Smolice	1.460	1,0	0,7	0,7	0,49	715	5	143	1,0	143
2	Zb. Odwiśle	600	1,0	0,7	0,7	0,49	294	5	59	1,0	59
3	Zb. Kościuszko	200	0,7	0,7	0,7	0,34	68	5	14	1,0	14
	Razem /B/	2.260					1.077		220		220
1	Zb. Rożnowski +	1.700	1,0	1,0	0,7	0,7	1.190	5	238	0,8	190
2	Zb. Świnna Poręba	1.500	1,0	0,7	0,7	0,49	735	5	147	0,8	118
3	Zb. Dobczyce - Stróże x	1.300	1,0	0,7	0,7	0,49	637	5	127	0,8	102
4	Zb. Tresna +	1.030	1,0	1,0	1,0	1,0	1.030	5	206	0,8	165
5	Zb. Porąbke +	370	0,7	1,0	1,0	0,7	259	5	52	0,8	42
6	Zb. Czachowski +	350	0,7	1,0	0,7	0,49	172	5	34	0,8	27
	Razem /C/	6.250					2.952		804		650
	Razem /A+B+C/	9.710					4.617		1.142		970

8. WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

1	Zb. Horodło	3.000	1,0	0,7	0,7	0,49	1.470	5	294	0,8	235
2	Staw Siemien	499	0,7	1,0	1,0	0,7	349	5	70	0,8	56

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3	Wytyckie	296	0,7	0,7	0,7	0,34	101	5	20	0,8	16
4	Białe	106	0,7	0,7	1,0	0,49	52	5	10	0,8	8
5	Staw Hetman	102	0,7	0,7	0,7	0,34	35	5	7	0,8	6
	Razem /C/	4.003					2.007		401		330

9. WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

1	Zb.Sulejów x	2.200	1,0	0,7	0,7	0,49	1.078	5	216	0,8	173
2	Zb.Wieruszów	1.100	1,0	0,7	0,7	0,49	539	5	108	0,8	86
	Razem /C/	3.300					1.617		324		260

10. WOJEWÓDZTWO OLSZTYŃSKIE

1	Śniardwy	10.599	0,7	0,7	0,7	0,35	3.600	5	720	0,8	580
2	Mamry	10.450	0,7	1,0	0,7	0,49	5.100	5	1.020	0,8	820
3	Jeziorak	3.230	1,0	1,0	1,0	1,0	3.230	5	646	0,8	517
4	Niegocin	2.670	1,0	1,0	1,0	1,0	2.670	5	534	0,8	427
5	Roś	2.212	1,0	1,0	0,5	0,5	1.106	5	221	0,8	177
6	Nidzkie	1.730	1,0	1,0	1,0	1,0	1.730	5	346	0,8	277
7	Bełdany	1.241	1,0	1,0	1,0	1,0	1.241	5	248	0,8	198
8	Ryńskie	1.130	1,0	1,0	0,7	0,7	791	5	158	0,8	126
9	Tały	783	1,0	1,0	0,7	0,7	548	5	110	0,8	88
10	Jagodne	730	1,0	1,0	1,0	1,0	730	5	146	0,8	117
11	Drwęckie	690	1,0	1,0	1,0	1,0	690	5	138	0,8	110
12	Mikołajskie	470	0,7	0,7	1,0	0,49	230	5	46	0,8	37
	Razem /A/	35.935					21.666		4.333		3.480
1	Łańskie	1.110	1,0	1,0	1,0	1,0	1.110	5	222	1,0	222
2	Narę	1.097	1,0	1,0	1,0	1,0	1.097	5	219	1,0	219
3	Gołdapiwo	1.070	1,0	1,0	0,7	0,7	749	5	150	1,0	150
4	Pluszne	860	1,0	1,0	1,0	1,0	860	5	172	1,0	172
5	Dejguny	836	1,0	1,0	1,0	1,0	836	5	167	1,0	167
6	Mokre	766	1,0	1,0	1,0	1,0	766	5	153	1,0	153
7	Szeląg Mały										
	i Wlk.	630	1,0	1,0	1,0	1,0	630	5	126	1,0	126
8	Białe	374	0,7	1,0	1,0	0,7	262	5	52	1,0	52
9	Wlk. Partęczyny	340	0,7	1,0	1,0	0,7	238	5	48	1,0	48
10	Lampackie	278	0,7	0,7	0,7	0,34	95	5	19	1,0	19
11	Zydrój	190	0,7	1,0	1,0	0,7	133	5	27	1,0	27
12	Brzozolasek	150	0,7	1,0	1,0	0,7	105	5	21	1,0	21
	Razem /B/	7.701					6.881		1.380		1.380
1	Orzysz	1.140	1,0	1,0	0,5	0,5	570	5	114	0,8	91
2	Dadaj	1.051	1,0	1,0	1,0	1,0	1.051	5	210	0,8	168
3	Sasek Wielki	917	1,0	1,0	0,5	0,5	459	5	92	0,8	74
4	Luterskie	720	1,0	1,0	1,0	1,0	720	5	144	0,8	115
5	Wulpińskie	708	1,0	1,0	1,0	1,0	708	5	142	0,8	114
6	Dzierzgoń	700	1,0	0,7	0,7	0,49	343	5	69	0,8	55
7	Pogubie Wielkie	696	1,0	0,7	0,5	0,35	244	5	49	0,8	39
8	Kalwa	587	1,0	1,0	0,7	0,7	411	5	82	0,8	66
9	Omulew	530	1,0	1,0	1,0	1,0	530	5	106	0,8	85
10	Wadąg	477	0,7	1,0	0,7	0,49	234	5	47	0,8	38
11	Wałpusz	441	0,7	0,7	1,0	0,49	216	5	43	0,8	34
12	Ukiel /Krzywe/	381	0,7	1,0	1,0	0,7	267	5	53	0,8	42
13	Czos	259	0,7	1,0	1,0	0,7	181	5	36	0,8	29
14	Lidzbarskie	140	0,7	0,7	1,0	0,49	69	5	14	0,8	11
15	Mój	124	0,7	0,7	1,0	0,49	61	5	12	0,8	10
	Razem /C/	8.871					6.064		1.213		980
	Razem /A+B+C/	52.507					34.611		6.926		5.840

11. WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Zb.Turawski +	2.200	1,0	0,7	1,0	0,7	1.540	5	308	0,8	246
2	Zb.Otmuchowski +	2.000	1,0	0,7	1,0	0,7	1.400	5	280	0,8	224
3	Zb.Głębinów x	1.000	1,0	0,7	0,7	0,49	490	5	98	0,8	78
4	Stawy ok. Niemodlina	150	0,7	0,7	0,7	0,34	51	5	10	0,8	8
	Razem /C/	5.350					3.481		696		560

12. WOJEWÓDZTWO POZNANSKIE

1	Zbąszyńskie	760	1,0	0,7	0,7	0,49	372	5	75	1,0	75
2	Chobienieckie	247	0,7	1,0	1,0	0,7	173	5	35	1,0	35
	Razem /B/	1.007					545		110		110
1	Zb.Jeziorako	10.000	0,7	0,7	0,7	0,34	3.400	5	680	0,8	540
2	Zb.Wielowieś Klaszt.	3.000	1,0	0,7	0,7	0,49	1.470	5	290	0,8	232
3	Powidzkie	1.200	1,0	1,0	1,0	1,0	1.200	5	240	0,8	192
4	Skorzęcińskie	512	1,0	1,0	1,0	1,0	512	5	102	0,8	82
5	Dominickie	382	0,7	1,0	1,0	0,7	267	5	53	0,8	42
6	Pałnowskie	304	0,7	0,7	1,0	0,49	149	5	30	0,8	24
7	Slesiańskie	290	0,7	1,0	1,0	0,7	203	5	41	0,8	33
8	Margoniskie	236	0,7	1,0	1,0	0,7	165	5	33	0,8	27
9	Modziszewskie	226	0,7	1,0	0,7	0,49	111	5	22	0,8	18
10	Wierzbicańskie	199	0,7	1,0	1,0	0,7	139	5	28	0,8	22
11	Białokowskie	153	0,7	1,0	1,0	0,7	107	5	21	0,8	17
12	Durowskie	150	0,7	0,7	1,0	0,49	74	5	15	0,8	12
13	Wolsztynskie	146	0,7	0,7	1,0	0,49	72	5	12	0,8	10
14	Rogoźno	136	0,7	0,7	1,0	0,49	67	5	13	0,8	10
15	Chodzieńskie	126	0,7	0,7	1,0	0,49	62	5	12	0,8	10
16	Staw Trzcielina	115	0,7	1,0	0,5	0,35	40	5	8	0,8	6
	Razem /C/	17.175					8.038		1.600		1.280
	Razem /B + C/	18.182					8.583		1.710		1.390

13. WOJEWÓDZTWO RZESZOWSKIE

1	Zb.Soliński +	2.000	1,0	1,0	1,0	1,0	2.200	5	440	0,8	352
2	Zb.Myczkowski +	200	0,7	0,7	0,7	0,34	68	5	14	0,8	112
	Razem /A/	2.400					2.268		454		470
1	Zb. Niewistka	2.000	1,0	0,7	0,7	0,49	980	5	196	0,8	157
2	Zb.Kamienica	1.000	1,0	0,7	0,7	0,49	490	5	98	0,8	78
3	Zb.Klimkówka	250	0,7	0,7	0,7	0,34	85	5	17	0,8	14
4	Zb.Beśko x	100	0,7	0,7	0,5	0,25	25	5	5	0,8	4
	Razem /C/	3.350					1.580		316		250
	Razem /A + C/	5.750					3.848		770		720

14. WOJEWÓDZTWO SZCZECIŃSKIE

1	Zalew Szczeciński	51.400	0,5	0,7	0,5	0,18	9.300	5	1.860	0,8	1.500
2	Zalew Kamieński	5.300	1,0	0,7	0,5	0,35	1.850	5	370	0,8	300
	Razem /A/	56.700					11.160		2.230		1.800
1	Dąbie /B/	5.570	1,0	0,7	0,5	0,35	1.950	5	390	1,0	390
1	Miedwie	3.677	1,0	0,7	0,7	0,49	1.802	5	360	0,8	288
2	Woświn	832	1,0	1,0	0,7	0,7	666	5	133	0,8	106
3	Płoń	830	1,0	0,7	1,0	0,7	564	5	113	0,8	90

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4	Mysłiborskie	616	1,0	1,0	1,0	1,0	616	5	103	0,8	82
5	Irsko	596	1,0	1,0	0,5	0,5	298	5	60	0,8	48
6	Długie	354	0,7	0,7	1,0	0,49	173	5	35	0,8	28
7	Dubie + Dąbie	230	0,7	1,0	1,0	0,7	161	5	32	0,8	26
8	Barlińskie	164	0,7	1,0	1,0	0,7	115	5	23	0,8	18
9	Nowogardzkie	112	0,7	0,7	1,0	0,49	55	5	11	0,8	9
	Razem /C/	7.411					4.450		870		700
	Razem /A+B+C/	69.681					17.560		3.490		2.890

15. WOJEWÓDZTWO WARSZAWSKIE

1	Zb.Wyszogród	4.900	1,0	0,7	0,7	0,49	2.401	5	480	1,0	480
2	Zb.W-wa Północ	3.600	1,0	0,7	0,7	0,49	1.764	5	353	1,0	353
3	Zb.Zegrzyński +	3.300	1,0	1,0	1,0	1,0	3.300	5	660	1,0	660
	Razem /B/	11.800					7.465		1.500		1.500
1	Zdówrz	353	0,7	0,7	1,0	0,49	173	5	37	0,8	30
2	Urszulewskie	311	0,7	1,0	0,7	0,49	152	5	30	0,8	24
3	Lucień	203	0,7	0,7	1,0	0,49	99	5	20	0,8	16
	Razem /C/	867					424		87		70
	Razem /B + C/	12.667					7.889		1.587		1.570

16. WOJEWÓDZTWO WROCŁAWSKIE

1	Zb. Mianów	800	1,0	0,7	0,7	0,49	392	5	78	0,8	62
2	Zb.Kamieniec Ząbkowicki	600	1,0	0,7	0,7	0,49	294	5	59	0,8	47
3	Zb.Kaczawa	300	0,7	0,7	0,7	0,34	102	5	20	0,8	16
4	Zb.Pilichowicki+	240	0,7	1,0	0,7	0,49	118	5	24	0,8	19
5	Zb.Leśna +	140	0,7	1,0	1,0	0,7	98	5	20	0,8	16
6	Zb.Złotniki +	125	0,7	1,0	1,0	0,7	87	5	17	0,8	14
	Razem /C/	2.205					1.091		218		180

17. WOJEWÓDZTWO ZIELONOGÓRSKIE

1	Sławskie	874	1,0	1,0	1,0	1,0	874	5	180	1,0	180
	Razem /B/	874					874		180		180
1	Osiek	604	1,0	1,0	0,7	0,7	423	5	85	0,8	68
2	Nieszyz	515	1,0	1,0	1,0	1,0	515	5	101	0,8	81
3	Wielkie	377	0,7	1,0	0,7	0,49	185	5	37	0,8	30
4	Janiszowice	175	0,7	0,7	1,0	0,49	86	5	17	0,8	14
5	Ciecz	173	0,7	1,0	1,0	0,7	121	5	24	0,8	19
6	Lubiąż	155	0,7	1,0	1,0	0,7	109	5	22	0,8	18
	Razem /C/	1.999					1.439		286		230
	Razem /B + C/	2.873					2.313		466		410

Legenda dot. zbiorników sztucznych

+ - istniejące
x - w budowie
nieoznaczone - projektowane

Tabela Nr 5

ZBIORCZA TABELA POJEMNOSCI AKWENOW

Lp.	WOJEWÓDZTWO	AKWENY O WALORACH										O G Ó Ł E M			W TYM ZBIORNIKI SZTUCZNE					
		A. MIĘDZYNARODOWYCH				B. OGÓLNOKRAJOWYCH				C. REGIONALNYCH				Liczba osób	%	Ilość żodzi	Liczba osób	%	Ilość żodzi	Liczba osób
		Ilość żodzi	%	Liczba osób	Ilość żodzi	%	Liczba osób	Ilość żodzi	%	Liczba osób	Ilość żodzi	%	Liczba osób							
1	BIĄŁOSTOCKIE	530	5,8	1.700	780	10,9	2.500	790	8,8	2.600	2.100	8,4	6.800	478	6,3	1.500				
2	BYDGOSKIE	470	5,2	1.500	960	13,4	3.100	890	9,9	2.900	2.320	9,2	7.500	1.158	15,2	3.700				
3	GDANSKIE	1.750	19,3	5.600	-	-	-	400	4,4	1.300	2.150	8,5	6.900	-	-	-				
4	KATOWICKIE	-	-	-	-	-	-	670	7,4	2.200	670	2,7	2.200	636	8,3	2.050				
5	KIELECKIE	-	-	-	-	-	-	140	1,6	500	140	0,6	500	140	1,8	500				
6	KOSZALINSKIE	450	5,0	1.500	1.630	22,8	5.200	620	6,9	2.000	2.700	10,7	8.700	-	-	-				
7	KRAKOWSKIE	100	1,1	300	220	3,1	700	650	7,2	2.100	970	3,8	3.100	970	12,7	3.100				
8	LUBELSKIE	-	-	-	-	-	-	330	3,7	1.100	330	1,3	1.100	235	3,1	750				
9	ŁÓDZKIE	-	-	-	-	-	-	260	2,9	800	260	1,0	800	260	3,4	800				
10	OLSZTYŃSKIE	3.480	38,5	11.100	1.380	19,3	4.400	980	10,9	3.100	5.840	23,2	18.600	-	-	-				
11	OPOLSKIE	-	-	-	-	-	-	560	6,2	1.800	560	2,2	1.800	560	7,4	1.800				
12	POZNANSKIE	-	-	-	110	1,5	400	1.280	14,2	4.100	1.390	5,5	4.500	778	10,2	2.500				
13	RZESZOWSKIE	470	5,2	1.500	-	-	-	250	2,8	800	720	2,9	2.300	720	9,5	2.300				
14	SZCZECIŃSKIE	1.800	19,9	5.800	390	5,5	1.300	700	7,8	2.200	2.890	11,5	9.300	-	-	-				
15	WARSZAWSKIE	-	-	-	1.500	21,0	4.800	70	0,8	200	1.570	6,2	5.000	1.500	19,7	4.800				
16	WROCŁAWSKIE	-	-	-	-	-	-	180	2,0	600	180	0,7	600	180	2,4	600				
17	ZIELONOGÓRSKIE	-	-	-	180	2,5	600	230	2,5	700	410	1,6	1.300	-	-	-				
	R A Ł Ł M	9.050	100,0	29.000	7.150	100,0	23.000	9.000	100,0	29.000	25.200	100,0	81.000	7.615	100,0	24.400				
	Procent	35,8		35,8	28,4		28,4	35,8		35,8	100,0		100,0	30,2		30,2				

Tabela Nr 6

ZBIORCZE ZESTAWIENIE POJEMNOŚCI
TURYSTYCZNYCH SZLAKÓW WODNYCH I AKWENÓW

W A L O R	PRZEPUSTOWOŚĆ	WYSZCZEGÓLNIENIE	S Z L A K I			A K W E N Y			R A Z E M
			Długość szlaków km	Wskaźnik pojemności osób/km	Pojemność osób	Powierzchnia akwenów ha	Wskaźnik pojemności osób/100ha	Pojemność osób	
Międzynarodowy	Indywidualna	-	307	8	2.500	-	-	-	2.500
Międzynarodowy	Masowa	Zalawy : Szczeciński i Wiśłany	-	-	-	88.700	11	9.900	9.900
		Inne szl.i akw.	1.307	16	20.900	53.339	36	19.100	40.000
		R A Z E M	1.307	16	20.900	142.039	20	29.000	49.900
Ogólnokrajowy	Indywidualna	-	2.104	10	21.100	-	-	-	21.100
Ogólnokrajowy	Masowa	-	4.660	20	93.200	63.077	37	23.000	116.200
R A Z E M	Masowa i Indywidualna	Miedz. i Ogólnok.	8.378	16	137.700	205.116	25	52.000	189.700
Regionalny	Indywidualna	-	1.590	5	7.900	-	-	-	7.900
Regionalny	Masowa	-	1.592	10	15.900	95.371	30	29.000	44.900
R A Z E M	Masowa i Indywid.	Regionalne	3.182	8	23.800	95.371	30	29.000	52.800
O G Ó Ł E M S Z L A K I I A K W E N Y			11.560	14	161.500	300.487	27	81.000	242.500

IV

**ZAŁOŻENIA ZAGOSPODAROWANIA SZLAKÓW I AKWENÓW
ŚRÓDLADOWYCH ORAZ PORTÓW MORSKICH DLA POTRZEB
TURYSTYKI WODNEJ W LATACH 1971 - 1985**

1. W s t ę p

Polska jest krajem, w którym istnieją możliwości rozwoju turystyki wodnej. Aby jednak te możliwości wykorzystać, szlaki wodne i akweny muszą być zagospodarowane dla potrzeb turystyki odpowiednimi obiektami i urządzeniami wodnymi zabezpieczającymi zarówno utrzymanie i przechowywanie sprzętu wodnego miejscowych turystów, jak i podstawową obsługę turystów na szlaku.

