

### 3. Drogi wodne predestynowane do przewozów pasażerów

Dynamiczny rozwój żeglugi turystycznej i rekreacyjnej spowodował, że wiele dróg lokalnych, nie spełniających wymagań żeglugi międzynarodowej ani nawet lokalnej może być i coraz częściej jest wykorzystywana do żeglugi rekreacyjnej. W Polsce do celów turystycznych, oprócz dróg wykorzystywanych do przewozu ładunków, omówionych w punkcie III.2. wykorzystywane są :

- droga wodna Warszawa-Wielkie Jeziora Mazurskie z Kanałem Żerańskim,
- systemat Warmiński z Kanałem Elbląskim,
- Kanał Augustowski,
- droga wodna Warta od na odcinku od Konina przez Poznań do Santoku,
- droga wodna Noteć Góma,
- Kanał Gómonotecki,
- Jezioro Gopło,
- Kanał Ślesiński,
- droga wodna Bug.

Z punktu widzenia powiązań krajowych dróg wodnych z siecią międzynarodową szczególne znaczenie mają szlaki turystyczne przebiegające w kierunku wschód-zachód. Kraje Europy Zachodniej przede wszystkim zainteresowane są przywróceniem funkcji turystycznej **szlaku wodnego Berlin-Kalinigrad**, którego elementem w Polsce jest droga wodna Wisła-Odra oraz Dolna Wisła.

Droga wodna Odra-Wisła, jak wcześniej wspomniano, o łącznej długości 296,3 km ma parametry techniczne pozwalające na aktywizację funkcji turystycznej. Kolejne odcinki, omawianego systemu wodnego Wschód-Zachód, obejmują **Dolną Wisłę** oraz drogi wodne **delty Wisły**, tj. Martwą Wisłę, Wisłę Królewicką, Szkarpawę i Nogat. Drogi te są dostępne dla jachtów, łodzi wiosłowych, kajaków a także innych statków pasażerskich o długości 70 m i zanurzeniu 1,6 m. Na pozostałych drogach wodnych tego systemu (Tuga, Motława, Linawa, Kanał Panieński), ze względu na niewielkie głębokości i przeszkody na trasie, są możliwe tylko spływy kajakowe<sup>1</sup>.

W rejonie Warszawy dla ruchu turystycznego i rekreacyjnego szczególnie atrakcyjna jest tzw. **Warszawska Pętla Wodna**: Warszawa - Kanał Żerański – Jezioro Zegrzyńskie – ujściowy odcinek Narwi –Wisła – Warszawa (rys.3.14). Cała ta droga wodna ma parametry klasy II. Pętla ta poprzez Narew ma połączenie z jeziorami mazurskimi, jednak jest to droga wodna o niższych parametrach.

