

Aleksandra Gus-Puszczewicz

Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Gdański

Potencjał turystyczny śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego

Streszczenie

Województwo pomorskie charakteryzuje się dużą gęstością śródlądowych dróg wodnych (7,8 km/100 km²). Najistotniejszą rzeką regionu jest odcinek dolnej Wisły, który łączy aglomerację trójmiejską z centralną Polską oraz innymi ośrodkami miejskimi zlokalizowanymi wzdłuż rzeki. Dolna Wisła stanowi także ważny odcinek dwóch międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych: E-40 (Morze Bałtyckie–Morze Czarne) i E-70 (Antwerpia–Kłajpeda). Istniejąca sieć śródlądowych dróg wodnych województwa pomorskiego jest zasadniczym elementem determinującym rozwój turystyki wodnej, która może w bardzo istotny sposób wpłynąć na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Celem artykułu jest ukazanie walorów turystycznych pomorskich śródlądowych szlaków wodnych oraz ocena ich kompleksowego zagospodarowania na potrzeby turystyki wodnej.

Słowa kluczowe: potencjał turystyczny, turystyka wodna, śródlądowe drogi wodne
Kod klasyfikacji JEL: R490

1. Wprowadzenie

Turystyka jest jedną z najbardziej dochodowych i dynamicznie rozwijających się dziedzin gospodarki. Przyczynia się do integracji społeczno-gospodarczej poszczególnych regionów oraz determinuje rozwój lokalny. W związku z tym w regionach posiadających potencjał turystyczny działania samorządów powinny być ukierunkowane na wzrost atrakcyjności regionu, a tym samym wzrost liczby turystów. Do istotnych, w ocenie atrakcyjności turystycznej, czynników zalicza się: walory przyrodnicze i antropogeniczne, „które wzbudzają zainteresowanie i przyciągają turystów” [Turystyka, 2007, s. 24] oraz zagospodarowanie turystyczne.

Województwo pomorskie charakteryzuje się wysokim (8,57¹) wskaźnikiem atrakcyjności turystycznej pod względem kulturowym, środowiskowym i biznesowo-hotelowym [Analiza walorów, 2017]. Do regionów, które w istotny sposób wpływają na ten wskaźnik, należą: miasto Gdańsk, Sopot, Gdynia oraz powiaty: słupski, nowodworski i pucki. Na wysokość wskaźnika wpływa przede wszystkim położenie w pasie nadbrzeżnym Morza Bałtyckiego i delty Wisły, gdzie istnieją dogodne warunki do rozwoju turystyki morskiej, nadmorskiej oraz wodnej śródlądowej. Celem artykułu jest ukazanie walorów turystycznych pomorskich śródlądowych szlaków wodnych oraz ocena ich kompleksowego zagospodarowania na potrzeby turystyki wodnej. Metody badawcze zastosowane w artykule to analiza literatury i dokumentów, analiza ilościowa oraz metoda dedukcji.

2. Turystyka wodna

Turystyka wodna zaliczana jest do turystyki kwalifikowanej, wymagającej od uczestników przygotowania fizycznego i psychicznego, specjalistycznego ekwipunku oraz umiejętności posługiwania się odpowiednim sprzętem. Często konieczne jest także posiadanie określonych uprawnień. Do podstawowych form turystyki wodnej zalicza się turystykę: motorowodną, żeglarską, kajakową i podwodną [Gaworecki, 2003, s. 34].

Uprawianie turystyki wodnej wymaga także posiadania odpowiedniego sprzętu pływającego, poruszającego się za pomocą: silnika spalinowego albo elektrycznego, siły wiatru, siły mięśni lub nurtu rzeki. Do sprzętu niezbędnego dla turystyki wodnej zalicza się: statki żeglugi przybrzeżnej, wodoloty, tramwaje wodne, jachty, barki osobowe, łodzie żaglowe, kajaki czy łodzie wiosłowe. W zależności od wykorzystywanego w żegludze sprzętu wyróżnia się następujące produkty turystyczne:

¹ Wartość wskaźnika wyznaczona została z uwzględnieniem średniej arytmetycznej wskaźnika atrakcyjności turystycznej poszczególnych powiatów i miast na prawach powiatu wchodzących w skład województw. Pierwsze miejsce w rankingu „Atrakcyjności turystycznej województw” zajmuje woj. małopolskie ze wskaźnikiem 12,32.