W miejscowościach skupiających większą liczbę turystów - wodniaków powinny być zlokalizowane przystanie klubowe i przynajmniej jedna ogólnodostępna przystań międzyklubowa oraz, dla niezrzeszonych turystów, ośrodek turystyki wodnej. W oparciu o te obiekty i ich urządzenia, powinny być stworzone odpowiednie warunki dla prawidłowej eksploatacji, konserwacji, remontów i hangarowania sprzętu przez okres zimowy, oraz dla szkolenia i organizacji życia wodniackiego.

Obiekty i urządzenia wodne na szlakach powinny zabezpieczać przynajmniej podstawową obsługę turystów w czasie pływania na szlaku. Należy tu wymienić w pierwszym rzędzie: bezpieczne miejsce postoju łodzi, skromny nocleg, możliwość ugotowania jedzenia lub skorzystania z przygotowanego posiłku, wysuszenia rzeczy oraz dokonania niezbędnych napraw sprzętu, a także stworzenia możliwości wypożyczania sprzętu na bardziej uczęszczanych szlakach. Do takich niezbędnych obiektów na szlakach wodnych i akwenach należy zaliczyć w kolejności zakresu świadczonych usług: obozowiska wodne, stacje wodne i ośrodki turystyki wodnej.

W zależności od rodzaju użytkowanego sprzętu, formy uprawianej turystyki, osobistych zamiłowań, stopnia zamożności, a nawet wieku, różne są potrzeby turystów na szlaku. Inne stawia wymagania turysta pływający na kajaku czy otwartej łodzi żaglowej lub motorowej, a inne turysta pływający na łodzi zabudowanej z kabiną, w której nie tylko śpi, ale w wypadku gorszej pogody może przygotować sobie jedzenie. Inne też potrzeby ma turysta, który nocuje

we własnym namiocie, przygotowując sobie jedzenie we własnym zakresie, a inne turysta, który chce korzystać z noclegu i posiłku w obiektach turystycznych.

Inne są potrzeby w czasie krótkich pływów, a inne w czasie długiego spływu kajakowego, czy też rejsu żeglarskiego. Inne też wymagania stawiają najczęściej młodzi wodniacy, nie dysponujący nadmiarem pieniędzy, a inne ludzie starsi, zasobniejsi w gotówkę, którzy nieraz chcą przez kilka dni odpocząć na szlaku, w jakimś malowniczo położonym obiekcie turystycznym, wygodnie się tam wyspać, wymyć pod gorącym prysznicem i "odjeść" po trudach wędrówki. Z tych też względów, turystyczne obiekty wodne powinny dysponować w miarę szerokim zakresem świadczonych usług, które zaspakajałyby w pełni różnorodne potrzeby turystów.

Odrębnym rodzajem specjalnych obiektów turystycznych, służących morskiej turystyce żeglarskiej i motorowodnej, są porty i przystanie jachtowe, lokalizowane na terenie portów morskich.

Zadaniem morskich portów jachtowych jest stworzenie odpowiednich warunków eksploatacji, konserwacji, remontów i zimowania jachtów morskich, jak również szkolenia i organizacji życia klubowego. Morskie przystanie jachtowe powinny umożliwiać bezpieczny postój jachtów w tych portach morskich, w których nie ma portów jachtowych, a które są często odwiedzane w czasie rejsów.

Rola turystycznych obiektów wodnych wzrasta wraz z rozwojem turystyki wodnej. Przed wielu laty, gdy liczba turystów wodnych była mała, wystarczył byle kajak czy byle jaka łódź żaglowa i spartański namiocik, by odkrywać walory turystyki wodnej - o specjalistycznych obiektach na szlaku nawet się nie śniło.

Przeszły lata, nastąpił ogromny rozwój nauki, techniki i warunków życia codziennego, nieliczna grupa turystów - wodniaków wzrosła do astronomicznej liczby około 213,000 osób. Jest rzeczą zrozumiałą, że tak duża liczba osób nie jest grupą jednorodną, że turystyka jest różnie rozumiana i formy jej uprawiania są różne, jak również wymagania turystów, którym nieraz jest nie-

zmiernie trudno całkowicie zrezygnować z istniejących udogodnień życia codziennego, nawet w czasie wypraw wodniackich.

Toteż problem właściwego zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej i zakresu świadczonych usług staje się coraz bardziej palący. Współczesnym turystom, w epoce atomowej i wypraw na księżyc, nie wystarczają już same naturalne walory turystyki i spartański, samowystarczalny sposób jej uprawiania.

2. Przystosowanie i zagospodarowanie szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej

Aby szlaki wodne i akweny mogły w pełni odpowiadać potrzebom nowoczesnej turystyki, muszą być w odpowiedni sposób przystosowane do tych zadań i zagospodarowane. Zakres tej problematyki jest dosyć szeroki.

Przystosowanie szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki polega, ogólnie biorąc, na polepszeniu w miarę możliwości ich walorów żeglugowych, jak również zwiększeniu atrakcyjności pasa przybrzeżnego. Jako główne elementy tego działania należy wymienić:

1. usunięcie przeszkód podwodnych i nadwodnych, uniemożliwiających lub utrudniających korzystanie ze szlaku,
2. utrzymywanie stałej drożności szlaku,
3. zabezpieczenie odpowiedniej głębokości tranzytowej poprzez regulowanie przepływu wody,
4. oznakowanie żeglugowe szlaku,
5. wytyczenie bezpiecznych miejsc do kąpieli,
6. wprowadzenie stref ochronnych pasa przybrzeżnego,
7. zalesienie pasa przybrzeżnego.

Cała ta działalność podlega kompetencji właściwych organów administracji wodnej, tj. Wydziałów Gospodarki Przestrzennej i Ochrony Środowiska PWRN i PPRN oraz Okręgowych Zarządów Wodnych. Zgodnie z Zarządzeniem Prezesa Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej z dnia 23.02.1968 w sprawie szczegółowej organizacji i zakresu dzia-

łania okręgowych zarządów wodnych /Mon. Pol. Nr 9, poz. 52 z dnia 2.03.1968 / do zakresu działania OZW należą sprawy regulacji i utrzymania rzek żeglownych, spławnych, potoków górskich i innych ścieków wodnych oraz sprawy budowy i utrzymania zbiorników i sztucznych dróg wodnych, a w szczególności:

1. utrzymywanie właściwych głębokości tranzytowych śródlądowych dróg wodnych,
2. oznakowanie i wytyczanie szlaków żeglownych,
3. współpraca z właściwymi organami w zakresie wykorzystania przez ludność wód śródlądowych dla wypoczynku, sportu i turystyki.

Zagospodarowanie szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej polega ogólnie biorąc na stworzeniu i organizacji odpowiedniej sieci bazy turystycznej i zaopatrzeniowej oraz dróg dojazdowych. Zakres tej działalności jest dosyć szeroki i obejmuje następujące podstawowe elementy:

1. budowę obiektów i urządzeń wodnych,
2. urządzenie kąpielisk,
3. zorganizowanie przywodnych punktów zaopatrzenia w artykuły żywnościowe, materiały pędne i gaz do kuchenek turystycznych,
4. oznakowanie informacyjne szlaku,
5. budowa odpowiednich dróg dojazdowych,
6. urządzenie punktów widokowych,
7. wyznaczenie stref ciszy.

Wobec tego, że niniejsze opracowanie dotyczy przede wszystkim głównego elementu zagospodarowania, jakim są obiekty i urządzenia wodne, są one omówione szerzej w następnym rozdziale, tutaj zaś omówimy pokrótce pozostałe elementy.

Przy każdym turystycznym obiekcie wodnym muszą być urządzone kąpieliska. Oznakowanie odpowiednich miejsc o równym, czystym dnie, nawet nie strzeżonych, umożliwi wszystkim chętnym korzystanie z kąpeli w warunkach stosunkowo bezpiecznych - a o to przecież nam chodzi. Same zakazy kąpeli, zresztą zupełnie para-

doksalne z punktu widzenia turysty wodniaka, dla którego kąpiel jest nierozłącznym elementem i podstawowym walorem tej dyscypliny turystyki, nie rozwiążą problemu - uczą ludzi łamania nieżyciowych przepisów.

Zorganizowanie na szlakach wodnych punktów zaopatrzenia w artykuły żywnościowe jest sprawą podstawową, szczególnie na odcinkach szlaków oddalonych od normalnej sieci handlowej - a do takich należy zaliczyć większość najatrakcyjniejszych szlaków. Zabieranie z sobą zapasów na dłuższą wędrówkę jest niezmiernie utrudnione z uwagi na temperaturę i wilgotność. Trudno zresztą przechowywać dłużej tak niezbędne produkty, jak pieczywo, masło, wędliny itp. Również istotną sprawą jest zorganizowanie punktów zaopatrzenia w materiały pędne i gaz do kuchenek turystycznych, gdyż normalna sieć placówek CPN, rozprawdzających te artykuły, jest rzadka i mieści się jedynie w ważniejszych miejscowościach, najczęściej oddalonych od szlaków wodnych. Jedynie szlak Wielkich Jezior Mazurskich ma ruchomy punkt sprzedaży materiałów pędnych na statku - cysternie, a łodzi motorowych, a także żaglowych i kajaków z pomocniczymi silnikami jest na naszych szlakach coraz więcej; coraz więcej turystów używa kuchenek na gaz.

Obok oznakowania żeglugowego, szlaki powinny mieć również niezbędne turystyczne oznakowanie informacyjne. Należy tu wymienić: oznakowanie kilometrażu szlaku, oznaczenie turystycznych obiektów wodnych i punktów zaopatrzenia, informacje na szlaku, podające odległości do najbliższych obiektów turystycznych i punktów zaopatrzenia, oznakowanie ścieżek do punktów widokowych itp.

W celu umożliwienia transportu osób, zaopatrzenia i sprzętu, obiekty turystyczne powinny mieć urządzone odpowiednie drogi dojazdowe. Szczególnie dotyczy to obiektów leżących na początku i na końcu szlaku oraz na skrzyżowaniach szlaków, gdzie jest największy ruch turystów.

Ukształtowanie terenów nadbrzeżnych należy tak wykorzystać, aby można było odpowiednio przystosować naturalne wzniesienia jako punkty widokowe, aby z prowadzonych, w sposób możliwie niewidoczny od strony wody, ścieżek spacerowych otwierały się widoki na krajobrazowo najładniejsze partie szlaku i fragmenty okolicy. Z pokładu łodzi, a jeszcze bardziej z kajaka, widok jest ograniczony nieraz do kilkunastu metrów. Dopiero z punktów położonych wyżej nad lustrem wody otwiera się widok na dalsze fragmenty okolicy.

Dla ochrony podstawowego waloru turystyki wodnej, jakim jest element ciszy, należy na najatrakcyjniejszych szlakach i akwenach wprowadzić strefy ciszy. W pasie przybrzeżnym, o szerokości co najmniej 300 m, musi być zabronione instalowanie i budowanie urządzeń stanowiących źródło hałasów lub dźwięków przenoszonych po wodzie oraz lokowanie w pobliżu miejscowości i obiektów turystycznych szczególnie hałaśliwych zakładów przemysłowych. Na szlakach i akwenach o walorach międzynarodowych, na których nie pływają statki żeglugi, powinien być również zakazany ruch łodzi motorowych.

3. Obiekty i urządzenia turystyki wodnej

Obiektami turystyki wodnej, otwartymi dla ogółu turystów - wodniaków, zorganizowanych czy też nie zorganizowanych, są w kolejności zakresu świadczonych usług:

- obozowiska wodne /OW/
- stancje wodne /SW/
- ośrodki turystyki wodnej /OTW/

Obozowiska wodne

Najprostszym obiektem na szlaku, świadczącym minimum usług na zasadach całkowitej samobsługi, jest obozowisko wodne, stanowiące element pomocniczy właściwego zagospodarowania. Powinno ono zapewnić dogodne miejsce lądowania oraz miejsce na rozbicie własnego namiotu, a także udostępnić punkt poboru wody zdatnej do picia oraz proste urządzenia sanitarne.

Urządzenie obozowiska obejmuje:

1. najprostrzej konstrukcji pomost,
2. punkt poboru wody zdatnej do picia,
3. miejsce do palenia ognisk,
4. proste urządzenia sanitarne /suchy ustęp i śmietnik/,
5. wytyczone bezpieczne miejsce do kąpieli.

Pojemność użytkowa powinna wynosić około 50 osób - nocujących we własnych namiotach.

Wobec tego, że coraz częściej, ze względu na ochronę środowiska przyrodniczego, spotyka się zakazy "dzikiego" biwakowania na terenach leśnych, a istnieje duża liczba wodniaków, którzy najlepiej się czują, gdy biwakują zupełnie samotnie lub "zgraną paczką" w 2-3 namioty, jest pożądane wyznaczenie większej ilości dogodnych, małych miejsc dla biwakowania indywidualnego lub w małych zespołach.

Stanice wodne

Drugim co do wielkości turystycznym obiektem wodnym, stanowiącym podstawowy element zagospodarowania szlaków i akwenów, jest stanica wodna o dużo szerszym zakresie usług niż obozowisko i pojemności około 100 osób. Powinna ona zapewnić stosunkowo wygodny nocleg 50 osobom, w skromnych kilkusobowych pokojach i takiej samej liczbie osób na przyległym polu namiotowym.

Możliwość korzystania ze skromnych posiłków, przygotowanych przez obsługę stancy lub we własnym zakresie w kuchni turystycznej, oraz urządzenia sanitarno-higieniczne o wyższym standardzie /prysznic/ zapewnią wielu turystom parodniowy odpoczynek na szlaku, w mniej surowych warunkach.

Odpowiednie pomieszczenie do suszenia odzieży oraz możliwość korzystania z podręcznego warsztatu samoobsługowego dla ewentualnych napraw sprzętu są niezbędne w tego rodzaju obiekcie.

Jest konieczne, aby stanice leżące na bardziej uczęszczanych szlakach, szczególnie w początkowych punktach etapowych i na

skrzyżowaniu szlaków, mające niezłe połączenia komunikacyjne, dysponowały większą ilością sprzętu do wypożyczania.

Urządzenie stacji wodnej obejmuje:

1. odpowiedni pomost do cumowania większych jednostek oraz stojaki pod wiatą na kajaki,
2. samoobsługowy warsztat podręczny dla napraw sprzętu wodnego,
3. suszarnię odzieży,
4. stałe pomieszczenia noclegowe na około 50 osób w pokojach 2-4 osobowych o niższym standardzie, bez instalacji wodociągowej,
5. pole namiotowe na 50 osób,
6. kuchnię stacji, kuchnię turystyczną i jadalnię-świetlicę,
7. wielobranżowy kiosk sprzedaży artykułów pierwszej potrzeby,
8. zbiorowe skanalizowane urządzenia higieniczno-sanitarne z ciepłą i zimną wodą,
9. urządzony teren rekreacyjno-sportowy,
10. wytyczone bezpieczne miejsce do kąpieli.

Ośrodek turystyki wodnej

Ośrodek turystyki wodnej jest największym obiektem tej dyscypliny, o najszerszym zakresie usług. Stanowi on główny element zagospodarowania szlaków położonych w najbliższej okolicy dużych aglomeracji miejskich, oraz ważniejszych akwenów o dużym nasileniu wodnego ruchu turystycznego.

Jednocześnie, powinien on spełniać rolę ośrodka wodnego życia turystycznego i bazy technicznej dla miejscowych, nie zrzeszonych w klubach, turystów przez organizowanie ruchu turystycznego i szkolenia, wypożyczanie sprzętu wodnego, oraz umożliwienie postoju, zimowania, konserwacji i remontów prywatnych jednostek turystycznych, na wzór obiektów typu "marine". Wielkość bazy technicznej, tj. hangarów i warsztatu, powinna zależeć od miejscowych

potrzeb i warunków.

Pojemność ośrodka powinna wynosić około 400 miejsc noclegowych, z tego połowa miejsc w 1-4 osobowych pokojach o niższym wyższym standardzie i połowa miejsc na przyległym polu namiotowym. Działalność samoobsługowa ogranicza się tu do pola namiotowego i kuchni turystycznej, wszystkie pozostałe urządzenia, jak: restauracja, kawiarnia, pokoje noclegowe, wypożyczalnia sprzętu, baza techniczna, są obsługiwane przez personel ośrodka.

Urządzenie ośrodka turystyki wodnej obejmuje:

1. przystań wodną wyposażoną w odpowiednie pomosty do cumowania jednostek i urządzenia wyciągowo-transportowe dla cięższego sprzętu,
2. stojaki pod wiatą na kajaki,
3. hangary dla przechowywania zimą sprzętu ośrodka i sprzętu miejscowych turystów,
4. warsztat remontowo-konserwacyjny sprzętu z hangarem remontowym,
5. magazyn bosmański,
6. wypożyczalnię sprzętu,
7. suszarnię odzieży,
8. stałe pomieszczenia noclegowe w pokojach 1-4 osobowych, o niższym i wyższym standardzie, dla około 200 osób,
9. urządzone pole namiotowe, na około 200 osób,
10. restaurację i kawiarnię-świetlicę, z zapleczem kuchennym-magazynowym,
11. kuchnię turystyczną,
12. wielobranżowy kiosk sprzedaży artykułów pierwszej potrzeby,
13. zbiorowe skanalizowane urządzenie higieniczno-sanitarne, z ciepłą i zimną wodą,
14. urządzone tereny rekreacyjno-sportowe,
15. plażę i kąpielisko strzeżone.

Przystań klubowa i międzyklubowa

Odrębnymi obiektami, służącymi najczęściej zarówno sportom wodnym jak i turystyce, są przystanie klubowe dla zrzeszonych w nich członków, położone zazwyczaj nad wodami w większych miastach, gdzie jest odpowiednio duża liczba osób uprawiających dyscypliny wodne.

Obok przystani klubowych spotyka się również, chociaż niezmiernie rzadko, przystanie międzyklubowe przeznaczone dla członków miejscowych klubów sportowych mających słabe sekcje wodne, których nie stać na własne przystanie, ale jedną wspólną mogą utrzymać zjednoczonym wysiłkiem.

Urządzenie przystani klubowej, jak i międzyklubowej, jest jednakowe i powinno obejmować:

1. odpowiednie pomosty do cumowania jednostek i urządzenia wyciągowo-transportowe dla cięższego sprzętu,
2. stojaki pod wiatą dla kajaków,
3. hangary dla przechowywania zimą sprzętu,
4. mały warsztat remontowo-konserwacyjny,
5. magazyn boćmański,
6. pomieszczenie bośmana,
7. ogrzewany lokal klubowy z niewielką ilością miejsc noclegowych /5-10/,
8. odpowiednie urządzenia higieniczno-sanitarne z ciepłą i zimną wodą,
9. teren rekreacyjno-sportowy,
10. wytyczone miejsce do kąpieli.

Ośrodek turystyczny przywodny

Obok poprzednio omówionych obiektów spotyka się jeszcze, otwarte dla ogółu turystów, różnorodne ośrodki turystyczne i domy wycieczkowe, prowadzone w większości przez PTTK i obsługujące zarówno wszelki ruch wycieczkowy, jak i krótsze czy dłuższe pobyty wypoczynkowe.