---

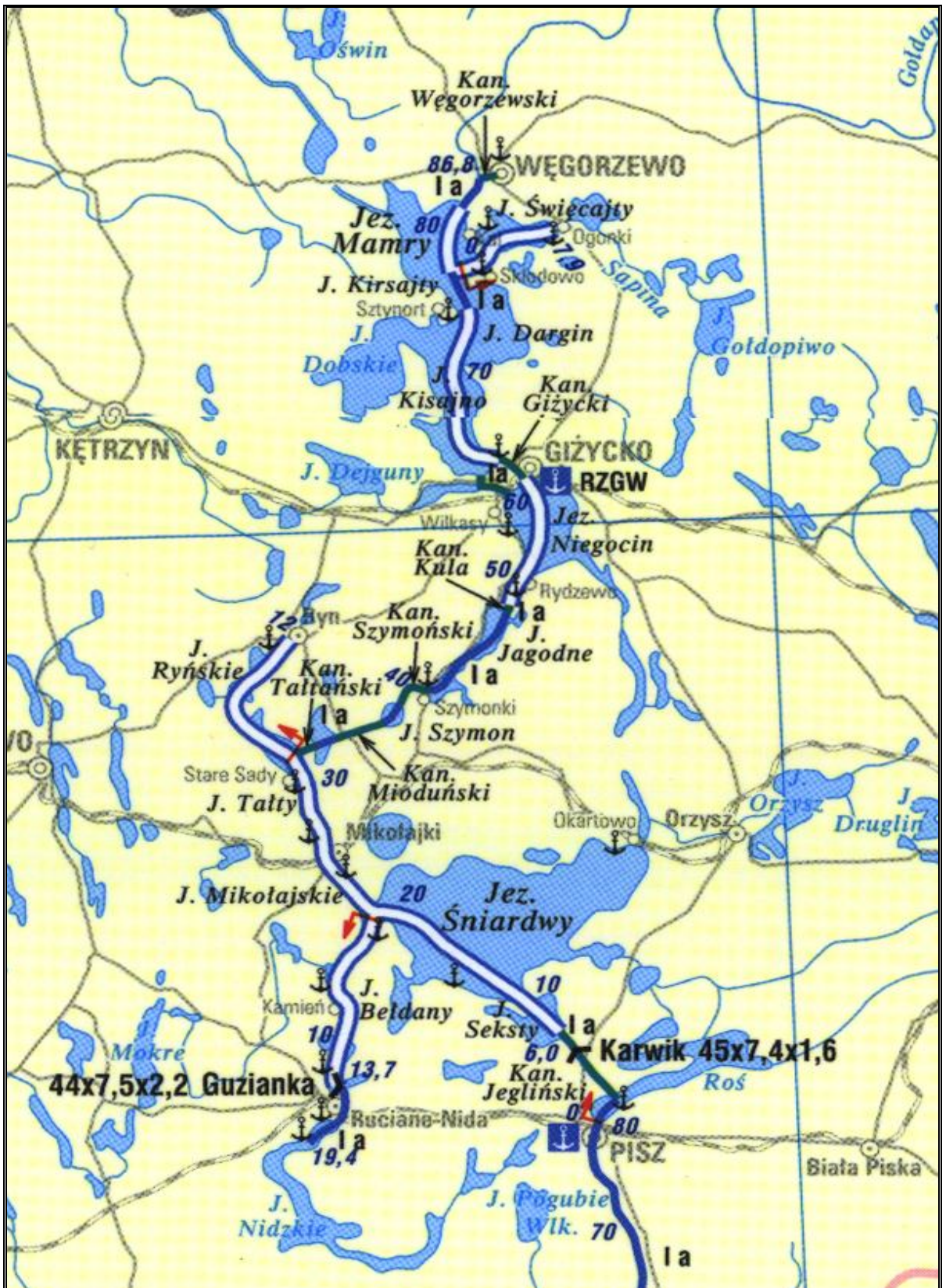
<sup>1</sup> Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego (w zakresie turystycznego ich wykorzystania). Urząd Marszałkowski, Gdańsk 2007.



Rys.3.14. Warszawska Pętla Wodna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW, Warszawa 2007

Istotnym obszarem działalności licznych ośrodków turystyczno-wypoczynkowych w Polsce jest są **Wielkie Jeziora Mazurskie** (rys. 3.15). Największą atrakcją turystyczną są przede wszystkim jeziora: Śniardwy (113,8 km<sup>2</sup>), Mamry (105 km<sup>2</sup>), Negocin, Ryńskie, Orzysz, Jagodne, Tałty, Mikołajskie, Bełdany, Nidzkie, Roś.



Rys. 3.15. Wielkie Jeziora Mazurskie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW, Warszawa 2007

Cały system połączonych kanałami tych jezior tworzy szlak żeglowny o długości ponad 200 km, na którym w sezonie letnim utrzymywane są stałe połączenia. System ten stanowi także wyjątkową atrakcję dla amatorów żeglarstwa i innych sportów wodnych. Głównymi ośrodkami rozwoju turystyki i sportów wodnych w tym regionie są przede wszystkim takie miejscowości, jak: Giżycko, Kętrzyn, Mikołajki, Pisz i Węgorzewo<sup>2</sup>.

Do niepowtarzalnych szlaków wodnych w promowaniu żeglugi turystycznej należy **Kanał Elbląski**, który jest unikatowym pod względem sztuki hydrotechnicznej, jak i walorów turystyczno – krajobrazowych szlakiem wodnym nie tylko w Polsce, ale i w Europie (rys.3.16.)