- wycieczki statkami pasażerskimi, gdzie podróż odbywa się jako pasażer,
- wycieczki tramwajami wodnymi,
- rejsy na barkach osobowych,
- spływy lub wycieczki kajakowe,
- wycieczki łodziami motorowymi,
- wycieczki tratwami,
- wycieczki łodziami wiosłowymi,
- wycieczki rowerami wodnymi.

Głównymi czynnikami determinującymi rozwój turystyki wodnej śródlądowej są m.in.:

- występowanie i zagospodarowanie rzek i jezior,
- występowanie sztucznych zbiorników wodnych,
- sytuacja na rynku usług śródlądowej turystyki wodnej (np. liczba i stan floty śródlądowych statków pasażerskich, dostępność sprzętu niezbędnego do uprawiania turystyki wodnej).

Podstawowymi działaniami mającymi na celu turystyczne zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych jest utrzymanie parametrów drogi wodnej oraz budowa i utrzymanie podstawowej infrastruktury żeglarskiej, na którą składają się: mariny, porty jachtowe i przystanie żeglarskie. Ważnym aspektem jest także rozwój infrastruktury zaplecza, zapewniającej dostępność ośrodków żeglarskich od strony lądy. W Polsce ze sportów wodnych korzysta ok. 200 000 osób rocznie [Przemysł]. Aktywne formy spędzania czasu wolnego na wodzie są coraz bardziej popularne w społeczeństwie, dlatego tak ważne jest stworzenie odpowiednich warunków do ich rozwoju.

3. Śródlądowe drogi wodne województwa pomorskiego

Województwo pomorskie jest jednym z najbardziej zasobnych w wodę województw. Na potencjał wodny województwa składa się 60% linii morskiego brzegu kraju, ponad 450 jezior, z czego 10 największych ma powierzchnię ponad 500 ha, Zalew Wiślany oraz ok. 2300 km rzek [Rocznik, 2017, s. 55]. Do największych rzek regionu należą żeglowne drogi wodne: Martwa Wisła (11,5 km, klasa Vb), Nogat (62 km, klasa II), Szkarpawa (25,4 km, klasa II) [Drogi] oraz rzeki o znaczeniu lokalnym, m.in.: Wierzycza (177 km), Łupawa (112,9 km), Liwa (88,7 km), Radunia (87,4 km), Motława (42,2 km), Wisła Królewiecka (11,5 km) [Rocznik, 2017, s. 55].

Większość rzek łączy się z Wisłą (rysunek 1), wyznaczającą główną oś transportu wodnego śródlądowego w woj. pomorskim. Wisła odgrywa istotną rolę w skali regionu, kraju i całej Europy. Łączy aglomerację trójmiejską z centralną Polską oraz innymi ośrodkami miejskimi zlokalizowanymi wzdłuż Wisły, takimi jak: Tczew, Kwidzyn, Świecie, Grudziądz, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek i Płock. Jest odcinkiem wspólnym dla międzynarodowych dróg wodnych E-40 i E-70.

Największe znaczenie dla turystyki wodnej, zwłaszcza żeglarskiej, mają duże akweny oraz ich zespoły, często połączone kanałami i rzekami, wyposażone w odpowiednią infrastrukturę.

Stan zagospodarowania gęstej sieci rzecznej województwa umożliwi dotarcie do unikatowych obszarów natury, licznych zabytków historycznych oraz najważniejszych ośrodków kultury i rekreacji w regionie (tabela 1).

Rysunek 1. Układ rzek w woj. pomorskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie [Zakres utrzymania].