Część z nich, położona nad atrakcyjnymi wodami, ma urządzone przystanie i wypożyczalnie sprzętu wodnego służącego w głównej mierze rekreacji. Z tych to obiektów, dla których przyjęto wspólną nazwę ośrodków turystycznych przywodnych /OTP/, korzystają w pewnej mierze wodniacy w czasie swoich wędrówek. Toteż, chociaż te ośrodki spełniają zasadniczo inne zadania i nie są obiektami turystyki wodnej, dla ścisłości obrazu należy je wymienić. Do tej grupy też trzeba zaliczyć służące głównie rekreacji te "POSTiW" i "MOSTiW", które są zlokalizowane nad szlakami i akwenami turystycznymi.

Obiektami specjalnymi morskiej turystyki żeglarskiej, a w przyszłości również motorowodnej, służącymi zresztą zarówno żeglarzom turystom jak i sportowcom, są morskie porty jachtowe i przystanie położone najczęściej w obrębie morskich portów handlowych, czy też rybackich.

Morski port jachtowy

Port jachtowy powinien spełniać pięć podstawowych funkcji:

- zabezpieczać zimowanie jachtów,
- umożliwiać przeprowadzenie remontów i przygotowanie jednostek do sezonu,
- spełniać rolę bazy, w której przygotowuje się jachty do rejsów, kończy się rejsy i zawija się w czasie rejsów,
- wykonywać funkcje ośrodka morskiego szkolenia żeglarskiego,
- być centralnym punktem życia i działalności żeglarskiej.

Dla wykonywania tych zadań, port jachtowy musi posiadać wydzielony basen portowy wraz z nabrzeżami i przyległymi terenami lądowymi. Basen jachtowy winien być wyposażony w boje lub pale cumownicze oraz urządzenia do wyciągania jachtów z wody. Nabrzeża powinny być uzbrojone w wodę, siłę i światło.

Na zapleczu lądowym powinny być zlokalizowane:

- zabudowania administracyjno-gospodarcze /bosmanat, mieszkanie dozorca/,

- obiekty warsztatowo-magazynowe /hangary na sprzęt, hangar remontowy, warsztat skutniczy i żaglomistrzowski, magazyn bosmański, magazyn części zapasowych itp/,
- pomieszczenia dla suszenia odzieży i żagli,
- urządzenia higieniczno-sanitarne /WC, umywalnie, tusze/,
- kuchnia turystyczna dla załóg jednostek pływających, przebywających w porcie,
- pomieszczenia socjalno-bytowe /lokal klubowy, świetlica, bufet, pokoje gościnne/,
- punkt zaopatrzenia w paliwo, oleje i smary do silników oraz w gaz do kuchenek jachtowych,
- obiekty ośrodka szkoleniowego /sale wykładowe z zapleczem, część noclegowo-żywieniową itp/.

Morska przystań jachtowa

W odróżnieniu od portów jachtowych, spełniających rolę baz żeglarstwa morskiego, przystanie jachtowe winny umożliwiać bezpieczny postój jachtów w tych portach morskich, w których nie ma portów jachtowych, a które są często odwiedzane w czasie rejsów. Przystań jachtowa powinna dysponować specjalnym pomostem lub wydzieloną częścią uzbrojonego nabrzeża, z możliwością korzystania w najbliższym otoczeniu z urządzeń sanitarnych oraz zaopatrywania się w wodę i podłączenia do siły i światła.

Istnienie takich przystani w portach morskich podnosi ich atrakcyjność przez zabezpieczenie najważniejszych potrzeb zawijających załóg oraz jednostek. Postój jachtów przy nabrzeżach handlowych nie przystosowanych do cumowania małych, stosunkowo delikatnych jednostek grozi zawsze uszkodzeniem kadłuba lub takielunku.

4. Istniejący stan zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych oraz portów morskich dla potrzeb turystyki wodnej

Istniejący stan zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych dla potrzeb turystyki wodnej, w żadnym wypadku nie można uznać za zadowalający.

Jeżeli chodzi o obiekty klubowe przeznaczone dla zrzeszonych w nich osób, to ilość około 300 przystani klubowych w skali ogólnokrajowej na pewno nie jest wystarczająca. Na domiar złego są one bardzo nierównomiernie rozmieszczone i to niezależnie od rzeczywistych warunków wodnych. I tak dla przykładu w województwie białostockim jest zaledwie 10 przystani, gdy tymczasem w katowickim 38. Jeżeli chodzi o najważniejsze rzeki polskie: Wisłę, Odrę i Wartę, to są na nich odcinki kilkusetkilometrowe, na których nie ma ani jednej przystani klubowej. I tak na Wiśle - na odcinku 200 km, między Krakowem a Sandomierzem, na Warcie - na odcinku 228 km, między Sieradzem a Śremem, na Odrze - na odcinku 347 km, leżącym całkowicie na terytorium Polski, między Brzegiem a Białą Górą.

Większość przystani nie odpowiada zupełnie nowoczesnym wymagom stawianym obecnie tego rodzaju obiektom. I tak, w około 90% przystanie składają się tylko z niewielkiego hangaru, małego pomieszczenia na bosmanat oraz mniej lub więcej trwałego pomostu pływającego czy nabrzeża. Stałe trudności finansowe poszczególnych użytkowników przystani, tj. klubów, oraz brak odpowiednich, stałych środków na utrzymanie, konserwację i remonty powoduje, że stan techniczny tych urządzeń jest wysoce niezadowalający.

Większość przystani wykazuje następujące typowe braki:

- hangaru dla zimowania całości posiadanego sprzętu,
- niewielkiego warsztatu klubowego,
- magazynu bosmańskiego,
- ogrzewanego lokalu klubowego wraz z niewielką ilością miejsc noclegowych,
- urządzeń higieniczno-sanitarnych z ciepłą i zimną wodą,
- terenu rekreacyjno-sportowego.

Trzeba podkreślić, że w szczególnie złym stanie znajdują się obiekty klubów turystycznych, które nie mają takich możliwości i protektorów jak kluby sportowe. A przecież właśnie w tych klubach są zrzeszeni najaktywniejsi turyści, z tych klubów wywodzą się społeczni działacze i organizatorzy turystyki wodnej i w tych klubach jest prowadzona wszechstronna działalność szkoleniowo-wychowawcza młodych adeptów turystyki. Tam też powstają nie tylko plany przyszłych, nieraz bardzo głośnych, wypraw wodniackich, ale również, wspólnym wysiłkiem i własnymi siłami, nowe jednostki pływające. To też nie można myśleć o prawdziwym rozwoju turystyki wodnej bez tej olbrzymiej społecznej pracy, jaka jest wykonywana w klubach i bez ich roli wiodącej w rozwoju turystyki wodnej. Ułatwienie klubom ich pracy przez stworzenie odpowiednich warunków jest jednym z zagadnień pierwszoplanowych i społecznie opłacalnych.

Przystani międzyklubowych o charakterze ogólnym, z prawdziwego zdarzenia, jest bardzo mało - mieszczą się one zresztą w podanej ilości przystani klubowych. Większość z nich posiada również poważne braki, a w szczególności nie są one wyposażone w kargary dla całości posiadanego sprzętu oraz w warsztaty remontowo-konserwacyjne.

Ilość turystycznych obiektów wodnych na naszych szlakach i akwenach, dostępnych dla ogółu turystów, jest również niewystarczająca. Cały stan posiadania ogranicza się w skali krajowej do 56 stanic wodnych i częściowo wykorzystywanych przez wodniaków 34 ośrodków turystycznych przywodnych /Tabela nr 4 i 5/.

Nie spotyka się zupełnie obozowisk wodnych, a brak ośrodków turystyki wodnej rzutuje szczególnie ujemnie na rozwój tej dyscypliny w dużych miastach. Niezrzeszeni w klubach turyści wodni nie mają gdzie poprostu trzymać sprzętu, a przechowywanie sprzętu w odpowiednich warunkach przez zimę oraz przeprowadzanie remontu jest w wielu wypadkach wręcz niewykonalne.

Na domiar złego, urządzenia istniejących stanic wodnych, w przeważającej większości wypadków, zupełnie nie odpowiada nowoczes-

nym wymogom i wykazuje następujące typowe braki:

- samoobsługowego warsztatu podręcznego,
- suszarni odzieży,
- kuchni turystycznej,
- urządzeń higienicznych z ciepłą wodą /pryszniców/,
- wypożyczalni sprzętu.

Należy dodać, że pojemność stanic jest na ogół za mała, szczególnie pojemność należących do nich pól namiotowych. Ilość miejsc stałych wynosi średnio 48, a miejsc namiotowych tylko 37, z tym, że większość miejsc stałych to domki campingowe, nieekonomiczne, nieprzystosowane do naszych warunków pogodowych.

W/g załączonych tabel nr 1- 6, na ogólną ilość 56 stanic wodnych i 34 ośrodków turystycznych przywodnych:

- na szlakach o walorach międzynarodowych i ogólnokrajowych, przepustowości masowej /A/, ogólnej długości 5.967 km leży 41 stanic i 22 ośrodki przywodne /tabela nr 1-3/. Jak z powyższego wynika, przeciętna odległość na tych szlakach między stanicami wynosi 146 km, a między ośrodkami 271 km,
- na szlakach o walorach międzynarodowych i ogólnokrajowych, przepustowości indywidualnej /B/, ogólnej długości 2.411 km leży 1 stanica i 4 ośrodki przywodne /tabela nr 1-3/. Przeciętna więc odległość na tych szlakach między stanicami wynosi 2.411 km, a ośrodkami 602 km,
- na ważniejszych akwenach /C/, o powierzchni 130.326 ha leży tylko 1 stanica wodna i 1 ośrodek turystyczny przywodny /tabela nr 1-3/,
- na zagospodarowanych szlakach o walorach regionalnych /D/, długości 120 km leży 5 stanic i 1 ośrodek przywodny /tabela nr 1-3/. Odległość więc między stanicami, na tym stosunkowo krótkim odcinku szlaków o oznaczeniu lokalnym, wynosi tylko 24 km,
- na mniej ważnych akwenach /D/ zagospodarowanych dla potrzeb lokalnych, o powierzchni 2.600 ha, leży aż 8 stanic i 6 ośrodków

przywodnych /tabela nr 1-3/. W tym wypadku, przypada 1 stacja na 325 ha i 1 ośrodek na 433 ha.

Analizując ogólną ilość miejsc, stałych i namiotowych, w wymienionych obiektach /tabela nr 8 i 9/, to:

- na szlakach międzynarodowych i ogólnokrajowych, o przepustowości masowej /A/, przypada na 1 km szlaku 0,7 miejsca,
- na szlakach międzynarodowych i ogólnokrajowych, o przepustowości indywidualnej /B/, przypada na 1 km szlaku 0,05 miejsca,
- na ważniejszych akwenach /C/, na 100 ha przypada 0,1 miejsca,
- na zagospodarowanych szlakach, o walorach regionalnych /D/, na 1 km szlaku przypada 2,3 miejsca,
- na mniej ważnych akwenach /D/ zagospodarowanych dla potrzeb lokalnych na 100 ha przypada aż 33 miejsca.

Liczby te mówią same za siebie.

Istniejący stan zagospodarowania portów morskich dla potrzeb turystyki, przedstawia się wręcz katastrofalnie.

Wychodząc z założenia, że ze względów bezpieczeństwa i eksploatacji, porty i przystanie jachtowe powinny się znajdować od siebie w odległości maksymalnie 12 godzin żeglugi, tj. około 40 Mm, otrzymamy, biorąc pod uwagę istniejące porty morskie, następującą listę 15 portów, które powinny być zagospodarowane dla potrzeb jachtingu:

1. Pleniewo	6. Hel	11. Kołobrzeg
2. Gdańsk	7. Władysławowo	12. Dziwnów
3. Gdynia	8. Łeba	13. Świnoujście
4. Puck	9. Ustka	14. Trzebież
5. Jastarnia	10. Darłowo	15. Szczecin

Bliższe spojrzenie na te porty wskazuje, jak wielkie mamy, niestety, w tej dziedzinie zaległości narosłe od lat. Stały brak środków na zagospodarowanie zaplecza lądowego nie sprzyjał poprawie

istniejących warunków, które uniemożliwiają spełnianie przez te porty podstawowych funkcji dla żeglarstwa morskiego.

Sześć z nich - Pleniewo, Gdańsk, Gdynia, Jastarnia, Trzebież, Szczecin - jest przystosowane w większym czy mniejszym stopniu dla potrzeb żeglarstwa i spełnia rolę portów jachtowych, z tym, że istnieją podstawowe braki w zagospodarowaniu ich zaplecza lądowego, a mianowicie:

- pełnego uzbrojenia nabrzeży w wodę, siłę i światło,
- stanowisk do wyciągania z wody lekkich łodzi,
- hangarów dla przechowywania zimą całego sprzętu,
- warsztatów remontowo-konserwacyjnych,
- pomieszczeń dla suszenia odzieży i żagli,
- ogrzewanych lokali klubowych i świetlic,
- miejsc noclegowych dla załóg wymieniających się,
- kuchni turystycznych,
- zbiorowych węzłów higieniczno-sanitarnych z ciepłą i zimną wodą.

Brak wystarczającej powierzchni hangarów i własnych warsztatów remontowo-konserwacyjnych wpływa w dużym stopniu na postępującą dewastację sprzętu i opóźnianie remontów, a co za tym idzie, stałe skracanie okresu technicznej gotowości sprzętu.

Inne braki odbijają się przede wszystkim bezpośrednio na żeglarzach - nie mają gdzie wysuszyć nieraz zupełnie przemoczonej odzieży, nie mają się gdzie porządnie umyć, wracając często z morza po paru tygodniach pływania, w czasie klarowania jachtu nie mają gdzie ugotować posiłków, ani gdzie przenocować --trzeba przyznać, że tylko bardzo twardzi ludzie godzą się z takimi warunkami, a przecież jest je stosunkowo łatwo zmienić i to nie konieczne wielkimi środkami.

Typowym tego przykładem może być basen jachtowy im.gen. Mariusza Zaruskiego w Gdyni, bez wątpienia jeden z ładniejszych basenów jachtowych w Europie. Niestety, jeżeli chodzi o określenie jego cech dodatnich, to musimy je skwitować tylko tym stwierdze-

niem. Zagospodarowanie basenu, zaplecze i urządzenia sanitarne przedstawiają się nader skromnie i wręcz krytycznie. Większość jachtów zimuje pod gołym niebem, co na pewno nie wychodzi im na dobre. Rozebrane przed kilku laty stare baraki i hangary na pewno nie były ładne, ale swoje zadania spełniały. Zlikwidowano je, nie w zamian nie budując. Brak jest ogólnodostępnych, niezbędnych urządzeń higieniczno-sanitarnych. Nie pomyślano o tym, że oprócz członków miejscowych klubów do portu zawijają obce jachty krajowe i zagraniczne, a załogi ich muszą korzystać z tych urządzeń. W ciągu ubiegłych lat nic nie zrobiono w tym zakresie, a brak w basenie jachtowym ogólnie dostępnego WC, umywalni i natrysków nie wymaga komentarzy.

Równie istotną sprawą jest utrzymanie czystości w basenie. Jest to sprawa trudna z uwagi na zupełny brak pojemników na odpady. W tej sytuacji jedynym wyjściem jest usuwanie śmieci pod osłoną nocy, co nie należy chyba do najlepszych metod.

Mimo pięknych nabrzeży, nie starczyło inwencji na ich pełne uzbrojenie, co uniemożliwia tankowania wody z kei oraz podłączenie się do sieci dla doładowania akumulatorów i oświetlenia jachtów w czasie postoju w basenie.

Jak z powyższych uwag wynika, sprawy w gruncie rzeczy proste, nie wymagające specjalnych środków a świadczące o kulturze, z braku gospodarskiej troski urastają do miary problemów.

Dziewięć portów - Puck, Hel, Władysławowo, Żeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów, Świnoujście - nie jest zupełnie przystosowane dla potrzeb żeglarstwa.

W zależności od sytuacji w porcie i nasileniu ruchu, miejscowe władze portowe wyznaczają różne miejsca postoju, najczęściej zupełnie nie przystosowane do cumowania jachtów. Brak odpowiedniego zabezpieczenia nabrzeży od strony wody, wystające zbrojenia, okucia, haki i śruby stają się często przyczyną uszkodzeń jachtów. Krótki nawet postój jest w tych warunkach bardzo uciążliwy, a brak jakichkolwiek pomostów przystosowanych i zarezerwo-

wanych dla jachtów utrudnia w dużym stopniu aktywizację żeglarską tych portów oraz stwarza momenty zagrożenia w czasie postojów. Nie więc dziwnego, że w tej sytuacji wzmagający się ruch jachtów jest w tych portach często traktowany przez miejscowe władze portowe jako kłopot i utrudnienie w pracy. Powoduje to nieraz przykre dla obu stron spięcia - szczególnie, że nie widać ze strony władz portowych jakiejś troski o umożliwienie jachtom odpowiednich warunków postoju.

We wszystkich tych portach powinny być urządzone przystanki jachtowe ze specjalnym dla jachtów pomostem lub częścią nabrzeża wydzielonego na ten cel.

Szczególnie palącą sprawą jest rozwiązanie tego zagadnienia w Świnoujściu.

Wobec tego, że Świnoujście jest portem z którego wychodzi w morze duża ilość jachtów i odbywa się odprawa WOP-u i celna, sytuacja jest wręcz krytyczna, gdyż przygotowujące się do wyjścia i przychodzące z morza jachty nie mają gdzie cumować i wielokrotnie są "przepędzane" z miejsca na miejsce. Gospodarz portu, Zarząd Portu w Świnoujściu, nie zadbał o wybudowanie drewnianego pomostu, przy którym jachty mogłyby zawsze spokojnie i bezpiecznie stać. Jest to tym dziwniejsze, że Świnoujście było rozbudowywane z dużym rozmachem na modne uzdrowisko morskie z przeznaczeniem również dla turystów zagranicznych, a miejscowe władze nie pomyślały o tym, jak cenny propagandowo w takim mieście jest port jachtowy lub dobrze zagospodarowana przystań jachtowa i ożywiony ruch jachtów.

Osobnym zagadnieniem, dotychczas nie rozwiązany, dotyczącym Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Zalewu Wiślanego i Szczecińskiego, jest przystosowanie dla potrzeb turystyki żeglarskiej leżących nad tymi wodami małych portów rybackich. Ułatwi to niewątpliwie penetrację tych akwenów, stanowiących nie tylko naturalne zaplecze i najbliższe tereny pływania weekendowych mieszkańców Trójmiasta i Szczecina, ale także atrakcyjne akweny dla wypraw wodniaków z całej Polski. Pozwoli to wykorzystać istniejące, choć nieraz

bardzo zdewastowane, urządzenia portowe i przyczyni się do ożywienia tych małych miejscowości, których znaczenie jako portów rybackich stopniowo maleje. Należą do nich m.in. Kuźnica, Puck, Świbno, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Frombork, Stepnica, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski.

5. Zasady zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych oraz portów morskich dla potrzeb turystyki wodnej, w latach 1971-85

5.1. Uwagi ogólne

Szczegółowa analiza dotychczasowego wzrostu turystyki wodnej w naszym kraju pozwala przypuszczać z dużym prawdopodobieństwem, że o ile w 1967 roku liczba turystów wodnych - kajakarzy, żeglarzy, motorowodniaków - dochodziła do 175.000, a w 1970 roku zamknęła się liczbą około 213.000 osób, to w docelowym 1985 roku osiągnie około 625.000 osób.