Długość Kanału wynosi 85 km, a cały bowiem szlak żeglowny obejmuje dodatkowo takie odgałęzienia, jak:

- Ostróda-Iława (48 km),
- Ostróda-Stare Jabłonki (16,8 km),
- Miłomłyn-Iława (31 km).

Kanał został wybudowany w latach 1844-1873, w oparciu o projekt z 1825 r. przygotowany przez holenderskiego inż. Jakoba Georga Steenke, na polecenie Fryderyka I i II w celu stworzenia połączenia wodnego pomiędzy Wschodnimi Prusami a Bałtykiem. Wyjątkowa atrakcyjność turystyczna tego odcinka wynika z faktu, iż wynosząca 99,5 m różnica poziomów na szlaku została pokonana przez wybudowanie 5 pochylni wodnych: Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie i Całuny Nowe (tabela 3.7). Są to napędzane mechanicznie siłą nurtu wody szynowe urządzenia wyciągowe, które mają za zadanie przetaczanie drogą lądową na odpowiednich wózkach<sup>3</sup> jednostki pływającej do następnego przekopu. Zastosowanie tradycyjnych stopni piętrzących, przy uwzględnieniu rozwiązań technicznych XIX wieku, wymagałoby bowiem dla pokonania istniejącej różnicy poziomów, wybudowania od 20 do 30 stopni wodnych.