Tabela 1. Turystyczne atrakcje województwa pomorskiego

	Rodzaje atrakcji	Szacunkowa liczba obiektów
Walory przyrodnicze	Natura, parki, parki rozrywki	55
Walory antropogeniczne	Zabytki i ciekawe miejsca w tym:	200
	• zamki	8
	• kościoły i katedry	27
	• miejsca historyczne	39
	• miejsca kultu religijnego	14
	• latarnie	11
	Muzea	76
Zagospodarowanie turystyczne	Wypoczynek na świeżym powietrzu, w tym:	104
	• surfing, windsurfing i kitesurfing	16
	• rejsy pasażerskie	11
	• wypożyczalnie sprzętu wodnego	20
	• wypożyczalnie łodzi	6
	• wypożyczalnie kajaków	10
	Koncerty i pokazy	11

Źródło: opracowane własne na podstawie [Ciekawe miejsca].

W latach 2007–2013 w delcie Wisły zrealizowane zostały dwa projekty „Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku” i „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”, których celem było stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla żeglarzy. W ramach perspektywy finansowej 2014–2020 realizowane są kolejne inwestycje w infrastrukturę turystyki wodnej, m.in.: „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oraz „Pomorskie szlaki kajakowe – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej”. Istotnym dla turystyki wodnej projektem może też być przedsięwzięcie „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym”. Wzrost liczby rowerzystów w regionie może przełożyć się m.in. na wzrost podróży statkami pasażerskimi.

„Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku” został zrealizowany w latach 2008–2012 w ramach Programu Innowacyjna Gospodarka [Program ożywienia]. Jego głównym celem było stworzenie możliwości zwiedzania miasta trasą wodną Motławy, Wisły Śmiałej i Martwej Wisły. Zapewnienie warunków do odpoczynku i rekreacji nad wodą oraz utrzymanie bezpieczeństwa na szlaku wodnym.

Zrealizowana inwestycja przyczyniła się do poprawy dostępności obszarów wzdłuż rzek. W wyniku wykonanych prac powstały: 3 przystanie wodne, 10 przystanków tramwaju wodnego, 2 wiaty przystankowe, 24 pomosty cumownicze dla 53 jednostek pływających, 4 slipy do wodowania i wyciągania jednostek pływających. Zmodernizowano także ciągi spacerowe nad wodą oraz wyposażono je w niezbędną infrastrukturę techniczną wraz z parkingami i zapleczem sanitarnym. Nowo powstała infrastruktura umożliwia cumowanie tramwaju wodnego oraz niedużych statków pasażerskich; zwiększyła także dostępność miasta dla turystów podróżujących na jachtach i mniejszych jednostkach pływających.

Projekt „Pętla Żuławska” zrealizowany został w latach 2007–2013, również w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. Inwestycja objęła sieć śródlądowych dróg wodnych o długości 303 km, na którą składają się rzeki: Wisła, Martwa Wisła, Wisła Śmiała, Motława, Szkarpa, Wisła Królewiecka, Nogat, Tuga, Elbląg, Pasłęka oraz Kanał Jagielloński i Zalew Wiślany. Pętla Żuławska stanowi element Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70, biegnącej z Rotterdamu przez berliński węzeł śródlądowych dróg wodnych, północną Polskę do Kaliningradu, a dalej drogą wodną Niemna do Kłajpedy.

W ramach zrealizowanego I etapu programu wybudowano lub zmodernizowano m.in. [Pętla Żuławska]:

- 3 pomosty cumownicze, w: Rybinie, Tczewie i Drewnicy,
- 4 porty, w tym 3 żeglarskie, w: Kątach Rybackich, Tolkmicku, Elblągu i 1 jachtowy, w Krynicy Morskiej,
- 6 przystani żeglarskich, w: Białej Górze, Osłonce, Malborku, Błotniku, Nowej Pasłęce, Braniewie,
- nabrzeże postojowe w Rybinie,
- zmodernizowano Śluzę Gdańska Głowa i most zwodzony nad śluzą w Przegalinie.

Inwestycja przyczyniła się do zwiększenia atrakcyjności regionu dla jachtów i innych jednostek pływających. Zapewniła dostęp, od strony dróg wodnych, do zabytkowych obiektów hydrotechnicznych: śluz, mostów zwodzonych i obrotowych oraz innych zabytków i atrakcji w miejscowościach zlokalizowanych wzdłuż szlaku. Kontynuacją tego projektu jest przedsięwzięcie „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, którego celem jest rozszerzenie i uzupełnienie sieci szlaków wodnych delty Wisły.