Wzrost taki znajduje uzasadnienie w rosnącej potrzebie czynnego odpoczynku na łonie natury oraz w zwiększonym wymiarze urlopów pracowniczych. Dodatkowym argumentem dla założonego wzrostu jest obserwowany na całym świecie po ostatniej wojnie światowej trend rozwoju turystyki wodnej. We wszystkich bardziej rozwiniętych gospodarczo krajach, turystyka wodna, odpoczynek na wodzie, stał się bardzo szybko rosnącym ruchem masowym.

W świetle powyższych prognoz, prawidłowe zagospodarowanie naszych szlaków i akwenów staje się ważnym zadaniem społecznym, szczególnie przy istniejących dużych brakach w obecnym stanie bazy turystyki wodnej. Aby jak najszybciej nadrobić wieloletnie zaniedbania, musi być bezwzględnie przestrzegana zasada kompleksowości zagospodarowania. Wszystkie obiekty i urządzenia dla potrzeb turystyki wodnej powinny być realizowane jako kompleksowe zagospodarowanie szlaków czy akwenów, np. szlaku Brdy, szlaku Wielkich Jezior Mazurskich, Zalewu Wiślanego, Zalewu Szczecińskiego. Przy realizacji pojedynczych obiektów należy się kierować zasa-

dą, aby stanowiły one uzupełnienie istniejących już obiektów na danym szlaku czy akwenie, względnie były elementem kompleksowego zagospodarowania danego szlaku czy akwenu w przyszłości.

Jako podstawowe elementy zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych zostały przyjęte w założeniach dwa rodzaje obiektów otwartych dla ogółu turystów wodnych, tj. stacje wodne i ośrodki turystyki wodnej. Samodzielne obozowiska wodne nie zostały uwzględnione, ponieważ stanowią one element pomocniczy podstawowego zagospodarowania, zależny w dużej mierze od warunków lokalnych, nasilenia ruchu oraz środowiska turystów, który powinien być najczęściej traktowany indywidualnie, w zależności od wypływających potrzeb.

Zagospodarowanie portów morskich dla potrzeb żeglarstwa opiera się na dwóch zasadniczych elementach, tj. portach jachtowych i przystaniach.

5.2. Przyjęte zasady lokalizacji obiektów na szlakach i akwenach śródlądowych

Na szlakach o przepustowości masowej i atrakcyjności międzynarodowej i ogólnokrajowej /A/ przyjęto zasadę lokalizacji stanic wodnych w odstępach jednodniowego etapu spływu, tj. w odległości około 25-30 km, biorąc przy tym w miarę możliwości pod uwagę atrakcyjność terenów nadbrzeżnych.

Na szlakach o przepustowości indywidualnej i atrakcyjności międzynarodowej i ogólnokrajowej /B/ przyjęto zasadę lokalizacji stanic wodnych tylko w punktach wyjściowych i końcowych szlaków.

Zbiorniki naturalne i sztuczne leżące na wymienionych szlakach /A i B/ zostałyby zagospodarowane w/g tych samych zasad.

Natomiast 29 ważniejszych akwenów /C/, tak naturalnych, jak i sztucznych, zostało potraktowanych indywidualnie i w zależności od ich atrakcyjności i wielkości powierzchni zostały na nich zlokalizowane: jeden lub dwa ośrodki turystyki wodnej i od jednej do czterech stanic wodnych.

Należy zaznaczyć, że jeżeli chodzi o ośrodki turystyki wodnej to zostały one, zgodnie z ich zadaniami, zlokalizowane w najbliższej okolicy dużych aglomeracji miejskich oraz na ważniejszych akwenach o dużym nasileniu wodnego ruchu turystycznego.

Szlaki o znaczeniu regionalnym oraz mniej ważne, pojedyncze akweny, nie zostały objęte niniejszym opracowaniem, jako zagadnienie o mniejszym znaczeniu dla turystyki wodnej, które powinno być rozwiązane dopiero w drugiej kolejności.

5.3. Założenia zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych

/Tabela nr 1 - 10/

- na szlakach o przepustowości masowej i walorach międzynarodowych i ogólnokrajowych /A/, ogólnej długości 5.967 km, zostało zlokalizowane 199 stanic wodnych i 64 ośrodki turystyki wodnej /tabela nr 1-3/.

Wraz z istniejącymi na tych szlakach 41 stanicami wodnymi, przeciętna odległość między stanicami będzie wynosić około 25 km, a między ośrodkami około 93 km,

- na szlakach o przepustowości indywidualnej i walorach międzynarodowych i ogólnokrajowych /B/, ogólnej długości 2.411 km, zostało zlokalizowane 38 stanic wodnych /tabela nr 1 - 3/. Wraz z istniejącą jedną stacją przeciętna odległość między stanicami będzie wynosić około 62 km,

- na ważniejszych akwenach /C/, o powierzchni 138.826 ha, zostało zlokalizowane 39 stanic wodnych i 26 ośrodków turystyki wodnej /tabela nr 1-5/. Wraz z istniejącą jedną stacją będzie przypadać 3.470 ha na każdą stację i 5.339 ha na ośrodek,

- na zagospodarowanych lokalnie szlakach regionalnych /D/, długość 120 km, nie zostało zlokalizowane /tabela nr 1 - 3/.

Pozostało 5 istniejących stanic, między którymi odległość wynosi średnio 24 km,

- na zagospodarowanych dla potrzeb lokalnych, mniej ważnych akwenach /D/, o powierzchni około 2.600 ha, nie było lokalizowano /tabele nr 1 - 3/. Pozostało 8 stanic wodnych, na które przypada po około 325 ha powierzchni wodnej.

Analizując ogólną ilość miejsc oraz ilość miejsc stałych w obiektach tak istniejących, jak i planowanych, to na koniec okresu 1971 - 85:

- na szlakach o przepustowości masowej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym /A/ będzie na 1 km szlaku 8,2 miejsca, w tym 4,1 miejsca stałego /tabele nr 8 - 10/,
- na szlakach o przepustowości indywidualnej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym /B/ będzie na 1 km szlaku 1,6 miejsca, w tym 0,8 miejsca stałego /tabele nr 8 - 10/,
- na ważniejszych akwenach /C/ będzie przypadać na 100 ha 10,3 miejsca w tym 5,2 miejsca stałego /tabele nr 8-10/,
- na szlakach regionalnych i mniej ważnych akwenach, zagospodarowanych lokalnie /D/, przypada, tylko w istniejących obiektach, na 1 km szlaku 2,1 miejsca, w tym 0,9 miejsca stałego i na 100 ha 28,0 miejsc, w tym 19,5 miejsca stałego /tabela nr 8 - 10/.

Ogólnie biorąc, na wszystkich zagospodarowanych szlakach o długości 8.498 km /A, B, D/, na koniec okresu 1971 - 85 na 1 km szlaku przypadać będzie przeciętnie 6,3 miejsca, w tym 3,2 miejsca stałego /tabela nr 8-10/.

W porównaniu ze średnim wskaźnikiem pojemności, wynoszącym około 16 osób/km, ogólna ilość miejsc/km wynosi 39,4% wskaźnika pojemności, w tym ilość miejsc stałych/km wynosi 20,0% wskaźnika pojemności. Układ tych liczb względem siebie wydaje się być zupełnie prawidłowym i raczej wskazuje, że założenia zagospodarowania szlaków są planowane ostrożnie.

Na wszystkich zagospodarowanych pojedynczych akwenach, o powierzchni ogólnej 141.426 ha /C i D/, przypada na koniec 1985

roku na 100 ha 10,7 miejsc ogółem, w tym 5,5 miejsca stałego /tabela nr 8 -10/. W porównaniu ze średnim wskaźnikiem pojemności, wynoszącym około 25 osób/100 ha, ogólna ilość miejsc/100 ha wynosi 42,8% wskaźnika pojemności, w tym ilość miejsc stałych/100 ha wynosi 22,0% wskaźnika, co również wydaje się prawidłowym z uwagi na zazwyczaj większą frekwencję i nasilenie ruchu na akwenach.

Ogółem, w latach 1971-85, zakłada się budowę dla potrzeb turystyki wodnej na wodach śródlądowych - 276 stanic wodnych i 90 ośrodków turystyki wodnej. Wraz z istniejącymi 56 stanicami daje to 422 obiekty turystyki wodnej, które umożliwiają zagospodarowanie 73,5% szlaków i 86,8% akwenów.

Przyjmując, że około 1/3 miejsc, tak stałych jak i namiotowych w tych obiektach, będzie wykorzystywana przez różnych innych turystów - czego się nie da uniknąć, gdyż otwarte obiekty turystyczne położone nad wodami są bardzo atrakcyjne - reszta dopiero, tj. 2/3, będzie do dyspozycji wodniaków.

Podział miejsc na te dwie grupy użytkowników, będzie przedstawiał się następująco:

Rodzaj miejsc	Ogólna ilość miejsc	różni turyści 1/3 miejsc	turyści wodni 2/3 miejsc
miejsca stałe	34.481	11.500	22.981
miejsca namiotowe	33.874	11.300	22.574
R a z e m :	68.355	22.800	45.555

Zakładając bardzo wysoki zresztą stopień wykorzystania miejsc, otrzymamy ilość miejsc, które będą w rzeczywistości wykorzystane przez turystów wodnych:

Rodzaj miejsc	rzeczywista ilość miejsc	stopień wykorzystania	wykorzystana ilość miejsc
miejsca stałe	22.981	ok. 90%	20.700
miejsca namiotowe	22.574	ok. 70%	15.800
R a z e m :	45.555		36.500

Stosunek przewidywanej liczby turystów wodnych w docelowym roku 1985 /625.000/ do ogólnej ilości miejsc wykorzystanych przez nich w tym samym roku /36.500/ wynosi ponad 17 osób/1 miejsce, a w stosunku do ilości miejsc stałych /20.700/ wynosi przeszło 30 osób/1 miejsce.

Proporcja 17 osób/1 miejsce ogółem /stałe i namiotowe/ oraz 30 osób/1 miejsce stałe w skali sezonu, tj. trzech miesięcy, nawet przy 2-tygodniowych tylko wędrownkach, tj. sześciokrotnej rotacji, daje w wyniku 2,8 osoby na 1 miejsce ogółem i 5,0 osób na 1 miejsce stałe - co zabezpiecza maksymalne wykorzystanie miejsc i wskazuje raczej na dużą ostrożność przy opracowywaniu założeń zagospodarowania.

Rodzaje obiektów tak istniejących, jak i planowanych, oraz ilości miejsc w poszczególnych województwach podają tabele nr 4-7.

Stan zagospodarowania, w poszczególnych okresach 5-letnich, przedstawiają tabele nr 8 - 10.

5.4. Założenia zagospodarowania portów morskich

W okresie 1971 - 85 zakłada się dalszy rozwój żeglarstwa morskiego, które w docelowym 1985 roku osiągnie liczbę 29.000 osób i 890 jachtów morskich, pełnomorskich i przybrzeżnych.

Aby ten cel osiągnąć, porty jachtowe muszą być przygotowane do zwiększonych zadań przez właściwe zagospodarowanie ich zaplecza lądowego oraz zwiększenie ich pojemności, przez rozbudowę istniejących portów i budowę nowych /tabela nr 11 i 12/.

W pierwszym rzędzie należy doprowadzić do porządku istniejące porty jachtowe w Pleniewie, Gdyni, Jastarni, Trzebieży i w Szczecinie /port jachtowy w Gdańsku-Twierdzy ulegnie likwidacji w związku z rozbudową portu handlowego i dlatego nie jest wymieniony/, tj. odpowiednio zagospodarować ich zaplecze lądowe. Dotyczy to szczególnie Gdyni, gdzie sytuacja jest wręcz krytyczna.

Do głównych zadań w tym zakresie należy:

- budowa odpowiednich pomieszczeń hangarowo-magazynowych dla

- przechowywania zimą całości sprzętu i wyposażenia,
- stworzenie warsztatów remontowo-konserwacyjnych,
 - budowa zbiorowych węzłów higieniczno-sanitarnych z ciepłą i zimną wodą,
 - urządzenie odpowiednich lokali klubowych z ogólnodostępną dla wszystkich żeglarzy bazą socjalno-bytową /świetlica, bufet, pokoje noclegowe/.

Jednocześnie, należy te porty stopniowo rozbudować, aby mogły pomieścić około 600 jachtów /tabela nr 11 i 12/.

Z uwagi na brak bazy portowej na Wybrzeżu Środkowym i Zachodnim /poza Szczecinem i Trzebieżą stanowiących właściwie jeden zespół/, należy przystosować dla potrzeb żeglarstwa, do spełniania roli portów jachtowych, porty w Kołobrzegu, Świnoujściu i Darłównu. Szczególnie istotną sprawą jest utworzenie portu jachtowego w Świnoujściu, gdyż jest on położony najbliżej, a przez to najwygodniej dla pływania tak do Cieśnin Duńskich, jak i na Morze Północne.

W sześciu portach morskich: Pucku, Helu, Władysławowie, Łebie, Ustce i Dziwnowie oraz Kołobrzegu, Świnoujściu i Darłównu nim powstaną tam porty jachtowe - należy stworzyć przystanie jachtowe z odpowiednimi pomostami dla jachtów lub częściami nabrzeży wydzielonymi na te cele i odpowiednio zabezpieczonymi. Stworzy to niewątpliwie właściwe warunki do częstszego odwiedzania tych portów przez jachty.

Jednocześnie, ze względu na własne potrzeby i spodziewany w najbliższym czasie duży napływ żeglarzy z NRD, NRF i państw skandynawskich, należy przygotować do spełniania roli przystani jachtowych małe porty rybackie Zalewu Szczecińskiego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Zalewu Wiślanego /m.in. Stepnica, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Puck, Kuźnica, Swibno, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Frombork/. Jest to niezbędne tak z uwagi na konieczność odciążenia Szczecina i Gdyni, których zdolność recepcyjna jest ograniczona, jak też ze względu na atrakcyjność tych wód, których penetracja turystyczna bez przygotowanych przystani jach-

towych jest bardzo utrudniona.

W pierwszej kolejności powinny być realizowane przystanie jachtowe na Zalewie Szczecińskim - tak z uwagi na krytyczny stan posiadania w samym Szczecinie, jak też ze względu na sąsiedztwo NRD i NRF, a stąd wzmożony ruch ich jachtów na tych wodach.

5.5. Szacunek nakładów inwestycyjnych na budowę i wyposażenie obiektów dla potrzeb turystyki wodnej

Nakłady jednostkowe

/przyjęto na podstawie publikowanych przez GKKEiT analiz kosztów obiektów zrealizowanych w latach ubiegłych, skorygowanych wskaźnikami cen przyjętych na rok 1971/.

Obozowiska wodne

- | | | |
|---|----------------|--------------|
| 1. 50 miejsc namiotowych z zagospodarowaniem terenu | x 1,2 tys. zł. | 60,0 tys.zł. |
|---|----------------|--------------|

Stacja wodna

- | | | |
|--|-----------------|--------------------------|
| 1. 50 miejsc noclegowych z zagospodarowaniem terenu i wyposażeniem | x 60,0 tys. zł. | 3.000,0 tys.zł. |
| 2. 50 miejsc namiotowych z zagospodarowaniem terenu | x 1,6 tys. zł. | 80,0 tys.zł. |
| 3. hangar /30 kajaków, 20 łodzi/
200 m ³ | x 0,25 tys.zł. | 50,0 tys.zł. |
| 4. pomost i wytyczenie kąpieliska | | -----70,0 tys.zł. |
| | R a z e m : | 3.200,0 tys.zł.
===== |

Ośrodek Turystyki Wodnej

- | | | |
|---|----------------|------------------|
| 1. 200 miejsc noclegowych z zagospodarowaniem terenu i wyposażeniem | x 80,0 tys.zł. | 16.000,0 tys.zł. |
|---|----------------|------------------|

2. 200 miejsc namiotowych z zagospodarowaniem terenu	x 1,6 tys.zł.	320,0 tys.zł.
3. hangar /100 kajaków, 50 łodzi /2.000 m ³	x 0,25 tys.zł.	500,0 tys.zł.
4. pomosty, wyciąg, wytyczenie kąpieliska		180,0 tys.zł.

R a z e m : 17.000,0 tys.zł.
=====

Morska Przystań Jachtowa

1. uporządkowanie i zabezpieczenie kei 20 mb	x 4,0 tys.zł.	80,0 tys.zł.
2. sanitariat /ubikacja, umywalnia/		70,0 tys. zł.
3. instalacja punktów poboru wody, siły, światła, telefon		30,0 tys. zł.
4. uporządkowanie i ogrodzenie terenu		20,0 tys. zł.

R a z e m : 200,0 tys. zł.
=====

Morski Port Jachtowy

1. basen i urządzenia portowe		23.000,0 tys. zł.
2. hangary na 50 jachtów z warsztatami 15.000 m ³		
x 0,30 tys. zł.		4.500,0 tys. zł.
3. budynek klubowy z pomieszczeniami administracyjnymi i socjalnymi		7.500,0 tys. zł.

R a z e m : 35.000,0 tys. zł.
=====

Suma nakładów na poszczególne rodzaje inwestycji

A. Budowa stanic wodnych 276 stanic x 3.200,0 tys. zł.	-	883.200,0 tys.zł.
B. Budowa ośrodków turystyki wodnej 90 ośrodków x 17.000,0 tys. zł.	-	1.530.000,0 tys.zł.
C. Przystosowanie szlaków dla potrzeb turystyki wodnej 5% nakładów na zagospodarowanie.		120.800,0 tys. zł.
Razem nakłady na zagospodarowanie i przystosowanie szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej.		2.534.000,0 tys. zł. =====
D. Budowa 3 morskich portów jachtowych /Kołobrzeg, Swinoujście, Darłówek/ 3 porty x 35.000,0 tys. zł.		105.000,0 tys.zł.
E. Budowa 9 morskich przystani jachto- wych /Puck, Hel, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłówek, Kołobrzeg, Dziwnów, Swinoujście/ 9 przystani x 200,0 tys.zł.		1.800,0 tys. zł.
F. Budowa niezbędnych pomieszczeń hanga- rowych i magazynowych w portach jach- towych, potrzeby 1985 r. - 300 m ³ x 1000 jachtów		300.000 m ³
/890 własnych, 110 obcych bander/ istniejące pomieszczenia hangarowo- magazynowe		15.000 m ³
projektowane pomieszczenia hangarowo- magazynowo w nowych portach /D/ brakujące pomieszczenia hangarowo- magazynowe		45.000 m ³ 240.000 m ³ x
		x 0,30 tys. = 72.000,0 tys.zł.

G. Zagospodarowanie zaplecza lądowego

i budowa w istniejących portach jachtowych urządzeń portowych oraz obiektów klubowych z pomieszczeniami socjalno-bytowymi /Pleniewo, Gdynia, Jastarnia, Trzebież, Szczecin/

5 portów x 9.240,0 tys. zł.

46.200,0 tys. zł.

H. Przystosowanie portów rybackich Zalewu

Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Zalewu Szczecińskiego do obsługi 250 jachtów x 140,0 tys. zł.

35.000,0 tys. zł.

/20 % kosztów 1 miejsca w porcie jachtowym spec./.

Razem nakłady na morskie porty i przystanie jachtowe

260.000,0 tys. zł.