Tabela 3.7

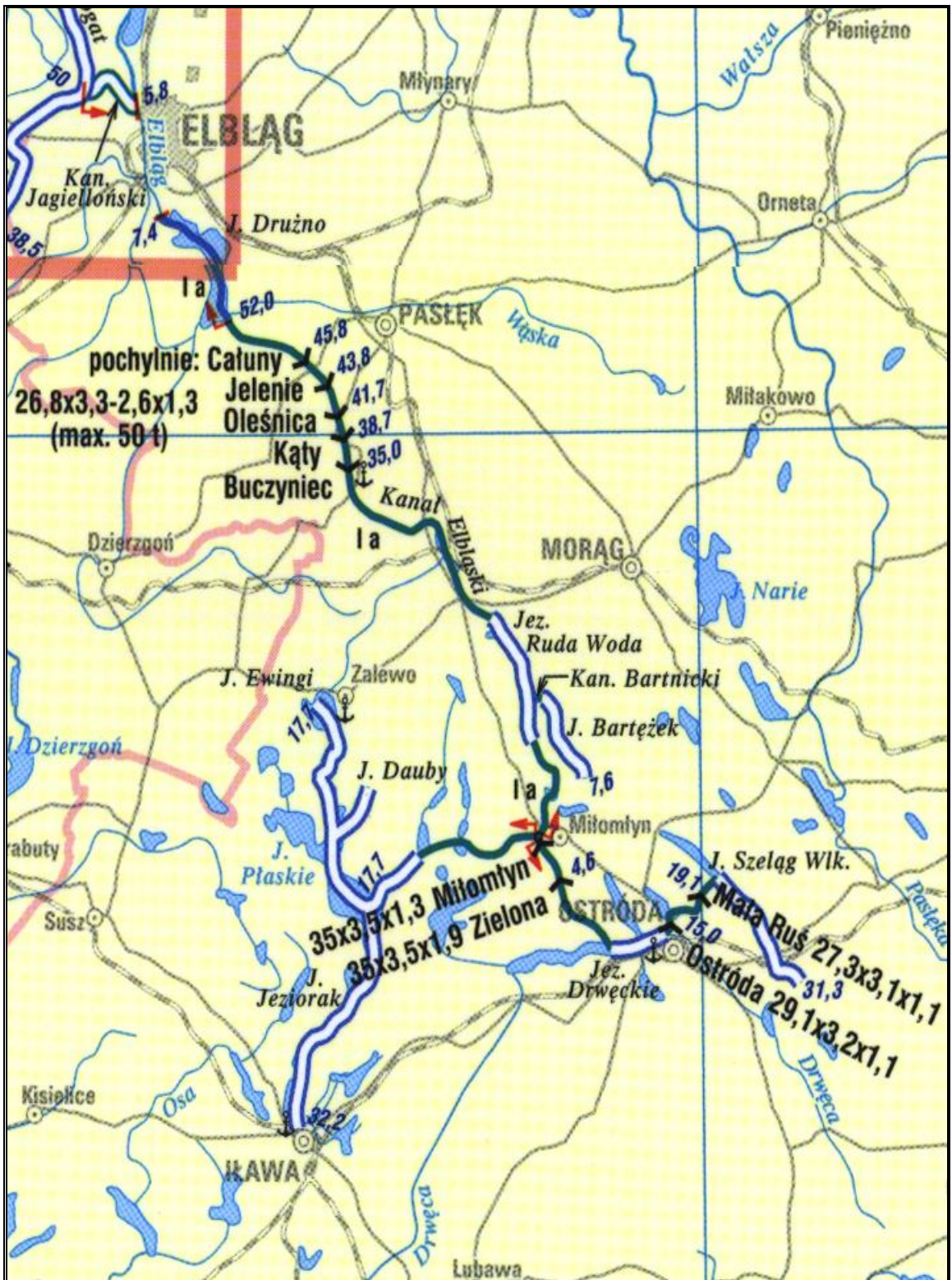
Parametry pochylni Kanału Elbląskiego

Nazwa pochylni	Długość odcinków lądowych na pochylni w km	Różnica poziomów wody między odcinkami kanałowymi w m.
Buczyniec	0,55	21,5
Kąty	0,45	18,0
Oleśnica	0,35	24,5
Jelenie	0,51	22,5
Całuny Nowe	0,45	13,0
Razem	2,31	99,5

Źródło: Materiały Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, Ostróda 2006

<sup>2</sup> Kraina Wielkich Jezior Mazurskich ([http://pl.wikipedia.org/wiki/Wielkie\\_Jeziora\\_Mazurskie](http://pl.wikipedia.org/wiki/Wielkie_Jeziora_Mazurskie)), Pojezierze Wschodniobałtyckie ([http://przyroda.polska.pl/regiony/pojezierza\\_wsch/jeziora](http://przyroda.polska.pl/regiony/pojezierza_wsch/jeziora))

<sup>3</sup> Nośność wózka wyciągowego wynosi 50 ton, a szerokość 2,6 m dołem i 3,35 m górą.



Rys.3.16. Kanał Elbląski

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW, Warszawa 2007

Po wybudowaniu, Kanał pełnił ważną rolę gospodarczą, służąc do przewozu płodów rolnych, drewna oraz innych towarów przemysłowych z Pojezierza Ostródzko-Iławskiego do portów w Elblągu i Gdańsku. Jednak wraz z rozwojem transportu kolejowego i samochodowego znaczenie gospodarcze Kanału malało i już od lat 30. XX wieku służy wyłącznie do obsługi ruchu turystycznego.