4. Produkty turystyki wodnej w województwie pomorskim

Jak już wcześniej wspomniano, turystyka wodna jest formą pokonywania drogi wodnej przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu. Istniejące w województwie pomorskim rzeki i akweny wodne stwarzają dogodne warunki rozwoju różnych jej form. W artykule skoncentrowano się przede wszystkim na:

- śródlądowej żegludze pasażerskiej,
- rejsach tramwaju wodnego,
- turystyce żeglarskiej,
- turystyce kajakowej.

4.1. Śródlądowa żegluga pasażerska

Jedną z podstawowych form turystyki wodnej są rejsy statkami pasażerskimi czy kataranami. Taka wycieczka nie wymaga od podróżnych posiadania specjalnych patentów czy umiejętności.

W województwie pomorskim rejsy żeglugi pasażerskiej oferowane są po wodach: Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i jeziora Łebsko. Największym armatorem regionu jest Żegluga Gdańska, która dysponuje flotą 18 statków i jednej przystani pływającej (tabela 2). Przedsiębiorstwo oferuje rejsy przybrzeżne po Zatoce Gdańskiej między Gdańskiem, Sopotem, Gdynią i Helem oraz po Zalewie Wiślanym między Krynicą Morską i Fromborkiem. W 2017 r. dwa statki pasażerskie Żeglugi Gdańskiej obsługiwały także połączenia tramwajów wodnych.

Tabela 2. Eksploatowane statki pasażerskie Żeglugi Gdańskiej (2017 r.)

Tabor	Liczba jednostek	Liczba miejsca na pokładzie
Katamarany	4	450
Statki pasażerskie	10	40–275
Wodoloty	4	46–94
Przystań pływająca	1	

Źródło: opracowanie własne na podstawie [O nas].

Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że śródlądowe rejsy pasażerskie cieszą się coraz większą popularnością wśród turystów. W latach 2010–2016 liczba pasażerów wzrosła o ok. 45% (tabela 3), co przyczyniło się do wzrostu pracy przewozowej liczonej w pasażerokilometrach o 26%. Wraz ze wzrostem popytu na śródlądowe rejsy pasażerskie rośnie liczba oferowanych przez przewoźników statków i miejsc pasażerskich.

Tabela 3. Przewozy pasażerów żeglugą śródlądową

Wyszczególnienie	2010	2015	2016
Liczba miejsc pasażerskich	7 988	8 698	9 528
Liczba pasażerów w tys.	879,1	1 097,0	1 277,6
Liczba pasażerokilometrów w tys.	13 198,7	14 161,0	16 651,7
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km	15	13	13
Liczba statków pasażerskich żeglugi śródlądowej	93	101	110

Źródło: [Transport wodny, 2017].

4.2. Rejsy tramwaju wodnego

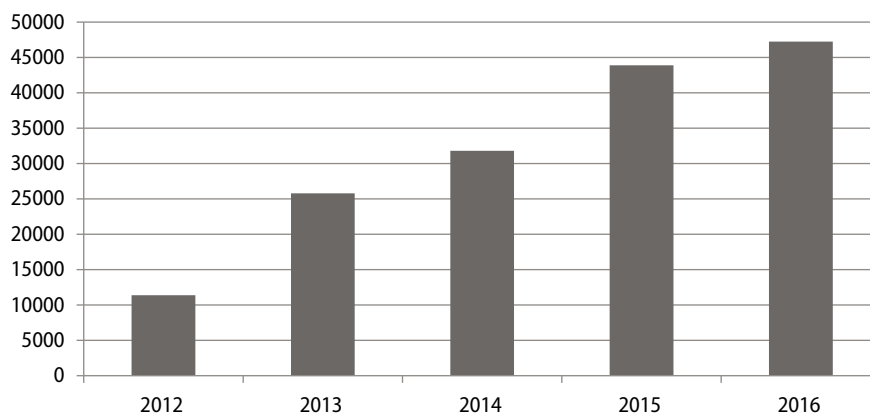
W Trójmieście funkcjonuje sezonowo, od maja do września, sześć linii tramwaju wodnego. Połączeniami na linii F1, F2, F3 i G-H zarządza Żegluga Gdańska. Rejsy statków odbywają się po wodach Zatoki Gdańskiej odpowiednio na trasach: Gdańsk – Hel – Gdańsk, Sopot – Hel – Sopot, Gdańsk – Sopot – Gdańsk, Gdynia – Hel – Gdynia. Pozostałe dwie linie F5 i F6 nadzorowane są przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku [Tramwaje wodne]. Rejsy tych linii wykonywane są na trasach:

- F5: Żabi Kruk – Zielony Most – Targ Rybny – Wiosna Ludów – Nabrzeże Zbożowe – Twierdza Wisłoujście – Westerplatte – Nowy Port Latarnia Morska – Brzeźno;
- F6: Targ Rybny – Wiosna Ludów – Sienna Grobla II – Tamka – Stogi – Sobieszewo – Narodowe Centrum Żeglarstwa.

Na każdej z linii wykonywane są dziennie trzy rejsy w każdą stronę.

Na linach F5 i F6 pływają statki pasażerskie Żegluga Gdańskiej, które mogą zabrać jednocześnie 40 osób i 5 rowerów. W latach 2012–2016 wielkość przewozów tylko na tych liniach wzrosła o 315% (rysunek 2). W tym samym okresie liczba przewiezionych rowerów wzrosła o 353%, z 270 w 2012 r. do 1225 w 2016 r. Tak duży wzrost liczby przewiezionych pasażerów i rowerów wskazuje na coraz większe zainteresowanie aktywną formą wypoczynku, jaką jest rower, oraz zapotrzebowanie na infrastrukturę rowerową. Omawiane linie tramwajowe korzystają z infrastruktury wybudowanej w ramach opisywanego wcześniej „Programu ożywienia dróg wodnych w Gdańsku”. Dodatnia tendencja w przewozach pasażerów potwierdza zgodność wykonanych prac z oczekiwaniami turystów i mieszkańców.

Rysunek 2. Liczba przewiezionych pasażerów na liniach F5 i F6



Źródło: [Zarząd Transportu].

4.3. Turystyka żeglarska

Uprawianie turystyki żeglarskiej wymaga odpowiedniego sprzętu, np. jachtu, barki, żagłówki, motorówki. Pływanie na statkach przeznaczonych do uprawiania turystyki wodnej, o napędzie żaglowym, mechanicznym lub innym, przekraczających 7,5 m długości kadłuba lub mocy silnika powyżej 10kW wymaga odpowiednich uprawnień (Ustawa o sporcie, art. 37a [Dz.U. 2010 nr 127, poz. 857]). Takiego dokumentu kwalifikacyjnego nie musi posiadać osoba sterująca mniejszą jednostką lub o słabszej mocy silnika.

Na szczególną uwagę w tym miejscu zasługuje fakt, że Polska jest jednym z czołowych światowych producentów łodzi do 10 m długości kadłuba. Rocznie w polskich stoczniach produkuje się ok. 22 000 jednostek, z czego większość to jachty śródlądowe o długości 6–9 m. Produkcja w 95% jest eksportowana, m.in. do: Europy Zachodniej, Skandynawii, Rosji [Przemysł jachtowy]. Na rynek krajowy trafia rocznie ok. 1000 łodzi. Jachty z uwagi na wysoką cenę są dobrem luksusowym. Zakup i utrzymanie jachtu wiąże się z koniecznością ponoszenia wysokich kosztów stałych, związanych np. z opłatą portową za tzw. miejsca rezydencje na czas niepływania, opłatą za zimowanie czy transport jednostki. Jednym ze sposobów na ograniczenie tych kosztów jest czarter łodzi na czas rejsu. Na rynku funkcjonuje coraz więcej firm oferujących szeroką gamę jednostek pływających, w tym tzw. hausbotów – jachtów, barek czy łodzi w pełni wyposażonych i przystosowanych do mieszkania w trakcie rejsu.