Ogółem nakłady inwestycyjne na zagospodarowanie wód śródlądowych i portów morskich.

2.794.000,0 tys. zł.
=====

- przyjmując, że w docelowym 1985 roku będzie uprawiało turystykę wodną 625.000 osób, ogólne nakłady inwestycyjne kształtują się w wysokości 4.470 zł/osobę, przez okres 15-tu lat.

Tabela Nr 1

Zestawienie ogólne istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej

W e l o r	Przepustowość	Długość km	I S T N I E J A C E					P R O J E K T O W A N E						
			O T P			S W		O T W			S W			
			ilość obiektów	ilość sta- zych miot.	ilość sta- zych miot.	ilość obiekt- tów	ilość sta- zych miot.	ilość obiekt- tów	ilość sta- zych miot.	ilość obiekt- tów	ilość sta- zych miot.			
Międzynarodowy Ogólnokrajowy	Masowa	5.967 km	22	286	440	41	1.919	1.674	64	12.800	12.800	199	9.950	9.950
Międzynarodowy Ogólnokrajowy	Indywidual.	2.411 km	4	28	20	1	50	20	-	-	-	38	1.900	1.900
Ważniejsze akweny		138.826 ha	1	11	13	1	98	20	26	5.200	5.200	39	1.950	1.950
Szlaki i akweny regionalne		120 km 2.600 ha	1 6	7 42	15 90	5 8	108 506	140 220	-	-	-	-	-	-
R A Z E M :		<u>8.498 km</u> 141.426 ha	34	374	578	56	2.681	2.074	90	18.000	18.000	276	13.800	13.800

Tabela Nr 2

Z E S T A W I E N I E Z B I O R C Z E

istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków turystyki wodnej
o przepustowości masowej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym

Lp.	Walor	S z l a k	Rodzaj		Obiekty			
			Z	K	istniejące		projektowane	
					OTP	SW	OTW	SW
1	OK	WISŁA /ujście Przemszy -morze/	941		-	5	18	34
2	M	DUNAJEC /Nowy - Targ - Wisła/		199	-	1	2	7
3	OK	WISŁOKA /Dębica - Wisła/		53	-	1	-	2
4	OK	SAN /Sanok - ujście Wisłoka/		186	1	2	-	6
5	OK	SAN /ujście Wisłoka - Wisła/	91		1	-	-	3
6	OK	PILICA /Przedbórz - Wisła/		219	-	2	1	8
7	OK	BUG /Mielnik - Zegrzynek/	211		1	-	3	8
8	OK	NAREW /Łomża - Zegrzynek/	171		2	2	3	7
9	OK	PISA /Pisz - Narew /	80		-	-	-	3
10	M	S.W.J.M. /Węgorzewo-Giżycko-Mikołajki - Ruciane - Jabłoń/	110		4	2	6	2
11	OK	W.J.M. /Giżycko-Buwałdo-Okartowo/		30	-	-	-	1
12	M	J.SNIARDWY -KAN.JEGLIŃSKI-PISZ	20		-	-	2	-
13	OK	J.BRZOZOLASEK-POGUBIE -Pisa		29	-	-	-	1
14	M	KRUTYNIA /Sorkwity-Kamień/		90	2	6	-	-
15	M	OZARNA HANCA /j.Wigry -Kan. August./		51	1	4	1	1
16	M	KAN.AUGUST./Rygiel-j.Necko-Biebrza/	70		1	3	1	2
17	OK	LEGA /j.Olecko-j.Selmęt-j.Rajgrodzkie/		69	-	-	1	3
18	OK	DRĘŻCA /Ostróda - Wisła/		194	1	-	1	8
19	M	S.J. BRÓDN. /Tama Brodzka -Brodnica/		48	1	1	-	2
20	M	J.ŁĄTYSKIE /Ostróda-Mikomłyn-Iława/	46		1	-	1	1
21	OK	J.BRODNIC./J.Bachotek-j.Partyczyny, j. Skarlińskie/		36	-	1	-	2
22	OK	J.ŁĄTYSKIE -J.SZELĄG -OSTRÓDA	17		-	1	-	-
23	M	KAN. WARMIŃSKI /Ostróda-Elbląg/	77		-	1	-	4
24	M	BRDA /Nowa Brda - Wisła/		208	1	2	2	9
25	M	WDA /Lipusz - Wisła/		194	1	1	2	6
26	OK	NOGAT	62		-	-	-	4
27	OK	ODRA /Racibórz - j.Dąbie/	690		-	1	7	16
28	OK	BOBR /Bolesławiec -Krosno Odrz./		154	1	-	-	6
29	OK	WARTA /Sieradz-Kan.Warta - Gopło/		113	-	-	1	5
30	OK	WARTA /Kan.Warta -Notec -Kostrzyn/	407		-	2	5	11
31	OK	OBRA /Kościan - Warta /		210	-	-	1	11
32	OK	KAN. WARTA - NOTEC /GOPŁO/	26		-	-	-	1
33	OK	NOTEC /j.Gopło - Warta /	317		-	1	3	10
34	M	DRAWA /j.Drawskie - Notec /		194	3	2	2	4
35	OK	PARĘTA /Białogard - Bałtyk/		61	-	-	-	4
36	OK	LYNA /j. Łańskie - Bartoszyce /		157	-	-	1	7
		R A Z E M :	3.336	2.495	22	41	64	199
37	8 odcinków szlaków żeglarskich - walor OK bezpośrednio niezagospo- darowanych wg tabeli szlaków /Nr 10, 13, 15-19, 25/		136					

Tabela Nr 3

Z E S T A W I E N I E S Z C Z E G Ó Ł O W E

A. Istniejące i projektowane zagospodarowanie szlaków o przepustowości masowej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym

Stosowane skróty:

- rodzaj szlaku - żeglarski, Ż
 - kajakowy, K
walor szlaku - międzynarodowy, M
 - ogólnokrajowy, OK
stacja wodna - SW
ośrodek turystyki wodnej - OTW
ośrodek turystyczny przywodny - OTP

Lp.	Walor	Rodzaj	Szlak	od - do	Miejscowość	km	O b i e k t y			
							istniej.		projektowane	
							OTP	SW	OTW	SW
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	OK	Ż	WISŁA	ujście Przemyślan- morze 941 /0-941 km/	ujście Przemyślan	0				x
					Smolice	23			x	
					Chrzastowice	40				x
					ujście potoku	54				x
					Sciejowice	61				x
					Kościuszków	72			x	
					Kraków	75			x	
					ujście rz. Dłubni	89				x
					ujście potoku					
					Kościelnickiego	103				x
					Sokołowice	144				x
					ujście rz. Dunajca	161				x
					Nowy Korczyn	169			x	
					Szczucin	193				x
					Gliny Wielkie	217				x
					Osiek	237			x	
					Tarnobrzeg	255				x
					Sandomierz	269			x	
					Zawichost	288				x
					Annopol	299		x		
					Solec	331				x
					Lucyna	347				x
					Kasimierz	359			x	
					Puławy	372		x	x	
					Dęblin	393		x		
					Świerże Górne	425				x
					zadrzewiona wyspa	451				x
					Góra Kalwaria	476				x
					Świdry Małe	493				x
					Warszawa - Las	506		x	x	
					Nowodwory	525				x
					Warszawa-Północ	534			x	
					Nowy Dwór	549				x
					Czerwinski	579				x
					Wyszogród	587			x	
					Kępa Polska	607				x
					Płock	632		x	x	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			WISŁA c.d.		Uniejowo	650				x
					Dobrzyń	661				x
					Włocławek	680			x	
					Bobrowniki	696				x
					Ciechocinek	714			x	
					Toruń/Bazarowa Kępa	732			x	
					Smolno	748				x
					Solec Kujawski	763				x
					Ostromecko /Byd- goszew/	777			x	
					Topolno	796				x
					Świecie	812				x
					Grudziądz	834			x	
					Kozielec	857				x
					Gniew/ujście					
					Wierszow /	877				x
					Małe Mławy	895				x
					Tczew	908			x	
					Czerwone Budy	930				x
					Świbno	938				x
			Razem :	941			-	5	18	34
2	M	K	DUNAJEC	Nowy Targ-Wieża 199 /48 - 247 km/	Nowy Targ	48				x
					Czorsztyn	72			x	
					Krośnice	98				x
					Brzyna	121				x
					Nowy Sącz	139				x
					Znamierowice	156		x		
					Rożnów	163			x	
					Czechów zb.	178				x
					Bogumiłowice	213				x
					Niecieczna	234				x
			Razem :	199			-	1	2	7
3	OK	K	WISŁOKA	Dębica - Wieża 53 /104-157 km/	Dębica	104				x
					Mielec	138				x
					Wola Zdzadowska	155		x		
			Razem :	53			-	1	-	2
4	OK	K	SAN	Sanok - ujście 186 Wiślanka /147-333 km/	Sanok	147	x			
					Niewiastka	175				x
					Dynów	193		x		
					Dubiecko	210				x
					Chyrzynka	230				x
					Przemysł	258		x		
					Sońnica	281				x
					Jarosław	304				x
					Gorzyce	324				x
			Razem :	186			1	2	-	6
5	OK	2	SAN	ujście Wiślanka- Wieża 91 /333 - 424 km/	Leżajsk	341				x
					Ustronie	370				x
					Ulanów	381	x			
					Stalowa Wola	395				x
			Razem :	91			1	-	-	3
6	OK	K	PILICA	Przedbórz - Wieża 219 /123 - 342 km/	Przedbórz	123		x		
					Skotniki	140				x
					Zb.Sulejów	167			x	
					Smardzewice	194				x
					Tomaszów Maz.	204				x

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			PILICA o.l.		Spała	215				x
					Leśniczówka	233				x
					Nowe Miasto	256				x
					Dąbnówola	280				x
					Brzeście	296				x
					Warka	319		x		
			Razem :	219			-	2	1	8
7	OK	2	BUG	Mielnik-Zegrzynek 211 /596 - 807 km/	Mielnik	596			x	x
					Drohiczyn	630				x
					Butycki	651				x
					Nur	680				x
					Boreczek	704				x
					Brok	722			x	
					Budy Nowe	739				x
					Kamieńczyk	762				x
					Jasieniec Dln.	785				x
					Zegrzynek	807	x		x	
			Razem :	211			1	-	3	8
8	OK	2	NAREW	Łomża-Zegrzynek 171 /312 - 483 km/	Łomża	312				x
					Morgowniki	339	x		x	
					Łaskowiec	359				x
					Ostrołęka	369	x			
					Kruszewo	386				x
					Różan	400		x	x	
					Ostrykół	413				x
					Zambski Kościół	435				x
					Gnojno	439				x
					Pułtusk	453		x	x	
					Strzyża	462				x
			Razem :	171			2	2	3	7
9	OK	2	PISA	Pisz - Narew 80 /0 - 80 km/	db. miejsce	24				x
					Ptaki	43				x
					Gietki	60				x
			Razem :	80			-	-	-	3
10	M	2	SZLAK WIELKICH JEZIOR MAZUR- SKICH	Węgorzewo-Giżycko- -Mikołajki-Rucia- ne-Jabłoń / 1 - 110 km/ 110	Węgorzewo	1	x			x
					j. Mamry	4			x	
					j. Kisajno	18			x	
					Wilkowy					
					/j. Niegocin/	27	x		x	
					j. Szamoneckie	42				x
					Mikołajki	61			x	
					Kamień	73	x		x	
					Nida - Ruciane	85	x		x	
					Ozaple	97		x		
					Jabłoń	110		x		
			Razem :	110			4	2	6	2
11	OK	K	WIELKIE JEZIORA MAZURSKIE	Giżycko-j. Buwelno 30 - Okartowo	j. Ublick Mały	19+3				x
			Razem :	30			-	-	-	1
12	M	2	JEZIORO SNIARDWY - Kan. Jagliński - Pisz 20		j. Sniardwy		-	-	x	-
					Pisz		-	-	x	-
			Razem :	20			-	-	2	-
13	OK	K	JEZIORO BRZOZOLASEK -Pogubie- 29 -Pisz		Łacha	20				x

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Razem :	29		-	-	-	1
14	M	K	KRUTYNIA	Sorkwity-Kamień / 0 - 90 km/	90	Sorkwity /j.Lampackie /	0	x		
						Bienki /j.Białe/	17	x		
						Babigta /Babięcka Struga/	27	x		
						Spychowo/j.Pupskie/	40	x		
						Zgon /j.Mokra/	49	x		
						Krutyn /rz.Kruty- nia/	62	x		
						Ukta	75	x		
						Nowy Most	82	x		
				Razem :	90		2	6	-	-
15	M	K	CZARNA HANCZA	J.Wigry-Kan. August. / 60 - 111 km/	51	Gawrych Ruda /j.Wigry/		x		
						Stary Polwark /j.Wigry/		x	x	
						Wysoki Most	74	x		
						Prącki	87	x		
						Łoęki	99			x
						Jałowy Róg	109	x		
				Razem :	51		1	4	1	1
16	M	2	Kanał AUGUSTOWSKI	Rygiel-j.Necko- Biebrza /32 - 102 km/	70	Płaski	45	x		
						j. Serwy	49	x		
						Swoboda /j.Studzienie/	56	x		
						Augustów	67	x	x	
						Borki	83			x
						Debowa	100			x
				Razem :	70		1	3	1	2
17	OK	K	LEGA	j.Olecko-j.Selmęt- j. Rajgrodzkie	69	j. Olecko Wlk.	2			x
						Gąsiorowo /rz. Lega/	29			x
						j.Selmęt Wlk. /wyspa /	45			x
						j. Rajgrodzkie /j. Stackie /	65		x	
				Razem :	69		-	-	1	3
18	OK	K	DRWECA	Ostróda - Wisła /44 - 238 km/	194	Ostróda -Piławki	46	x	x	
						Franciszkowo	65			x
						ujęcie rz. Iławki	82			x
						Nowe Miasto Lub.	103			x
						Szramowo	121			x
						Józefat	170			x
						Golub-Dobrzyń	187			x
						Egliszewo	212			x
						Złotoria	237			x
				Razem :	194		1	-	1	8
19	M	K	SZLAK JEZIOR BRODNICKICH	Tama Brodzka - Brodnica	48	j.Bachotek	5	x		
						j.Ciche	18			x
						j. Łąki	34			x
						Brodnica	48		x	
				Razem :	48		1	1	-	2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
20	M	2	JEZIORA IŁAWSKIE	Ostróda-Miłomłyn 46 Iława	Chmielówka /j. Jeziorak/ Iława /j. Jeziorak/	28 46				x
				Razem :			1	-	1	1
21	OK	K	JEZIORA BRODNICKIE	j. Bachotek-Partę- 36 czynny -j. Skarlińskie	Dębno Wlk. Partęczynny Skarlin	18 24 35		x		x
				Razem :			-	1	-	2
22	OK	2	JEZIORA IŁAWSKIE	j. Szelaż -Ostróda 17	Stare Jabłonki			x		
				Razem :			-	1	-	-
23	M	2	KANAŁ WARMIŃSKI	Ostróda-Elbląg 77 / 0 - 77 km/	Majdany Małe /j. Ilińskie / j. Ruda Woda j. Sambródzkie Buczyniec Elbląg	19 22 38 51 77				x
				Razem :			-	1	-	4
24	M	K	BRDA	Nowa Brda-Wisła 208 /25 - 233 km/	Nowa Brda Zawada /j. Szczytno Małe/ Charzykowy /j. Charzykowskie/ Swornigacie /j. Witocznno/ j. Dybrzak Rytel Woziwoda Rudzki Most Zamrzenica Sokole Kuśnice Koronowo Łącznica Bydgoszcz - Czyżkówko	25 46 70 79 89 108 127 145 162 184 201 216		x		x
				Razem :			1	2	2	9
25	M	K	WDA /Czarna Woda/	Lipusz -Wisła 194 / 16- 210 km/	Lipusz Wdzydze Kiszewskie Czarna Woda ujście Czarnej Wda Błędno Mały Tlen Żur Przechowo	16 41 66 85 112 141 160 173 203				x
				Razem :			1	1	2	6
26	OK	2	NOGAT		Biała Góra Malbork dłb miejsce Kępki	1 16 32 50				x
				Razem :			-	-	-	4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27	OK	2	ODRA	Racibórz-j.Dąbie 690 /51 - 741 km/	Racibórz	51				x
					Jana	76				x
					Koźle	95			x	
					Mechanice	109				x
					Olszowy	122				x
					Opole	150			x	
					Chróstolice	171				x
					Brzeg	198				x
					Ratowice	228				x
					Wrocław	248		x	x	
					ujęcie rz.Widawy	267				x
					db.miejsce o 1 km od wci					
					Karów	374				x
					Głogów	395			x	
					Siedlisko	422				x
					db.miejsce o 1,5 km od Badowa	497				x
					Krosno Odrz.	514			x	
					Łomy	538				x
					db. miejsce	591				x
					Kostrzyn	615			x	
					Porzecze	631				x
					db. miejsce o 1 km od Radzi- szewa	728				x
					Szczecin	741			x	
					j.Dąbie ujęcie rz.Płoni	743				x
				Razem :	690			-	1	7
										16
28	OK	K	BOHR	Bolesławiec-Krosno 154 Odrz. /132 - 286 km/	Bolesławiec	132				x
					Nowa Oleszna	156				x
					Puszczykowo Małe	180				x
					wyspa	203				x
					Gorzupia Dolna	222	x			
					db. miejsce	244				x
					Zatoka	266				x
				Razem :	154			1	-	-
										6
29	OK	K	WARTA	Sieradz-Kanał- Warta-Notec 113 /304 - 417 km/	Sieradz	304				x
					Warta	320				x
					st.Jeziorsko	335			x	
					Książ Młynny	345				x
					Zagaj	376				x
					Koło	389				x
				Razem :	113			-	-	1
										5
30	OK	2	WARTA	Kanał -Kostrzyn 407 / 417 - 824 km/	Konin	420			x	
					Zagórów	451				x
					Zwola	521				x
					Śrem	532		x		
					Wysoczyn	547				x
					Puszczykowo	562				x
					Poznań	576			x	
					Poznań	580		x		
					Marianowo	597				x