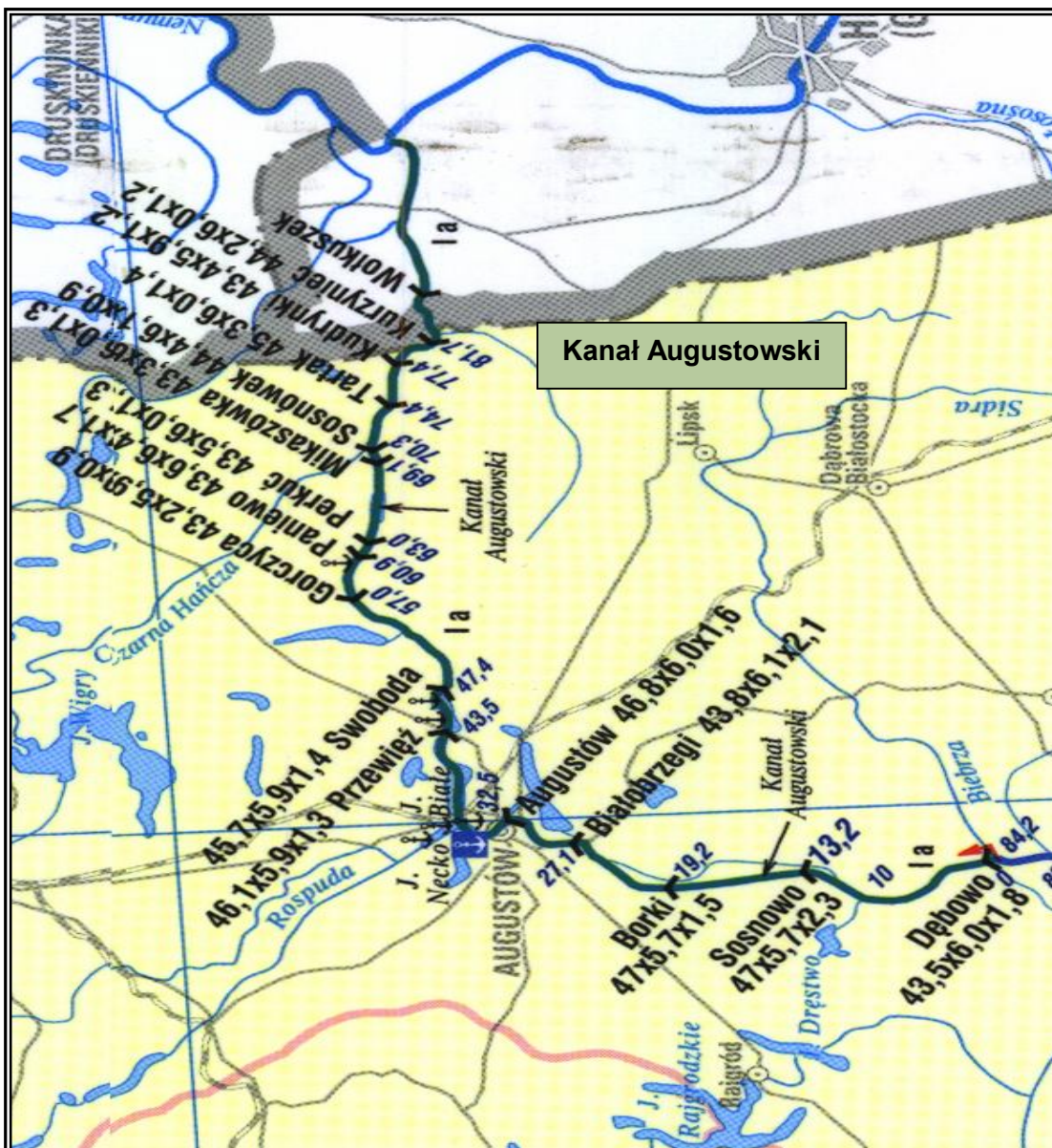
Znacznymi walorami turystycznymi charakteryzuje się **Kanał Augustowski**, (długość 101 km; głębokość tranzytowa od 0,8 do 1,2 m) łączący dorzecze Wisły poprzez Biebrzę i jeziora augustowskie z Niemnem (rys. 3.17). Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie klasyfikacji dróg wodnych Kanał ten spełnia parametry klasy Ia. Jest to jeden z cenniejszych zabytków polskiej myśli architektury hydrotechnicznej, który od 1968 r. zaliczany jest do zabytków techniki. Kanał ten zaprojektowany został przez Ignacego Prądzyńskiego i wybudowany w latach 1824-1839 w celu stworzenia drogi wodnej z ówczesnego Królestwa Kongresowego do portów Morza Bałtyckiego z ominięciem ujścia Wisły, będącego w tym okresie w granicach Prus. Trasa Kanału przebiega przez jeziora (m.in. Sajno, Necko, Białe, Studzienniczne, Ślepe, Staw Gorczyczki, Mikaszówek), rzekę Czarną Hańczę oraz sztuczne przekopy. W celu pokonania przez statki różnicy poziomów na Kanale wybudowano 18 śluz, w tym 14 na obszarze Polski.