Najpopularniejszym miejscem do uprawiania żeglarstwa w Polsce są Wielkie Jeziora Mazurskie. Ponad 50% polskich żeglarzy pływa na Mazurach, a 20% na Pomorzu [Polski rynek, s. 16, 18]. W województwie pomorskim żeglarze mogą pływać po największych jeziorach, np. Łebskim, Gardno, Żarnowieckim oraz Pętli Żuławskiej (rysunek 3).

Coraz większe zainteresowanie wśród turystów wzbudzają rejsy po Pętli Żuławskiej. W 2015 r., na czas dłuższy niż 1 dzień, cumowało przy kejach ponad 5200 jednostek (rysunek 4).

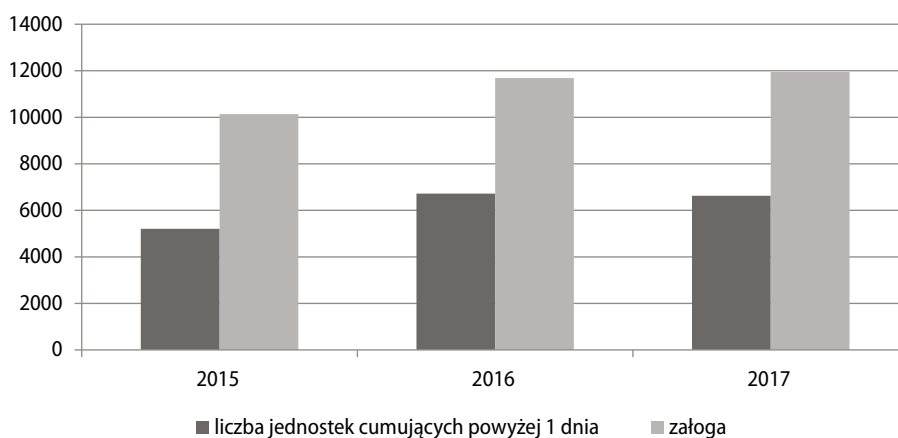
W 2016 r. odnotowano wzrost cumowań o 30%, (ok. 6720 jednostek). Natomiast w 2017 r. liczba cumowań dłuższych niż jeden dzień zmniejszyła się o 2%. Ujemna dynamika w ostatnim roku jest najprawdopodobniej wynikiem wzrostu liczby łodzi cumujących na krócej niż 1 dzień². Na krótki czas cumują zazwyczaj łodzie czarterowe, których załogi zwiedzają poszczególne miejscowości.

Rysunek 3. Przystanie żeglarskie



Źródło: [Przystanie żeglarskie].

Rysunek 4. Liczba jachtów cumujących dłużej niż 1 dzień oraz liczba osób stanowiących ich załogi



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych uzyskanych od spółki Pętla Żuławska Spółka z o.o.

² Jednostki cumujące kilka godzin nie są uwzględniane w statystyce prowadzonej przez zarządcę Pętli Żuławskiej.

Rzeki i dobrze zagospodarowane nabrzeża mogą same stanowić atrakcje turystyczne. Zrewitalizowane tereny przystani czy portów jachtowych Pętli Żuławskiej są miejscami odwiedzanymi przez żeglarzy, jak również turystów wypoczywających w poszczególnych miejscowościach. Są to miejsca przystosowane do spacerowania oraz dogodne lokalizacje dla wypożyczalni sprzętu wodnego. Z zebranych przez Spółkę Pętla Żuławska danych wynika, że w 2016 r. 66% turystów przebywających w powiecie nowodworskim w czasie wakacji „odwiedziło” istniejącą infrastrukturę żeglarską od strony lądu. Tak duże zainteresowanie wskazuje na wysoką atrakcyjność turystyczną zrealizowanych inwestycji.

4.4. Turystyka kajakowa

Rozległa sieć rzek i jezior województwa pomorskiego stwarza dogodne warunki także do rozwoju turystyki kajakowej. Na terenie województwa, jak już wcześniej wspomniano, znajduje się ponad 2000 km rzek mogących pełnić funkcję szlaków kajakowych. Najbardziej popularne wśród kajakarzy są rzeki Brda, Wda, Słupia, Łupawa, Wierzyca, Radunia, Łeba, Bukowina wraz z dopływami. Kajakarstwo uprawiać można także na rzekach Żuław i w okolicy Gdańska [Turystyka kajakowa].