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			WARTA o.d.		Szymankowo	611				x
					Oborniki	618			x	
					Stebnicko	636				x
					Marianowo	682				x
					Międzychód	695			x	
					Krobielewo	712				x
					db. miejsce	745				x
					Gorzów Wlkp.	767			x	
					Swierkocin	796				x
			Razem :	407			-	2	5	11
31	OK	K	OBRA -Lubuski Szlak Wodny	Kościan-Warta /100 - 310 km/ 210	Kościan	100				x
					Ziemin	127				x
					j. Sławskie /Obrzyca/	/1			x	
					j. Jasieńskie /Obrzyca/	/22				x
					Kopanica	154/42				x
					Zbąszyń	181/69				x
					j. Koninśkie	205/94				x
					Policko	228/116				x
					Międzyrzec	248/136				x
					roslewisko Obry	276/164				x
					Stary Dworek	297/185				x
					Skwiersyna /Warta 732 km/	310/198				x
			Razem :	210			-	-	1	11
32	OK	2	KANAL WARTA - Notec /Gopko/	26	j. Slesiańskie	17				x
			Razem :	26			-	-	-	1
33	OK	2	NOTEC	j. Gopko-Warta / 69 - 386 km/ 317	j. Gopko	69			x	
					Kruszwica	94				x
					Pakość	118				x
					j. Kierakowskie	139				x
					Antoniewo	157				x
					db. miejsce 1 km od wsi Tur	184				x
					Nakło	201		x	x	
					Osiek	220				x
					Antoniny	241				x
					Ujście	266				x
					Oluskowo	301				x
					Krzyż	336			x	
					Gościm	363				x
			Razem :	317			-	1	3	10
34	M	K	DRAWA	j. Drawskie- Notec / 25-214 km/ 194	Stare Drawsko					
					j. Drawskie/	24	x			
					j. Drawskie	25			x	
					Czaplinek /j. Drawskie/	30	x			
					Złoceniec	50	x			
					Drawsko Pom.	72		x		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			DRAWA c.d.		j.Lubie	85			x	
					j. Prostyni	112				x
					Prostynia	125				x
					Drawno /j.Dubie/	145		x		
					Sitnica	170				x
					Czarnolesie	191				x
			Razem :	194			3	2	2	4
35	OK	K	PARSETA	Białogard-Bałtyk 61 / 78 - 139 km/	Białogard	78				x
					Daszewo	97				x
					db. miejsce	118				x
					Kołobrzeg	136				x
			Razem :	61			-	-	-	4
36	OK	K	LYNA	j. Ikańskie - 157 Bartoszyce /14 - 171 km/	j. Ikańskie	14			x	
					j. Ustrzech	25				x
					Olsztyn	45				x
					j.Swobodne	76				x
					Smolajny	101				x
					Lidzbark Warm.	137				x
					Młynsko	157				x
					Bartoszyce	170				x
			Razem :	157			-	-	1	7
			O G O Ł E M :	5.967			22	41	64	199

Tabela Nr 3

B. Istniejące i projektowane zagospodarowanie szlaków o przepustowości indywidualnej i znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym

Lp.	Walor	S z l a k	Rodzaj szlaku		Lokalizacja obiektów	O b i e k t y		
			I	K		istniej.		projekt.
						OTF	SW	
1	M	POPRAD /Muszyna -Dunajec /		54	Muszyna /101/			1
2	OK	WISŁOK /Krosno-San/		149	Krosno /80/			1
3	OK	SANNA /Modliborzyc -Wisła/		85	Modliborzyc /7/			1
4	OK	NAREWKA /Białowieża - ujęcie do Narwi/		33	Białowieża /18/			1
5	OK	NAREW /ujęcie Narewki - ujęcie Biebrzy/		184	Wizna /142/			1
6	OK	NAREW /ujęcie Biebrzy - Łomża/	44		Tykocin /235/			1
7	OK	SUPRAŚL /Supraśl -Narew/		37	Supraśl /47/			1
8	OK	BIEBRZA /Lipsk - Kan. Augustowski /		52	Lipsk /22/			1
9	OK	BIEBRZA /Kan. Augustowski - Narew /	85		Goniądz /99/			1
10	OK	CZARNA HANGA /j.Hańcza - j. Wigry /		52	j.Hańcza/7/			1
11	OK	ROSPUDA /Filipów - j. Necko /		63	Filipów /18/			1
12	OK	JECHEŃIA /j.Rajgrodzkie - Biebrza/		34				
13	OK	BŁK /Czerwony Dwór - Błk/		50	j. Szwałk Wlk. /1/ j. Błokie /50/ j. Błokie /50/	1		1 1
14	OK	J.BŁKIE-J.DRUGLIN J. ORZEZ-J.TYRKŁO		47	j. Orzesz /1/ j. Orzesz /1/ j. Tyrkło /47/	1		1 1
15	OK	SAPINA /j. Kruklin-j.Swięcayty /		28	j. Kruklin /9/ j. Święcayty /37/			1 1
16	OK	J. WĄGIEL - J. WIERZBOWSKA - J. DEJNOWA		34	j. Wągiel /1/ j. Dejnowa /34/			1 1
17	OK	J.OMULEW - WIELBARK - PASYM - J. WADĄG		192	j. Omulew /1/ j. Sasek Wlk /82/ j. Kalwa /105/ j. Wadąg /175/			1 1 1 1
18	OK	IZAWKA /j. Jeziorak - Drwęca /		18				
19	OK	ZBREYCA /j. Somińskie - Witocznio/		38	j. Somińskie /1/			1
20	OK	WIERZYCA /j. Wierzyko-Wisła/		133	j. Wierzyko /2/			1
21	M	RADUNIA /j. Stężyckie - Motława/		97	j. Raduńskie /8/ j. Kłodno Białe /24/ j. Ostrayockie /31/ Gdańsk - Górk Biskupia /99/ Gdańsk -/Zabi Kruk/	1 1	1	1 1
22	OK	NYSA KŁODZKA -/zb. Otmuchów - Odra /		74				-

No.	Wzrost	S z l a k	Rodzaj szlaku		Lokalizacja obiektów	O b i e k t y		
			Z	K		istniej.		proj.
						OTP	SW	SW
23	OK	LOBEONKA /Dorotowo-Notec/		49	Dorotowo /20/			1
24	OK	GWDA /j. Wierzchowo-Notec/		143	j. Wierzchowo /20/			1
25	OK	REGA /Świdwin - morze /		137	Świdwin /42/ Mrzeżyno /178/			1 1
26	OK	PARSĘTA /Żarnowo-Białogard/ "		57	Żarnowo /20/			1
27	OK	WIEPRZA I STUDNICA /Kawcze - morze /		103	Kawcze /19/ Darłowo /116/			1 1
28	OK	SŁUPIA /J. Żukowskie - morze/		118	j. Żukowskie /39/ Ustka /154/			1 1
29	M	PASŁĘKA /j. Morąg - Zalew Wiślan /		156	j. Morąg /61/ Pasłęka /211/			1 1
30	OK	LYNA, MAROZKA /j. Maróz - j. Łańskie /		25				
R a z e m :			129	2.242		4	1	38
31	2 odcinki szlaków kajakowych bezpośrednio niezagospodarowanych w/g tabeli szlaków Nr 29 i 30.			40				

Tabela Nr 3

C. Istniejące i projektowane zagospodarowanie
ważniejszych pojedynczych akwenów

Lp.	Wa- lor	Nazwy, zbiorników i miejscowości	O b i e k t y			
			istniej.		projekt.	
			OTW	SW	OTW	SW
1	M	I. <u>Zalewy</u> <u>Szczeciński</u> 56.700 ha Kamień Pomorski Stępnica Nowe Warpno Wolin Lubin Połchowo			1 1 1 1 1 1	
2	M	<u>Wiśłany</u> 32.000 ha Kąty Rybackie Frombork Suchacz Tolkmicko Krynica Morska Piaski			2 1 1 1 1 1 1	4
		R a z e m 88.700 ha Razem obiektów			2 4	4 8
		2. <u>Pojedyncze jeziora</u>				
1	OK	Łebsko 7.530 ha			2	2
2	R	Miedwie 3.677 ha /Morzyczyn/	1		1	2
3	OK	Gardno 2.500 ha /Gardna Wielka/		1	1	1
4	OK	Jamno 2.290 ha			1	1
5	OK	Wielimie 1.830 ha			1	1
6	OK	Bukowo 1.800 ha			1	1
7	M	Dobskie 1.776 ha			1	1
8	R	Żarnowieckie 1.470 ha			1	1
9	R	Powidzkie 1.200 ha			1	
10	OK	Wicko 1.125 ha				1
11	OK	Narie k/Mragowa 1.097 ha			1	
12	OK	Gołdapiwo 1.070 ha	.			1
13	R	Dadaaj 1.051 ha			1	
		R a z e m 28.416 ha Razem obiektów	1	1	12	12

Lp.	Wa- lor	Nazwy zbiorników i miejscowości	O b i e k t y			
			istniej.		projekt.	
			OTP	SW	OTW	SW
3. <u>Zbiorniki sztuczne istniejące</u>						
1	R	Goczałkowice 3.800 ha			1	2
2	M	Solina 2.200 ha			1	2
3	R	Turawa 2.200 ha			1	2
4	R	Otmuchów 2.000 ha			1	2
5	R	Tresna 1.030 ha			1	
6	R	Kozłowa Góra 580 ha				1
7	R	Przeczyca 430 ha				1
8	R	Porąbka 370 ha				1
9	R	Inne 600 ha				1
		Razem 13.210 ha				
		Razem obiektów :			5	12
4. <u>Zbiorniki sztuczne projektowane</u>						
1	R	Brzegi ok. 1.700 ha			1	2
2	R	Dobczyce ok. 1.300 ha			1	1
		/w budowie/				
3	R	Głębinów ok. 1.000 ha			1	1
		/w budowie/				
4	R	Świnna Poręba ok. 1.500 ha			1	1
5	R	Wielowieś				
		Klasztorna ok. 3.000 ha			1	2
		Razem 9.500 ha				
		Razem obiektów :			5	7
		O g ó ł e m : 138.826 ha	1	1	26	39

Tabela Nr 3

D. Istniejące zagospodarowanie szlaków o znaczeniu regionalnym i mniej ważnych akwenów

Lp.	Województwo	ciek/akwen	Miejscowość	Obiekty	
				OTP	SW
1	Białostockie	rz. Gołdap	Gołdap	1	
2	Bydgoskie	j. Ostrowskie	Przyjezierze	1	
3	"	j. Wieleckie	Wiele	1	
4	"	j. Żnińskie	Żnin	1	
5	Gdańskie	j. Potęgowskie	Potęgowo		1
6	Kieleckie	rz. Nida	Nowy Korczyn		1
7	"	rz. Nida	Pińczów		1
8	Koszalińskie	j. Dłusko	Dłusko	1	
9	"	j. Raduń-Zamkowa	Wałcz		1
10	Krakowskie	Zalew między Porąbką a Tresną	Międzybrodzie Białskie		1
11	Olsztyńskie	j. Mój	Czerniki k/Kętrzyna		1
12	"	rz. Guber	Kętrzyn		1
13	Opolskie	lokalne stawy	Pokrzywna		1
14	Poznańskie	j. Kórnickie	Kórnik		1
15	"	j. Dominickie	Boszkowo		1
16	"	j. Chodzieskie	Chodzież	1	
17	Warszawskie	j. Zdvorskie	Koszelówka		1
18	Wrocławskie	rz. Pełcznica	Wałbrzych		1
19	"	rz. Bystrzyca	Zagórze Śl.		1
20	Zielonogórskie	j. Łagowskie	Łagów Lubuski	1	
	R a z e m :	-		7	13

Tabela Nr 4

ZESTAWIENIE SZCZEGÓŁOWE

istniejących przywodnych ośrodków turystycznych
/domy wycieczkowe z wypożyczalnią sprzętu wodnego/

Województwo	Miejscowość - zbiornik - ciek	Ilość miejsc:			
		Stałych		Namiotowych	
		Rzecz. w.	Tur. wodna	Rzecz. w.	Tur. wodna
BIALOOSTOCKIE	/5/ Augustów /j. Necko/ Błk /j. Błckie/ Goldap /rz. Goldap/ Morgowniki /rz. Narew/ Stary Polwark /j. Włgry/	234 84 47 35 288	13 7 7 13 13	200 - - 50 50	20 5 15 20 20
		688	53	300	80
BYDGOSKIE	/6/ Bachotek /j. Bachotek/ Charzykowy /j. Charzykowskie/ Mały Tleń /rz. Wda/ Przyjesierse /j. Ostrowskie/ Wiele /j. Wieleckie/ Żnin /j. Żnińskie/	149 117 - 124 25 48	13 13 13 7 7 7	130 50 120 - 50 280	20 20 20 15 15 15
		463	60	630	105
GDANSKIE	/2/ Gdańsk Chmielno /j. Kłodno - Białe/	80 24	7 7	- -	5 5
		104	14	-	10
KOSZALINSKIE	/4/ Czaplinek /j. Drawskie/ Stare Drawsko /j. Drawskie/ Żłocieńiec /rz. Drawa/ Dłusko /j. Dłusko/	56 45 20 28	13 13 13 7	200 50 50 50	20 20 20 15
		149	46	350	75
OLSZTYNSKIE	/9/ Iława /j. Jeziorak/ Kamień /j. Bełdany/ Krutyn /rz. Krutynia/ Nida-Ruciane /j. Nidzkie/ Orzysz /j. Orzysz/ Ostróda - Północ /j. Drwęckie/ Węgorzewo /j. Mamry/ Wilkały /j. Niegocin/ Zgon /j. Mokre/	185 260 95 420 36 205 100 150 196	13 13 13 13 7 13 13 13 13	200 200 - 200 50 200 200 66 50	20 20 20 20 5 20 20 20 20
		1.647	111	1.166	165
POZNANSKIE	/1/ Chodzież /j. Chodzieńskie/	80	7	-	15
RZESZOWSKIE	/2/ Ulanów /rz. San/ Sanok /rz. San/	20 48	13 13	- 50	20 20
		68	26	50	40
SZCZECIŃSKIE	/1/ Morzeszyn /j. Miedwie/	118	11	100	13
WARSZAWSKIE	/2/ Zegrzany /Zb. Dęba/ Ostrołęka /rz. Narew/	135 87	13 13	50 30	20 20
		222	26	80	40
ZIELONOGÓRSKIE	/2/ Legów Lubuski /j. Łagowskie/ Gorzupia Dolna /rz. Bóbr/	120 82	7 13	200 40	15 20
		202	20	240	35
Razem	34 obiekty	3.741	374	2.916	578

Tabela Nr 5

ZESTAWIENIE SZCZEGÓŁOWE
istniejących stanic wodnych

Województwo	Miejscowość- zbiornik - ciek	Ilość miejsc	
		stałych	namiotowych
BIAŁOSTOCKIE *****	/7/		
	Pracki /Czarna Hańcza	45	50
	Gawrych Ruda / j. Okrągłe - Wigry /	30	30
	Płaska /Kanał Augustowski /	25	50
	Jałowy Bóg /Czarna Hańcza /	30	50
	Serwy / j. Serwy /	50	50
	Swoboda - Studzieniczne /j. Studzieniczne/	76	50
	Wysoki Most /Czarna Hańcza /	24	50
	Razem :	280	280
BYDGOSKIE *****	/4/		
	Brodnica /rz. Drwica /	153	50
	Nakło /Notec /	20	30
	Sokoła Kuźnica /Brda/	30	50
	Swornigacie /Brda - j. Witocznio/	24	30
	Razem :	227	160
ODANSKIE *****	/4/		
	Elbląg /rz. Elbląg /	40	80
	Potęgowo /j. Potęgowskie /	64	50
	Wdzydze Kiszewskie /Wdzydza/	148	30
	Brodnica Dolna /j. Raduńskie /	50	20
	Razem :	302	180
KIELECKIE *****	/3/		
	Nowy Korczyn /Nida, Wisła/	30	20
	Przedbórz /Pilica/	20	40
	Pińczów /Nida/	20	60
	Razem :	70	120
KOSZALIŃSKIE *****	/3/		
	Drawsko Pomorskie /rz. Drawa /	20	40
	Gardna Wielka / j. Gardno/	98	20
	Wałcz /j. Raduń-Zamkowa/	72	-
	Razem :	190	60
KRAKOWSKIE *****	/2/		
	Międzybrodzie Białskie		
	/Zalew m. Porąbką a Tresa /	40	30
	Złomirowice /j. Rożnowskie /	149	-
	Razem :	189	30
LUBELSKIE *****	/2/		
	Annopol /Wisła /	30	30
	Puławy /Wisła /	-	50
	Razem :	30	80

Województwo	- Miejscowość - zbiornik - ciek	Ilość miejsc	
		Stałych	Hamietowych
OLSZTYŃSKIE	/12/		
=====	Babięta /Babięcka Struga /	22	30
	Bienki /j. Białe/	22	30
	Czaple /j. Miłskie /	40	150
	Czerniki /j. Mój/	30	-
	Jabłoń /j. Brzozolasek /	140	60
	Kętrzyn /rz. Guber /	22	-
	Nowy Most /rz. Krutynia/	22	50
	Partaczyny /j. Partaczyny/	22	14
	Sorkwity /j. Lampackie /	40	50
	Spychowo /j. Pupa /	50	50
	Stare Jabłonki /j. Szeląg /	70	100
	Uka /rz. Krutynia/	22	30
	Razem :	502	564
OPOLSKIE	/1/		
=====	Pokrzywna /lokalne Stawy/	120	30
POZNAŃSKIE	/4/		
=====	Kórnik /j. Kórnickie /	-	50
	Poznań /rz. Warta /	20	30
	Śrem /rz. Warta /	20	30
	Bolesław /j. Dominickie /	100	10
	Razem :	140	120
RZESZÓWSKIE	/3/		
=====	Dynów /rz. San /	20	20
	Przemysław /rz. San /	20	20
	Wola Zdzowska /rz. Wisłoka/	20	-
	Razem :	60	40
SEZEGIŃSKIE	/1/		
=====	Drawno /j. Dubie /	100	100
WARSZAWSKIE	/7/		
=====	Warszawa - Las /rz. Wisła /	70	70
	Dęblin /rz. Wisła /	6	30
	Różan /rz. Warę /	51	20
	Pułtusk /rz. Warę /	85	30
	Konarska /j. Złotnickie /	80	50
	Płock /rz. Wisła /	45	-
	Warka /rz. Pilica /	52	20
	Razem :	389	220
WROCŁAWSKIE	/3/		
=====	Wrocław /rz. Odra /	20	30
	Wałbrzych /rz. Półcznica /	20	30
	Zagórze Śl. /rz. Bystrzyca /	16	30
	Razem :	56	90
OGÓŁEM 56 obiektów		2.681	2.074

Tabela Nr 6

Z e s t a w i e n i e z b i o r e
istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb
turystyki wodnej

Lp.	W o j e w ó d z t w o	I S T N I E J A C E				P R O J E K T O W A N E			
		Ilość obiek- tów	O T P		Ilość obiek- tów	Ilość obiek- tów	O T W		S W
			Ilość miejsc stałych	Ilość miejsc namiot.			Ilość miejsc stałych	Ilość miejsc namiot.	
1	Białostockie	5	53	80	7	280	1.000	1.000	1.100
2	Bydgoskie	6	60	105	4	227	2.000	2.000	1.400
3	Gdańskie	2	14	10	4	302	800	800	1.100
4	Katowickie	-	-	-	-	-	200	200	300
5	Kieleckie	-	-	-	3	70	800	800	550
6	Koszalińskie	4	46	75	3	190	1.600	1.600	1.150
7	Krakowskie	-	-	-	2	189	1.600	1.600	950
8	Lubelskie	-	-	-	2	30	400	400	100
9	Łódzkie	-	-	-	-	-	200	200	300
10	Olsztynskie	9	111	165	12	502	3.000	3.000	1.800
11	Opolskie	-	-	-	1	120	1.000	1.000	550
12	Poznańskie	1	7	15	4	140	1.500	1.500	1.100
13	Rzeszowskie	2	26	40	3	60	200	200	800
14	Szczecińskie	1	11	13	1	126	800	800	550
15	Warszawskie	2	26	40	7	389	1.600	1.600	900
16	Wrocławskie	-	-	-	3	56	200	200	250
17	Zielonogórskie	2	20	35	-	-	1.000	1.000	900
	R a z e m :	34	374	578	56	2.681	18.000	18.000	13.800