Po wybudowaniu Kanał Augustowski wykorzystywany był do przewozów towarowych i spławu drewna na trasie Wisła-Niemien. Obecnie Kanał ten, wykorzystywany jest jedynie w celach turystycznych do granicy państwa na długości 83 km. Odcinek ten jest dostępny dla dwupokładowych jednostek białej floty o pojemności 100 i 200 miejsc pasażerskich. Wschodnia część Kanału, leżąca w granicach Białorusi, od 1992 r. jest nieczynna. Znaczne walory przyrodniczo-krajobrazowe na szlaku Kanału stanowią istotny argument dla udostępnienia również tego odcinka dla ruchu turystycznego. Urzeczywistnienie tej koncepcji uzależnione jest jednak od działań modernizacyjnych przeprowadzonych na Kanale przez stronę białoruską<sup>4</sup>

Ze względu na wyjątkową atrakcyjność turystyczno-krajoznawczą, wynikającą z bogactwa przyrodniczego doliny Biebrzy oraz urozmaiconego krajobrazu borów i jezior Puszczy Augustowskiej, Kanał ten cieszy się także szczególnym uznaniem amatorów kajakarstwa (rys.3.18).

---

<sup>4</sup> Geografia. Encyklopedia. PWN, Warszawa 2002, s.107; Opis rejsów pasażerskich Żeglugi Augustowskiej ([www.zeglugaaugustowska.pl](http://www.zeglugaaugustowska.pl)).



Rys.3.17. Kanał Augustowski  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW, Warszawa 2007



Rys.3.18. Śluz w Pniewie na Kanale Augustowskim  
 Źródło: [www.ga.com.pl/august.htm](http://www.ga.com.pl/august.htm)

W procesie aktywizacji gospodarczej regionu kujawsko-pomorskiego, lubuskiego oraz wielkopolskiego, oprócz wspomnianych wcześniej śródlądowych dróg wodnych wchodzących w skład drogi wodnej Wisła – Odra, istotną rolę mogą odegrać atrakcyjne pod względem turystyczno-krajobrazowym śródlądowe drogi wodne określane mianem dróg wodnych tzw. „Pętli wielkopolskiej”. Najdłuższym odcinkiem tego systemu wodnego jest **rzeka Warta od Konina do Santoku**. Znaczenie turystyczne doliny Warty jest głównie związane z licznymi walorami przyrodniczymi, dla zachowania których zostały utworzone w tym regionie liczne parki krajobrazowe<sup>5</sup>.

Wchodząca w skład „Pętli Wielkopolskiej”, rzeka Warta ze względu na parametry eksploatacyjne dzieli się na dwa odcinki:

- Konin – Luboń k/Poznania (klasa Ia),
- Luboń – Santok (klasa Ib).

Oba te odcinki są dostępne dla statków o wymiarach 57,0 m x 9,2 m, które mają możliwość zatrzymania się i zacumowania na przystani w Sławsku oraz miejscowości Łąd, a także nabrzeżach lub innych przystosowanych do tego celu miejscach na brzegu. Dogodne miejsca do zacumowania na tej drodze wodnej znajdują się: przy nabrzeżu w Skwierzynie, Koninie, Obrzycku, w basenie byłego portu w Poznaniu, przy lewym brzegu w miejscowości Pызdry oraz prawym brzegu w Mściszewie.

Do cennych pod względem turystycznym zalicza się **Noteć Górna** oraz łączący ten odcinek rzeki z Kanałem Bydgoskim — **Kanał Górnonotecki** (rys. 3.19). Noteć Górna została skanalizowana w latach 1880-1882 przez wybudowanie dwóch stopni wodnych ze śluzami 42 m x 4,93 m. Kanał Górnonotecki zbudowany został w 1892 r. dla zasilania w wodę stanowiska działowego Kanału Bydgoskiego (6 stopni wodnych ze śluzami o parametrach 42 m x 5 m). Wzrost znaczenia turystycznego tych szlaków wodnych jest jednak istotnie uwarunkowany poprawą ich parametrów technicznych. Drogi te spełniają bowiem aktualnie jedynie parametry klasy Ia.

Do istotnych pod względem znaczenia turystycznego zalicza się także **Jezioro Gopło**, które ze względu na bogactwo środowiska przyrodniczego stanowi część Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia. Jezioro to spełnia parametry klasy III i jest dostępne dla statków o wymiarach maksymalnie 57,0 m x 9,2 m.