Pomorskie szlaki kajakowe różnią się od siebie poziomem trudności i rodzajem atrakcji na rzekach. Atutem Brdy i Wdy jest „dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna oraz niski poziom trudności i uciążliwości. Rynna Sulęczyńska na Słupi czy Bukowina stanowią wyzwanie nawet dla doświadczonego kajakarza” [Pomorskie szlaki]. Do największych antropologicznych atrakcji na szlakach kajakowych należą zabytki historyczne, takie jak: elektrownie wodne (na rzekach: Słupia, Łupawa, Wieprz, Radunia, Wierzyca), zamek krzyżacki w Malborku (rzeka Nogat), katedra pocysterska (rzeka Wierzyca), gdański Żuraw (rzeki Radunia i Motława). Trzy rzeki umożliwiają zakończenie spływu na wodach Morza Bałtyckiego (Słupia, Wieprz, Piaśnica), a jedna na Zatoce Gdańskiej (Przekop Wisły). Wiele rzek województwa pomorskiego łączy się ze sobą, umożliwiając zwiedzanie województwa i dotarcie do niedostępnych, od strony lądu czy dla jachtów, zakątków regionu.

Szlaki kajakowe w większości wyznaczone są na rzekach lokalnych. Podstawową infrastrukturę dla kajakarzy stanowi: oznakowanie szlaku oraz dojazd do przystani, przystanie i stacje kajakowe, miejsca wodowania i wyjmowania kajaków, miejsca etapowe i przenoski przy przeszkodach. Na większych rzekach kajakarze mogą korzystać z istniejących przystani i marin żeglarskich.

Od 2014 r. w województwie pomorskim realizowany jest projekt „Pomorskie szlaki kajakowe” – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej. Celem przedsięwzięcia jest wykorzystanie istniejącego potencjału szlaków wodnych i stworzenie zintegrowanej sieci tras kajakowych wyposażonych w niezbędną infrastrukturę turystyczną. Projekt zakłada zagospodarowanie 1500 km pomorskich szlaków wodnych, realizację 17 projektów na 34 szlakach wodnych [Dobiegała 2017].

5. Podsumowanie

Województwo pomorskie położone jest w centralnej części Pojezierzy Południowobałtyckich. Region charakteryzuje się dużą liczbą jezior i rzek, tworzących w wielu miejscach rozległą sieć połączeń, którą można wykorzystać na cele turystyki wodnej. Z przedstawionych w artykule inwestycji wynika, że władze województwa pomorskiego próbują rozwijać region, wykorzystując ten potencjał. W wielu miejscach przebudowano i zmodernizowano nabrzeża oraz ciągi spacerowe i trasy rowerowe. Efektem zrealizowanych inwestycji jest większa dostępność terenów nad wodą od strony lądu dla mieszkańców i turystów, a od strony wody dla żeglarzy, którzy mogą cumować w różnych miejscowościach regionu. Na istniejących szlakach wodnych powstała lub powstanie, na podstawie przyjętych do realizacji planów, niezbędna dla różnych form turystyki wodnej infrastruktura, która przyczynia się do zwiększenia oferty turystycznej. Duża różnorodność produktów turystycznych, od wycieczek statkami pasażerskim do wycieczek rowerami wodnymi czy kajakami, sprawia, że w regionie wielu turystów, niezależnie od wieku i sprawności fizycznej, może skorzystać z aktywnego odpoczynku nad wodą. Z przeanalizowanych materiałów wynika, że w najmniejszym stopniu zagospodarowana na cele turystyki wodnej jest dolna Wisła, w której drzemie niewykorzystany jeszcze potencjał śródlądowej turystyki pasażerskiej.

Bibliografia

Dokumenty prawne

1. Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, Dz.U. z 2010 r. nr 127, poz. 857.

Wydawnictwa zwarte

1. *Analiza walorów turystycznych powiatów i ich bezpośredniego otoczenia* [2017], notatka informacyjna, GUS, Warszawa.
2. Gaworecki W.W. [2003], *Turystyka*, PWE, Warszawa.
3. *Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2017* [2017], Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
4. *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2016 r.*, GUS, Warszawa 2017.
5. *Turystyka*, red. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.