Tabela Nr 7

ZESTAWIENIE SZCZEGÓŁOWE
istniejącego i projektowanego zagospodarowania szlaków
i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej /wg wojewódstw/

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	O b i e k t y			
				Istniejące		Projektowane	
				OTP	SW	OTW	SW
1	BIAŁOSTOCKIE						
	j. Hańcza	Cz. Hańcza	7				x
	Gawrych Ruda j. Wigry	- " -			x		
	Wysoki Most	- " -	74		x		
	Frącki	- " -	87		x		
	Łoski	- " -	99				x
	Jałowy Róg	- " -	109		x		
	Stary Polwark j. Wigry	- " -	59	x		x	
	Białowieża	Narewka	18				x
	Wizna	Narew	142				x
	Tykocin	- " -	235				x
	Łomża	- " -	312				x
	Morgowniki	- " -	339	x		x	
	j. Olecko Wielkie	Lęga	2				x
	Gąsiorowo	- " -	29				x
	j. Selmęt	- " -	45				x
	j. Rajgrodzkie	- " -	65			x	
	Płaska	Kan. Augustowski	45		x		
	Serwy	- " -	49		x		
	Swoboda-Studzieniec	- " -	56		x		
	Augustów	- " -	67	x		x	
	Borki	- " -	83				x
	Dębowo	- " -	100				x
	Mielnik	Bug	596			x	x
	Drohiczyn	- " -	630				x
	Bużyski	- " -	651				x
	Ptaki	Pisa	43				x
	Gietki	- " -	60				x
	Lipok	Biebrza	22				x
	Goniądz	- " -	99				x
	Elk	j. Elckie		x			
	j. Szawałk Wielki	rz. Elk	1				x
	j. Elckie	- " -	50				x
	Gołdap	rz. Gołdap		x			
	Supraśl	rz. Supraśl	47				x
	Filipów	Rozpuda	18				x
		razem województwo		5	7	5	22
2	BYDGOSKIE						
	Dobryń	Wisła	661				x
	Włocławek	- " -	680			x	
	Bobrowniki	- " -	696				x
	Ciechocinek	- " -	714			x	
	Toruń	- " -	732			x	
	Smolno	- " -	748				x
	Solec Kujawski	- " -	763				x
	Ostroniecko /Bydgoszcz /	- " -	777			x	
	Topolno	- " -	796				x
	Świecie	- " -	812				x
	Grudziądz	- " -	834			x	
	j. Gopło	Notec	69			x	
	Kruszwica	- " -	94				x
	Pakość	- " -	118				x
	j. Kierzkowakie	- " -	139				x
	Antoniewo	- " -	157				x
	db. m. 1 km od w. Tur	- " -	184				x
	Nakło	- " -	201		x	x	
	Osiek rz. Łobżonka	- " -	220				x
	Józefat	Drwęca	170				x
	Gołub - Dobryń	- " -	187				x
	Elgiszewo	- " -	222				x
	Złotoria	- " -	237				x

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	O b i e k t y			
				Istniejące		Projektowane	
				OTP	SW	OTP	SW
	Charszowy j. Charszowskie Brda		70	x		x	
	Swornigacie j. Witeczno	- " -	79		x		
	j. Dybrak	- " -	89				x
	Rytel	- " -	108				x
	Woziwoda	- " -	127				x
	Rudzki Most	- " -	145				x
	Zamrzenica	- " -	162				x
	Sokole Kuźnica	- " -	173		x		
	Koronowo	Brda	184			x	
	Łącznica	- " -	201				x
	Bydgoszcz - Czerwakówka	- " -	216				x
	Mały Tlen	Wda	160	x			
	Żur	- " -	173			x	
	Przechowo	- " -	203				x
	j. Bachotek	Szl. Jez. Brodn.	5	x			
	j. Cienie	- " -	18				x
	Dębno	- " -	18				x
	j. Łąki	- " -	34				x
	Brodnica	- " -	48		x		
	Wiele	j. Wieleckie		x			
	Przyjezierze	j. Ostrowskie		x			
	Żnin	j. Żnińskie		x			
	Dorotowo	Łobżonka	20				x
	razem województwo			6	4	10	28
3	<u>GDANSKIE</u>						
	Lipusz	Wda	16				x
	Wąsydne Kiszewskie	- " -	41		x	x	
	Czarna Woda	- " -	66				x
	ujście Czarnej	- " -	85				x
	Wda	- " -	112				x
	Błądno	- " -	141				x
	Kozielec	Wisła	857				x
	Gniew	- " -	877				x
	Małe Matwy	- " -	895				x
	Tożew	Wisła	908			x	
	Czerwone Budy	- " -	930				x
	Swibno	- " -	938				x
	Biała Góra	Hogat	1				x
	Malbork	- " -	16				x
	db. miejsce	- " -	32				x
	Kępki	- " -	50				x
	j. Radwiśkie	Radunia	8				x
	Ohmielno /j. Kłodzko						
	-Biały-	- " -	24	x			
	Brodnica Dolna	- " -	31		x		
	Żabi Kruk	- " -					x
	Krynica Morska	Zalew Wiślany					x
	Piaski	- " -					x
	Tolkmicko	- " -					x
	Suchacz	- " -					x
	Katy Rybackie	- " -				x	
	j. Żarnowieckie					x	x
	j. Wierzycko	Wierzyca	2				x
	Gdańsk			x			
	Potęgowo	j. Potęgowskie			x		
	Elbląg	Kan. Warciński	77		x		
	razem województwo			2	4	4	22
4	<u>KATOWICKIE</u>						
	ujście rz. Przemszy	Wisła	0				x
	Goczałkowice Zb.					x	x
	Goczałkowice Zb.						x
	Przeoryce						x
	Kozłowa Góra						x
	Dzierżno						x
	razem województwo			-	-	1	6

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	Obiekty			
				Istniejące		Projektowane	
				OTF	SW	OTF	SW
5	<u>KIELECKIE</u>						
	Nowy Korczyn	Wisła	169		x	x	
	Osiek	- " -	237			x	
	Sandomierz	- " -	269			x	
	Zawichost	- " -	288				x
	Solec	- " -	331				x
	Swierże Górne	- " -	425				x
	zadrzewiona wyspa	- " -	451				x
	Przedbórz	Pilica	123		x		
	Skotniki	- " -	140				x
	Smardzewice	- " -	194				x
	Leśniczówka	- " -	233				x
	Dębnówka	- " -	280				x
	Brzeście	- " -	296				x
	Brześć	Widza	73			x	x
	Brześć	- " -	73				x
	Pinasów	- " -	117		x		
	razem województwo			-	3	4	11
6	<u>KOSZALIŃSKIE</u>						
	Żarnowo	Paręta	20				x
	Białogard	- " -	78				x
	Daszewo	- " -	97				x
	db. miejsce	- " -	118				x
	Kołobrzeg	- " -	136				x
	Stare Drawsko						
	/j. Drawskie/	Drawa	24	x			
	j. Drawskie	- " -	25			x	
	Czaplinek /j. Drawskie/	- " -	30	x			
	Złocieniec	- " -	50	x			
	Drawsko Pomorskie	- " -	72		x		
	j. Lubie	- " -	85			x	
	j. Prostynia	- " -	112				x
	Prostynia	- " -	125				x
	Nowa Brda	Brda	25				x
	Zamda	- " -	46				x
	j. Żukowskie	Słupia	39				x
	Ustka	- " -	154				x
	Kawcze	Wieprza	19				x
	Darłowo	- " -	116				x
	Wałcz	j. Raduńskie - Zankowa			x		
	Dzusko	j. Długie		x			
	Świdwin	Kępa	42				x
	Sominy /j. Sowińskie /	Zbrzyca	1				x
	Wierszchowo	Gwda	4				x
	j. Wisko						x
	j. Jamno					x	x
	j. Bukowo					x	x
	j. Gardno				x	x	x
	j. Lebsko					x	x
	j. Lebsko					x	x
	j. Wielimie					x	x
	razem województwo			4	3	8	23
7	<u>KRAKÓWSKIE</u>						
	Nowy Targ	Dunajec	48				x
	Czorsztyn	- " -	72			x	
	Krośnice	- " -	98				x
	Brzyna	- " -	121				x
	Nowy Sącz	- " -	139				x
	Znamierowice	- " -	156		x		
	Rośnów	- " -	163			x	
	Czechów zb.	- " -	178				x
	Bogumiłowice	- " -	213				x
	Nieciecza	- " -	234				x

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	O b i e k t y			
				Istniejące		Projektowane	
				OTF	SW	OTW	SW
8	Smolice	Wisła	23			x	
	Chrzastowice	- " -	40				x
	ujęcie potoku	- " -	54				x
	Ściejowice	- " -	61				x
	Kościuszkó	- " -	72			x	
	Kraków	- " -	75			x	
	ujęcie rz. Dłubni	- " -	89				x
	ujęcie pot. Kościelnickiego	- " -	103				x
	Sokołowice	- " -	144				x
	ujęcie rz. Dunajec	- " -	161				x
	Szczucin	- " -	193				x
	Muszyna	Poprad	101				x
	Porąbka zb.						x
	Swinna Porąbka zb.					x	x
	Dobczyce zb.					x	x
	Tresna zb.					x	
	Międzybrodzie Bielskie zb.				x		
	razem województwo			-	2	8	19
9	<u>LUBELSKIE</u>						
	Annopol	Wisła	299		x		
	Lucymia	- " -	347				x
	Kacimierz	- " -	359			x	
	Puławy	- " -	372		x	x	
	Modliborzycze	Sanna	7				x
9	razem województwo			-	2	2	2
9	<u>ŁÓDZKIE</u>						
	Sieradz	Warta	304				x
	Warta	- " -	320				x
	Księża Młyny	- " -	345				x
	Sulejów	Pilica	167			x	
	Tomaszów Mazowiecki	- " -	204				x
	Spała	- " -	215				x
	Nowe Miasto	- " -	256				x
10	razem województwo			-	-	1	6
10	<u>OLSZTYŃSKIE</u>						
	Węgorzewo	Szl. Wlk. J. Maz.	1	x			x
	j. Mamry	- " -	4			x	
	j. Kisajno	- " -	18			x	
	Giżycko j. Niegocin	- " -	25			x	
	Wilkasy	- " -	27	x			
	j. Szymoneckie	- " -	42				x
	j. Sniardwy	- " -				x	
	Mikołajki	- " -	61			x	
	Kamień	- " -	73	x		x	
	Nida-Ruciane	- " -	85	x		x	
	Czaple	Szl. Wlk. J. Maz.	97		x		
	Jabłoń j. Brzozosiek	- " -	110		x		
	j. Ublik Mały	Wlk. J. Maz.	19+3				x
	Pisz	- " -				x	
	j. Dobskie	- " -				x	x
	j. Łańskie	Łyna	14			x	
	j. Ustrych	- " -	25				x
	Olsztyn	- " -	45				x
	j. Swobodne	- " -	76				x
	Smolajny	- " -	101				x
	Lidzbark Warmiński	- " -	137				x
	Młynisko	- " -	157				x
	Bartoszyce	- " -	170				x
	Sorkwity	Krutynia	0		x		
	Bielki j. Białe	- " -	17		x		
	Babięta /Babięcka Struga/	- " -	22		x		
	Spychowo /j. Pupskie/	- " -	40		x		

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	O b i e k t y			
				Istniejące		Projektowane	
				OTF	SW	OTW	SW
	Zgon j. Mokre	Krutynia	49	x			
	Krutyni	- " -	62	x			
	Ukta	- " -	75		x		
	Nowy Most	- " -	82		x		
	Wielkie Partęczyny	Szlak J. Brodn.	24		x		
	Stare Jabłonki	- " -			x		
	Skarlin	- " -	35				x
	Iława j. Jeziorak	- " -	46	x		x	
	Ostróda - Piławki	Drwęca	46	x		x	
	Franciszkowo	- " -	65				x
	ujęcie* Iławki	- " -	82				x
	Nowe Miasto Lubawskie	Drwęca	103				x
	Szramowo	- " -	121				x
	Majdany Małe	Kan. Warmiński	19				x
	j. Ruda Woda	- " -	22				x
	j. Sambródskie	- " -	38				x
	Buczyniec	- " -	51				x
	j. Kruklin	Sapina	9				x
	j. Gołdapiwo	- " -	18				x
	j. Święcajty	- " -	37				x
	j. Dejnowa	j. Wągiel	34				x
	j. Wągiel	j. Dejnowa	1				x
	j. Sasek Wielki	Omulew-Wielbark	82				x
	j. Kalwa	- " -	105				x
	j. Omulew	- " -	1				x
	Pańkę	Pańkę	211				x
	Gmielewka	j. Jeziorak					x
	j. Morąg	Pańkę	61				x
	j. Tyrkło	j. Elckie-Druglin	47				x
	j. Wadąg	Omulew-Wielbark	175				x
	j. Dadał					x	
	Frombork	Zal. Wiślany				x	
	Narie					x	
	Orzysa	j. Orzysa		x			x
	Kętrzyn	rz. Guber			x		
	Czerniki	j. Mój			x		
	db. miejsce	Pisa	24				x
	Łacha	j. Brzozolasek	20				x
		razem województwo		9	12	15	36
11	<u>OPOLSKIE</u>						
	Racibórz	Odra	51				x
	Jana	- " -	76				x
	Koźle	- " -	95			x	
	Mechanice	- " -	109				x
	Olszowy	- " -	122				x
	Opole	- " -	150			x	
	Chróścice	- " -	171				x
	Brzeg	- " -	198				x
	Turawa zb.					x	x
	Turawa zb.					x	x
	Otmuchów zb.					x	x
	Otmuchów zb.					x	x
	Głębinów zb.					x	x
	Pokrzywna zb.				x		
		razem województwo		-	1	5	11
12	<u>POZNANSKIE</u>						
	Jeziorako zb.	Warta	335			x	
	Zagał	- " -	376				x
	Koło	- " -	389				x
	Konin	- " -	420			x	
	Zagórz	- " -	451				x
	Zwola	- " -	521				x
	Śrem	- " -	532		x		
	Wysoczyn	- " -	547				x

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	O b i e k t y			
				Istniejące		Projektowane	
				OTP	SW	OTW	SW
	Puszczykowo	Warta	562				x
	Poznań	- " -	576			x	
	Poznań	- " -	580		x		
	Marianowo	- " -	597				x
	Szymankowo	- " -	611				x
	Oborniki	- " -	618			x	
	Stobnieko	- " -	636				x
	Marianowo	- " -	682				x
	Międzychód	- " -	695			x	
	Antoniny	Notec	241				x
	Ujście	- " -	266				x
	Cisskowo	- " -	301				x
	Kościan	Obra	100				x
	Ziemin	- " -	127				x
	Kopanica	Obra /Obrzyca/	154/42				x
	Zbąszyń	- " -	181/69				x
	j. Konin	- " -	205/94				x
	Czarneleś	Drawa	191				x
	Krzyż	- " -	216			x	
	j. Powidzkie					x	
	Wielowieś Klasztorna zb.					x	
	Wielowieś Klasztorna zb.					x	
	Chodzież	j. Chodzieskie		x			
	Kórnik	j. Kórnickie			x		
	j. Slesiańskie	Kan. Warta-Notec	17				x
	Boszkowo	j. Dominickie			x		
	razem województwo			1	4	8	22
13	<u>RZESZOWSKIE</u>						
	Gliny Wielkie	Wisła	217				x
	Tarnobrzeg	- " -	255				x
	Dębica	Wisłoka	104				x
	Mielec	- " -	138				x
	Wola Zdzakowska	- " -	155				
	Sanok	San	147	x	x		
	Niewistka	- " -	175				x
	Dynów	- " -	193		x		
	Dubiecko	- " -	210				x
	Chyrowka	- " -	230				x
	Przemysł	- " -	258		x		
	Sońnica	- " -	281				x
	Jarosław	- " -	304				x
	Gorzyce	- " -	324				x
	Lesajsk	- " -	344				x
	Chałupki	- " -	370				x
	Ulanów	- " -	381	x			
	Stalowa Wola	- " -	395				x
	Krosno	Wisłok	80				x
	Solina zb.					x	
	Solina zb.					x	
	razem województwo			2	3	1	16
14	<u>SZCZECIŃSKIE</u>						
	Kamień Pomorski	Zalew Szczeciński				x	
	Stepnica	- " -				x	
	Lubin	- " -					x
	Połchowo	- " -					x
	Wolin	- " -					x
	Nowe Warpno	- " -					x
	Porzeckie	Odra	631				x
	db. m.lkm od Radzi Szewa	- " -	728				x
	j. Dąbie	- " -	741				x
	Szczecin	- " -	743				x
	Drawno /j. Dąbie /	Drawa	145		x	x	
	Sitnica	- " -	170				x
	j. Miedwie			x		x	x

Lp.	Województwo miejscowość	Szlak-akwen	Lokalizacja km szlaku	O b i e k t y			
				Istniejące		Projektowane	
				OTP	SW	OTW	SW
15	j. Miedwie	Rega razem województwo	178				x
	Mrzeżyno						x
	<u>WARSZAWSKIE</u>			1	1	4	11
	Łaskowiec	Narew	359				x
	Ostrołęka	- " -	369	x			
	Kruszewo	- " -	386				x
	Różan	- " -	400		x	x	
	Ostryków	- " -	413				x
	Zambski Kościelne	- " -	435				x
	Gnojno	- " -	439				x
	Pułtusk	- " -	453		x	x	
	Strzyże	- " -	462				x
	Deblin	Wisła	393		x		
	Góra Kalwaria	- " -	476				x
	Świdry Małe	- " -	493				x
	Warszawa-Łas	- " -	506		x	x	
	Nowodwory	- " -	525				x
	Warszawa-Północ	- " -	534			x	
	Nowy Dwór	- " -	549				x
	Czerwińsk	- " -	579				x
	Wyszogród	- " -	587			x	
	Kępa Polska	- " -	607				x
	Płock	- " -	632		x	x	
	Uniejowo	- " -	650				x
	Nur	Bug	680				x
	Boreczek	- " -	704				x
	Brok	- " -	722			x	
	Budy Nowe	- " -	739				x
	Kamieńczyk	- " -	762				x
	Jasieniec Dolny	- " -	785				x
	Zegrzynek	- " -	807	x		x	
	Koszelówka	j. Zdrowskie			x		
	Warka	Pilica	319		x		
		razem województwo		2	7	8	18
16	<u>WROCŁAWSKIE</u>						
	Ratowice	Odra	228				x
	Wrocław	- " -	248		x	x	
	ujście rz. Widawy	- " -	267				x
	db. m. 1 km od w. Larów	- " -	374				x
	Bolesławiec	Bóbr	132				x
	Nowa Olesza	- " -	156				x
	Wałbrzych	Pełcznica			x		
	Zagórze Śląskie	Bystrzyca			x		
		razem województwo		-	3	1	5
17	<u>ZIELONOGÓRSKIE</u>						
	Puszczykowo Małe	Bóbr	180				x
	wyspa	- " -	203				x
	Gorzupia Dolna	- " -	222	x			
	db. miejsce	- " -	244				x
	Zatoka	- " -	266				x
	Głogów	Odra	395			x	
	Siedlisko	- " -	422				x
	db. m. 1,5 km od Będowa	- " -	497				x
	Krosno Odrzańskie	- " -	514			x	
	Łomy	- " -	538				x
	db. miejsce	- " -	591				x
	Kostrzyn	- " -	615			x	
	j. Sławskie	Obra /Obrzyca/	/1			x	
	j. Jasieńskie	- " -	/22				x
	Skwiersyna	- " -	310/198				x
	Policko	- " -	228/116				x
	Międzyrzecz	- " -	248/136				x
	rozlewisko Obry	- " -	276/164				x
	Stary Dworek	- " -	297/185				x
	Krobielewo	Warta	712				x
	db. miejsce	- " -	745				x
	Gorzów Wlkp.	- " -	767			x	
	Świerkocin	- " -	796				x
	Zagów Lubuski	j. Zagowskie		x			
	Gańcin	Noteć	363				x
		razem województwo		2	-	5	18
	O g ó ł e m :			34	56	90	276