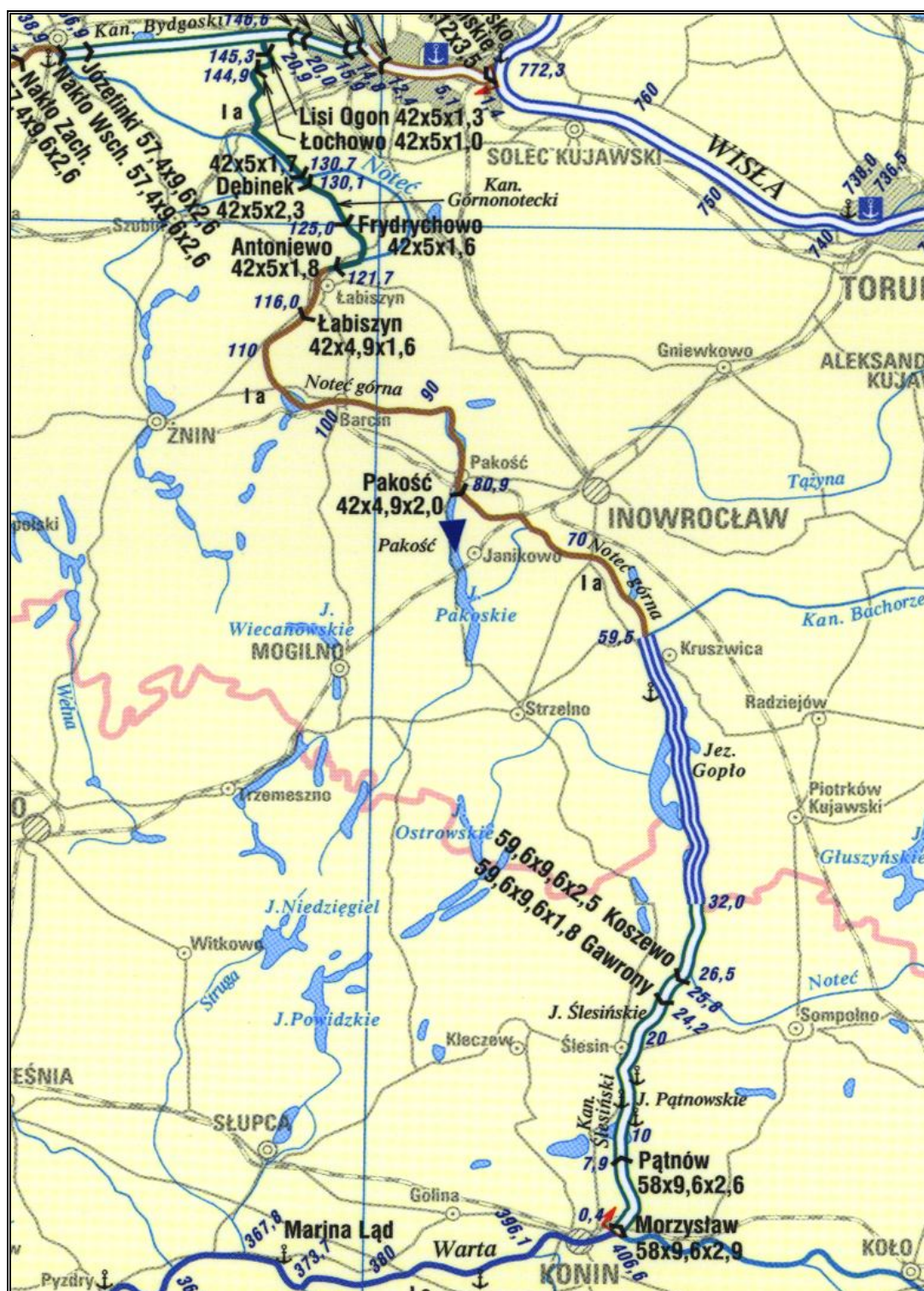
Dużą atrakcyjnością turystyczną omawianego systemu wodnego „Pętli Wielkopolskiej” charakteryzuje się połączony przekopami łańcuch jezior Konińsko-Ślesińskich od Warty do Jeziora Gopło — **Kanał Ślesiński** (dł. 32 km). Kanał ten spełnia parametry klasy II, którego dostępność dla statków jest limitowana parametrami czterech śluz 58,0/59,0 m x 9,6 m. Do najbardziej cenionych przez turystów zaliczają się zwłaszcza