Materiały internetowe

1. *Ciekawe miejsca na Pomorzu*, https://pl.tripadvisor.com/Attractions-g2423104-Activities-omerania_Province_Northern_Poland.html, dostęp 10.12.2017.

2. Dobiegała A. [2017], *Kajakiem przez Pomorze. 34 szlaki i oznakowanie za 70 milionów zł*, <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35612,21176058,kajakiem-przez-pomorze-34-szlaki-kajakowe-i-oznakowanie-na.html>, dostęp 15.12.2017.
3. *Drogi wodne żeglowne w administracji RZGW Gdańsk*, <http://www.rzgw.gda.pl/cms/site.files/file/zegluga/warzegLRZGW.pdf>, dostęp 15.11.2017.
4. *Miasta w Polsce*, https://www.polskieszlaki.pl/miasta/?strona=1&sortowanie=odslon&szer_geogr=&dl_geogr=&promien=10&fraza=&województwo=&data_dodania=, dostęp 15.10.2017.
5. *Miejsca. Polska Niezwykła*, <http://www.polskaniezwykla.pl/web/place/>, dostęp 15.10.2017.
6. *O nas, poznaj bliżej naszą firmę*, <https://www.zegluga.pl/o-nas>, dostęp 8.11.2017.
7. *Pętla Żuławska*, <http://petla-zulawska.pl/index.php?id=podstrony&idd=27&lang=pol&kat=15>, dostęp 15.10.2017.
8. *Polski rynek żeglarski. Raport*, Polski Związek Żeglarski, <http://warszawskisalonnachtowy.pl/wp-content/uploads/2017/06/Raport-do-pobrania-w-PDF.pdf>, dostęp 12.02.2018.
9. *Pomorskie szlaki kajakowe*, <https://dt.pomorskie.eu/kajakiem-przez-pomorze>, dostęp 12.02.2018.
10. *Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku. Inwestycje miejskie*, <http://www.gdansk.pl/inwestycje-miejskie/Program-ozywienia-drog-wodnych-w-Gdanskua,1119>, dostęp 15.10.2017.
11. *Przemysł jachtowy w Polsce. Fakty i dane*, Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych, <http://www.polboat.eu/images/stories/files/polboat-Flayer.pdf>, dostęp 12.02.2018.
12. *Przystanie żeglarskie*, <http://petla-ulawska.pl/index.php?id=mapa&kat=2&lang=pol#odno-snik>, dostęp 8.11.2017.
13. *Tramwaje wodne 2017. Rejsy wycieczkowe po Zatoce Gdańskiej i Motławie (Rozkład rejsów, ceny biletów)*, <http://www.dziennikbaltycki.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/tramwaje-wodne-2017-rejsy-wycieczkowe-po-zatoce-gdanskiej-i-motlawie-rozklad-rejsow-ceny-biletow,12029926/>, dostęp 12.12.2017.
14. *Turystyka kajakowa. Pomorskie Travel*, http://pomorskie.travel/Na_wodzie-Kajakarstwo/719/Turystyka_kajakowa, dostęp 12.02.2018.
15. *Zakres utrzymania wód*, <http://www.rzgw.gda.pl/?mod=content&path=2,7,8>, dostęp 15.10.2017.
16. Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, <http://www.ztm.gda.pl/hmvc/index.php/sipinfo/wiecejk/2404>, dostęp 8.11.2017.

Tourist potential of inland waterways of the Pomorskie voivodeship

Summary

Pomorskie voivodeship has got a dense network of inland waterways (7.8 km/100 km²). The lower course of the Vistula which links Tricity agglomeration with the central part of Poland and other cities situated alongside the river is the main river in the region. Lower course of the Vistula is also an important part of two international inland waterways: E-40 (Baltic Sea – The Black Sea) and E-70 (Antwerp – Klaipeda). Inland waterways in the Pomorskie voivodeship determine the growth of water-based tourism, which may very significantly impact social and economic development of the region. The paper aims to show tourist advantages of inland waterways in the voivodeship and comprehensively assesses how well they fit the needs of water tourism.

Keywords: tourist potential, water-based tourism, inland waterways