Tabela Nr 8

Z e s t a w i e n i o z b i o r c z e p r o j e k t u
zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej w poszczególnych okresach 5-letnich

	1 9 7 0			1 9 7 5			1 9 8 0			1 9 8 5		
	Ilość obiektów	Miejsca stałe	Miejsca namiotowe	Ilość obiektów	Miejsca stałe	Miejsca namiotowe	Ilość obiektów	Miejsca stałe	Miejsca namiotowe	Ilość obiektów	Miejsca stałe	Miejsca namiotowe
A	63	2.205	2.114	107	7.619	7.374	198	15.469	15.224	304	24.669	24.424
B	5	78	40	10	500	470	24	1.200	1.170	39	1.950	1.920
A + B	68	2.283	2.154	117	8.119	7.844	222	16.669	16.394	343	26.619	26.344
C	2	109	33	18	1.998	1.920	41	4.498	4.420	66	7.248	7.170
D szlaki	6	115	155	5	108	140	5	108	140	5	108	140
D akweny	14	548	310	6	506	220	8	506	220	8	506	220
Razem D	20	663	465	13	614	360	13	614	360	13	614	360
A + B + D	74	2.398	2.309	122	8.227	7.984	227	16.777	16.534	348	26.727	26.484
C + D	16	657	343	26	2.504	2.140	49	5.004	4.640	74	7.754	7.390
* Ogółem :	90	3.055	2.652	148	10.731	10.124	276	21.781	21.174	422	34.481	33.874

Tabela Nr 9

W s k a z n i k i

zagospodarowania szlaków i akwenów w poszczególnych okresach 5-letnich
/Ilość miejsc w obiektach turystycznych na 1 km szlaków i 100 ha akwenów/

	Długość pow.	1970			1975			1980			1985		
		Miejsc			Miejsc			Miejsc			Miejsc		
		Stale	Namiot.	Razem	Stale	Namiot.	Razem	Stale	Namiot.	Razem	Stale	Namiot.	Razem
A	5.967 km	0,4	0,3	0,7	1,3	1,2	2,5	2,6	2,5	5,1	4,1	4,1	8,2
B	2.411 km	0,0	0,02	0,05	0,2	0,2	0,4	0,5	0,5	1,0	0,8	0,8	1,6
A + B	8.378 km	0,3	0,2	0,5	1,0	0,9	1,9	2,0	2,0	4,0	3,2	3,2	6,4
C	138.826 ha	0,08	0,02	0,1	1,4	1,4	2,8	3,2	3,2	6,4	5,2	5,1	10,3
D	120 km	1,0	1,3	2,3	0,9	1,2	2,1	0,9	1,2	2,1	0,9	1,2	2,1
D	2.600 ha	21,1	11,9	33,0	19,5	8,5	28,0	19,5	8,5	28,0	19,5	8,5	28,0
A + B + D	8.498 km	0,3	0,3	0,6	1,0	0,9	1,9	2,0	1,9	3,9	3,2	3,1	6,3
C + D	141.425 ha	0,5	0,2	0,7	1,8	1,5	3,3	3,5	3,3	6,8	5,5	5,2	10,7

Projekt zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb turystyki wodnej w poszczególnych okresach pięcioletnich

A. Szlaki międzynarodowe i ogólnokrajowe o przepustowości masowej

	OTP			SW			OTW			RAZEM		
	Ilość obiektów	Ilość stałych	Ilość miejsc namiotowych	Ilość obiektów	Ilość stałych	Ilość miejsc namiotowych	Ilość obiektów	Ilość stałych	Ilość miejsc namiotowych	Ilość obiektów	Ilość stałych	Ilość miejsc namiotowych
1 9 7 0	22	286	440	41	1.919	1.674	-	-	-	63	2.205	2.114
Wzrost 1971-1975	-	-	-	50	2.500	2.500	16	3.200	3.200	66	5.700	5.700
1 9 7 5	-	-	-	91	4.419	4.174	16	3.200	3.200	107	7.619	7.374
Wzrost 1976-1980	-	-	-	69	3.450	3.450	22	4.400	4.400	91	7.850	7.850
1 9 8 0	-	-	-	160	7.869	7.524	39	7.600	7.600	198	15.469	15.224
Wzrost 1981-1985	-	-	-	80	4.000	4.000	26	5.200	5.200	106	9.200	9.200
1 9 8 5	-	-	-	240	11.869	11.624	64	12.800	12.800	304	24.669	24.424

Projekt zagospodarowania szlaków i akwenów
dla potrzeb turystyki wodnej w poszczególnych okresach pięcioletnich

B. Szlaki międzynarodowe i ogólnokrajowe o przepustowości indywidualnej

	OTP				SW				OTW				RAZEM		
	Ilość obiektów	Ilość miejsc:		Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość miejsc	
		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych
1970	4	25	20	1	50	20	-	-	-	5	78	40			
Wzrost 1971-1975	-	-	-	9	450	450	-	-	-	9	450	450			
1975	-	-	-	10	500	470	-	-	-	10	500	470			
Wzrost 1976-1980	-	-	-	14	700	700	-	-	-	14	700	700			
1980	-	-	-	24	1.200	1.170	-	-	-	24	1.200	1.170			
Wzrost 1981-1985	-	-	-	15	750	750	-	-	-	15	750	750			
1985	-	-	-	39	1.950	1.920	-	-	-	39	1.950	1.920			

Tabela Nr 10

Projekt zagospodarowania szlaków i akwenów dla potrzeb
turystyki wodnej w poszczególnych okresach pięcioletnich

C. Techniczne pojedyncze akwenty

	OTP			SW			OTW			RAZEM		
	Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość miejsc	
		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych		stałych	namiotowych
1970	1	11	13	1	98	20	-	-	-	2	109	33
Wzrost 1971-75	-	-	-	10	500	500	7	1.400	1.400	17	1.900	1.900
1975	-	-	-	11	598	520	7	1.400	1.400	16	1.998	1.920
Wzrost 1976-80	-	-	-	14	700	700	9	1.800	1.800	23	2.500	2.500
1980	-	-	-	25	1.298	1.220	15	3.200	3.200	41	4.498	4.420
Wzrost 1981-85	-	-	-	15	750	750	10	2.000	2.000	25	2.750	2.750
1985	-	-	-	40	2.048	1.970	26	5.200	5.200	66	7.248	7.170

Tabela Nr 10

Projekt zagospodarowania szlaków i akwędów dla potrzeb
turystyki wodnej w poszczególnych okresach pięcioletnich

D. Szlak rekreacyjny i innych wód akwędów

	O T P						R A Z E M			S W			R A Z E M				O G O Z E M											
	Ilość obiekt.			Ilość miejsc			Ilość obiektów	Ilość obiektów	Ilość miejsc			Ilość obiektów	Ilość obiektów	Ilość miejsc		Ilość obiektów	Ilość obiektów	Ilość miejsc										
	Na szlak.	akwen.	szlak.	akwen.	szlak.	akwen.			Na szlak.	akwen.	szlak.			akwen.	Na szlak.			akwen.	szlak.	akwen.	Na szlak.	akwen.	szlak.	akwen.				
							szlak.	akwen.				szlak.	akwen.			szlak.	akwen.								szlak.	akwen.	szlak.	akwen.
1	6	7	42	15	90	7	49	105	5	8	108	506	140	220	13	614	360	663	465									
1970	-	-	-	-	-	-	-	-	5	8	108	506	140	220	13	614	360	663	465									
1975	-	-	-	-	-	-	-	-	5	8	108	506	140	220	13	614	360	614	360									
1980	-	-	-	-	-	-	-	-	5	8	108	506	140	220	13	614	360	614	360									
1985	-	-	-	-	-	-	-	-	5	8	108	506	140	220	13	614	360	614	360									

BUDOWA I ROZBUDOWA MORSKICH PORTÓW JACHTOWYCH
I PRZYSTANI W LATACH 1971-1985

Tabela Nr 11

MORSKIE PORTY JACHTOWE					MORSKIE PRZYSTANIE JACHTOWE	
Lp.	Nazwa portu	Ilość stacji- nujących jach- tów	Pomieszcze- nia hangarowo- magazynowe /m ³ /	Ilość miejsc noclego- wych dla załóg	Lp.	Miejscowość
1	Pleniewo x	200	60.000	50	1	Puck
2	Gdynia x	100	30.000	25	2	Hel
3	Jastarnia x	50	15.000	15	3	Władysławowo
4	Darłówek	50	15.000	15	4	Żeba
5	Kołobrzeg	50	15.000	15	5	Ustka
6	Świnoujście	50	15.000	15	6	Darłówek
7	Trzebież x	50	15.000	15	7	Kołobrzeg
8	Szczecin x	200	60.000	50	8	Dziwnów
9	Porty rybackie Zalewu Wiślanego	75	22.500	25	9	Świnoujście
10	Porty rybackie Zatoki Gdańskiej i Puckiej	75	22.500	25		
11	Porty rybackie Zalewu Szczecińskiego	100	30.000	50		
	Ogółem	1.000	300.000	300		

x/ porty istniejące - rozbudowa

BUDOWA I ROZBUDOWA MORSKICH PORTÓW JACHTOWYCH
I PRZYSTANI W POSZCZEGÓLNYCH OKRESACH 5-LETNICH

Lp.	Z a k r e s i n w e s t y c j i	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985
1	Budowa 3 morskich portów jachtowych	Kołobrzeg	Świnoujście Darłówek	-
2	Budowa 9 morskich przystani jachtowych w portach w których nie ma basen w jachtowych	Puck Hel Łeba Ustka Władysławowo	-	-
3	Budowa pomieszczeń hangarowo-magazynowych w portach jachtowych - 240.000 m ³	50.000 m ³	70.000 m ³	120.000 m ³
4	Zagospodarowanie zaplecza lądowego i budowa w istniejących portach jachtowych niezbędnych urządzeń portowych oraz obiektów klubowych z pomieszczeniami socjalno-bytowymi.	Gdynia Szczecin	Jastarnia Trzebież	Pleniewo
5	Przystosowanie portów rybackich Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej i Zalewu Szczecińskiego do obsługi - 250 jachtów	50 jachtów	50 jachtów	150 jachtów

BIBIOGRAFIA

1. L.Dobrucki - "Główne problemy rozwoju turystyki kajakowej w Polsce", GKKFiT, ZZT, Studia i Materiały Nr 5, Wrocław 1969 r.
2. A.Rościszewski - "Główne problemy rozwoju śródlądowej turystyki żeglarskiej w Polsce", GKKFiT, ZZT, Studia i Materiały Nr 3, Wrocław 1969 r.
3. K.Klimaszewski - "Główne problemy rozwoju morskiej turystyki żeglarskiej w Polsce", GKKFiT, ZZT, Studia i Materiały Nr 3, Wrocław 1969 r.
4. T.Adelt - "Główne problemy rozwoju turystyki motorowodnej w Polsce", GKKFiT, ZZT, Studia i Materiały Nr 5, Wrocław 1969r.
5. T.Adelt - "Śródlądowe żeglarstwo motorowodne", Sport i Turystyka, Warszawa 1966 r.
6. J.Kostrowicki - "Środowisko geograficzne Polski", PWN, Warszawa 1968 r.
7. Z.Mikulski - "Zarys hydrografii Polski", PWN, Warszawa 1963 r.
8. "Informator dróg wodnych śródlądowych" - CUGW, CZWS, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1961 r.
9. B.Jastrzębski - "Turystyczne szlaki wodne Polski", Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1960 r.
10. "Locja Bałtyku" - część południowa, wybrzeże polskie, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Gdynia 1958 r.
11. Ogólnokrajowy perspektywiczny plan rozwoju gospodarki wodnej na lata 1966-1985, CUGW, Warszawa 1968 r.
12. "Projekt kompleksowego rozwoju systemu wodnego rzeki Wisły", Praca zbiorowa pod kier.mgr inż.M.Jędrysika, CBSiPBW "Hydroprojekt", Warszawa 1970 r., rękopis powielany.
13. "Ocena projektowanych w Planie Operacyjnym "Wisła" koncepcji zabudowy hydrotechnicznej rzeki Wisły i dorzecza z punktu widzenia turystyki i wypoczynku", Cz.I. "Ocena projektowanych

zbiorników wodnych w dorzeczu Wisły", O.Chmielewski. W.Lechowicz. Cz.II. "Ocena projektowanych obiektów i układów hydrotechnicznej zabudowy rzeki Wisły", K.Klimaszewski, Z.Krasnodębski, ZYT, Warszawa 1971 r., rękopis powielany.

14. "Le Yachting, voile - moteur", Praca zbiorowa, Librairie Larousse, Paris 1965 r.
15. "Bateaux voile et moteurs", Praca zbiorowa, Librairie Science et Vie, Paris 1967 r.
16. "Les cahiers du yachting", S.A.R.L. - E.D.P., Paris, roczniki 1963-69 r.
17. "Yachts and yachting", Yachting Press Ltd, Essex, rocznik 1966-69 r.
18. "Le Yacht et le motonautisme", Imp. Ch.-Bernard, Société anonyme, Paris, roczniki 1963-69 r.
19. "Żagle", Wydawnictwo "Prasa Młodzieżowa i Sportowa", RSW Prasa, roczniki 1965-70 r.
20. J.Kuran i St.Czajkowski, "Kajakiem po Mazurach i Warmii", Sport i Turystyka, Warszawa 1960 r.
21. St.Jakimowicz, A.Dubowski, K.Rzemieniecki - "Wielkopolskie i Lubuskie Szlaki Wodne", Sport i Turystyka, Warszawa 1956 r.
22. J.Pelczar, Z.Ziobrowski - "Pojezierze Drawskie", Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1969 r.
23. Cz.Piskorski - "Ziemia Myśliborska", Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1968 r.
24. J.Kałuża - "Trasy kajakowe na Opolszczyźnie", Wojewódzki Ośrodek Informacji Turystycznej, Opole 1968 r.
25. W.Łęcki - "Pojezierze Międzychodzko-Sierakowskie", Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1969 r.
26. W.Z.Owsianowski - "Szlaki Wodne Wielkopolski", Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1972 r.
27. Z.Wrześniowski - "Kajakiem po wodach Pomorza Zachodniego" - Sport i Turystyka, Warszawa 1955 r.

28. J.Knippendorf - "Pojezierze Brodnickie", Sport i Turystyka, Warszawa 1958 r.
29. J.Kuran - "Kajakiem po jeziorach Augustowskich i Suwalskich", wyd.III, SiT, Warszawa 1967 r.
30. J.Kuran, S.Czajkowski - "Kajakiem z jezior Augustowskich i Mazurskich do Warszawy", Sport i Turystyka, Warszawa 1955 r.
31. Materiały i opracowania Związków Krajowych /PZZ, PZMW, PZK/ KTŻ i KTKaj z PTTK, TKKF i innych organizacji.
32. Materiały i opracowania Komisji GKKFiT powołanej do opracowania programu rozwoju turystyki kwalifikowanej /1971-72/.
33. Materiały i opracowania Association Internationale Permanente des Congres de Navigation - Commission Internationale pour la Navigation de Sport et de Plaisance /1968-71/.

SZLAKI I AKWENY TURYSTYKI WODNEJ

KLASYFIKACJA SZLAKÓW I AKWENÓW

- szlaki turystyczne o przebiegach międzynarodowych
- szlaki turystyczne o przebiegach krajowych
- szlaki i akweny regionalne o przebiegach międzynarodowych
- szlaki i akweny regionalne o przebiegach krajowych
- szlaki i akweny lokalne o przebiegach międzynarodowych
- szlaki i akweny lokalne o przebiegach krajowych
- szlaki i akweny lokalne o przebiegach regionalnych

SKALA 1 : 3 000 000

Zakład Zagospodarowania Turystycznego Instytutu Turystyki opracował "Założenia rozwoju turystyki wodnej w Polsce w latach 1971-85".

Autorem pracy jest mgr Kazimierz Klimaszewski.

Praca, drukowana jako poufna, ma charakter kompleksowy z zakresu turystyki kajakowej, żeglarskiej i motorowodnej w skali krajowej i zaspokaja wielką potrzebę społeczną.

Narasta czas wolny od pracy obowiązkowej. Podnosi się poziom życia codziennego, rosną dochody rodzin i jednostek. Zwiększa się troska naszego Państwa Ludowego o rozwiązywanie problemów socjalnych, o regenerację sił fizycznych i psychicznych człowieka pracy.

W tym procesie sprawy wypoczynku aktywnego mają szczególną wartość. Turystyka wodna, ujęta programami o treści krajoznawczej, a więc styku z pięknem przyrody, z osiągnięciami człowieka, z ośrodkami jego pracy, jak też formami i jakością jego życia twórczego, daje korzyści trwałe, sprzyjające współżyciu i rozumieniu celów ustroju, którego fundamenty tworzymy 30 lat.

Praca składa się z czterech części ściśle z sobą związanych:

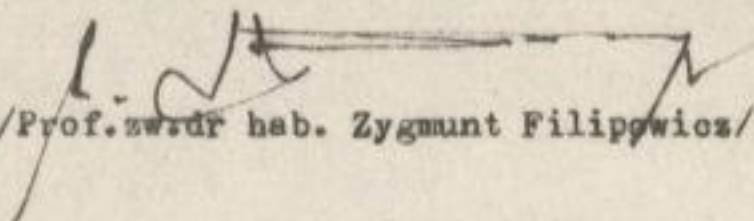
- Część I - Prognoza rozwoju turystyki wodnej w Polsce w latach 1971-85.
- Część II - Szlaki i zbiorniki wodne w Polsce i ich klasyfikacja dla potrzeb turystyki.
- Część III - Próba obliczenia pojemności turystycznej szlaków wodnych i akwenów.
- Część IV - Założenia zagospodarowania szlaków i akwenów śródlądowych oraz portów morskich dla potrzeb turystyki wodnej w latach 1971-85.

Autor zebrał i usystematyzował wartościowy materiał. Liczne są tezy i wnioski, które dają podstawę: a/ do dalszych, przedmiotowych prac planistycznych; b/ do praktycznego zastosowania.

Instytut Turystyki opublikował "Plan przestrzennego zagospodarowania turystycznego Polski do 1990 r." - w 11 osobowym zespole tematykę turystyki wodnej opracował K. Klimaszewski.

Prace te zbiegają się z innymi, które obejmując makroregiony i regiony drogą kolejnych przybliżeń dochodzą do lepszego zaspokajania potrzeb społecznych.

"Założenia ..." służyć winny i służyć będą sprawie turystyki i wypoczynku.


/Prof. zw. dr hab. Zygmunt Filipowicz/

Warszawa, 16 kwietnia 1974 r.

2385