---

<sup>5</sup> Sierakowski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy, Puszcza Zielonka, Rogaliński Park



na tym szlaku jeziora: Wąsowskie, Mikorzyńskie, Ślesieńskie oraz otoczone stromymi zalesionymi brzegami — Jezioro Czarne. Wzdłuż brzegów tych jezior, z wyjątkiem Jeziora Czarnego, znajdują się liczne przystanie sportowe, ośrodki wypoczynkowe i kąpieliska<sup>6</sup>.



Rys.3.19. Kanał Ślesieński, Jezioro Gopło, Notec Górną  
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów KZGW, Warszawa 2007

Krajobrazowy, Żerkowsko-Czeszewski Park Krajobrazowy, Nadwarciański Park Krajobrazowy.  
<sup>6</sup> J. Gulczyński, M. Najdkowski: Drogi wodne Pętli Wielkopolskiej. RZGW, Poznań.

Do atrakcyjnych szlaków wodnych w Polsce i najmniej przekształconych w Europie przez działalność gospodarczą człowieka należy **rzeka Bug**. Rzeka ta na odcinku od Terespola (ujście rzeki Muchawiec) do Serocka (ujście Bugu do Zbiornika Zegrzyńskiego) nie spełnia aktualnie parametrów technicznych nawet klasy Ia, a tym samym szlak ten nie nadaje się dla żeglugi pasażerskiej. Szlak ten może być natomiast w pełni do wykorzystany przez takie jednostki pływające, jak: kajaki, pontony, tratwy, gondole, łodzie wiosłowe itp., czyli jednostki pływające o zanurzeniu do 0,8 m.

Bug charakteryzuje się licznymi zakolami, mieliznami, wysepkami oraz utrudnionym dostępem do brzegów, który jest wynikiem częstych zmian koryta rzeki w okresie wiosennych wylewów, różnej wysokości brzegów, zarastania brzegów przez drzewa i krzewy, występowania podmokłych miejsc zarośniętych przez szuwały. Mimo to, w strefie brzegowej Bugu występują odcinki, które mogą być zagospodarowane dla rozwoju turystyki wodnej. Aktualnie na tym szlaku w celach turystycznych wykorzystywane są tylko niewielkie nabrzeża cumownicze występujące w miejscowościach: Serpelice, Drohiczyn i Pipowo Parcele. Ponadto w miejscowości Brok znajduje się zaniedbany port rzeczny z niewielkim basenem portowym, wydzielonymi stanowiskami cumowniczymi, wyciągarkami łodzi oraz dwoma hangarami<sup>7</sup>.

Oceniając polskie drogi wodne z punktu widzenia turystyki wodnej, można stwierdzić, że do zalet ich należy:

- rozwinięta sieć dróg wodnych dostępnych dla turystyki, ze względu na niewielkie i bardzo zróżnicowane wymagania stawiane drogom wodnym o znaczeniu turystycznym,
- położenie znacznej części dróg w rejonach atrakcyjnych turystycznie,
- unikatowość niektórych szlaków i budowli hydrotechnicznych, przyciągająca turystów,
- duże zaangażowanie samorządów w przygotowanie koncepcji infrastruktury turystycznej w rejonie śródlądowych dróg wodnych.

Istotne problemy turystycznego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych związane są między innymi z brakiem:

- specyficznych urządzeń do służowania małych jednostek pływających,
- lokalnych przystani pasażerskich gwarantujących bezpieczny postój statków pasażerskich,
- właściwego zaplecza hotelowo-gastronomicznego i sanitarnego w rejonach atrakcyjnych turystycznie dróg wodnych.

---

<sup>7</sup> J. Owsiak, J. Sewerniak: Studium możliwości wykorzystania drogi wodnej Bugu dla celów turystycznych. Instytut Turystyki, Toruń 2005, s. 4-9, 19.