Marek Lityński

Coś z niczego.
Przystań wodna, jakiej nie znamy

Turystyka kajakowa przeżywa w Polsce od początku XXI wieku niebywały rozkwit, trzeci już w swojej 90-cio letniej historii. Wiąże się to z faktem, że ten rodzaj aktywności wodnej wymaga znacznie mniejszej infrastruktury wodnej i brzegowej, niż turystyka jachtowa czy motorowodna. Kajakarze nie potrzebują portów, marin i wysokich, umocnionych, betonowych nabrzeży. Kajaki jako najmniejsze jednostki pływające o długości 2,5 do 5,5 m oraz wadze od 20 do 40 kg nie wymagają także budowy długich pomostów cumowniczych. Dla „zwodowania" kajaka lub wyjścia z wody wystarczy jedynie fragment plaży lub niski, krótki pomost o długości 4 metrów.

W naszym kraju typowy projekt przystani lub stanicy kajakowej nigdy nie powstał, a sama „stanica" czy „przystań" jako obiekt turystyki wodnej nie posiada normy ani standardu i nie jest objęta kategoryzacją w rozumieniu hotelarskim. Istniejące w Polsce obiekty tego typu wykazują niezwykle zróżnicowany poziom tak zainwestowania terenowego, jak i w zakresie świadczonych usług noclegowo-gastronomicznych. Pod pojęciem „stanica" lub „przystań" kryje się obecnie zarówno w pełni wyposażony ośrodek wypoczynkowy, jak i łąka biwakowa bez żadnego zaplecza sanitarnego i usługowego.

Stanice wodne tylko dla kajakarzy były budowane przed II wojną światową przez Polski Związek Kajakowy, a po wojnie przez PTTK. Istnieją one do dzisiaj na szlakach kajakowych rzek Krutyni i Czarnej Hańczy, czynne okresowo od maja do września. Składają się z domków kempingowych o bardzo zróżnicowanej wielkości, najczęściej bez urządzeń sanitarnych, które zgromadzone są w jednym, wspólnym dla wszystkich obiekcie. Na ogrodzonym (mniej lub bardziej) terenie znajduje się jeszcze pole namiotowe, stołówka lub bar, parking, ziemne boisko do siatkówki oraz miejsce do przechowywania kajaków. Obiekty te niezwykle opornie podlegają modernizacji i pod wieloma względami nie odpowiadają dzisiejszym oczekiwaniom i potrzebom w zakresie turystyki wodnej.

Planujący zabudowę brzegu rzeki lub jeziora inżynierowie o profilu wykształcenia hydrotechnicznego lub ogólnobudowlanego (a także architekci i urbaniści) najczęściej nie potrafią sobie wyobrazić, że do kajaka wsiada się inaczej, niż do łodzi – nie jednym krokiem z brzegu w pozycji wyprostowanej, lecz w przykurczonej pozycji ciała, a nawet całkowicie siedzącej. Taka sytuacja oznacza, że kajakarz potrzebuje niski, najwyżej 10 do 20 cm nad wodę wystający pomost – i to drewniany, nie betonowy (może być pływający) – lub coś w rodzaju łagodnego, lecz szerokiego slipu. W związku z tym kajakarze często szukają nawet malutkich plaż, na które można łagodnie najechać dnem kajaka na piasek i wysiąść (lub zejść na wodę) bez stresu, który w Polsce często występuje podczas wodowania i wysiadania z kajaka przy wysokim brzegu.

Dogodne warunki do wodowania i opuszczania wody powinny znajdować się w szeregu miejscach, związanych nie tylko ze startem lub metą etapu dziennego, lecz także w punktach odpoczynku dziennego i tam, gdzie występuje konieczność przenoszenia kajaków przez przeszkody wodne (progi, jazy, tamy, rurociągi, niskie mosty, zwalone pnie drzew). Miejsca takie (poza górami lub rzekami płynącymi w wąwozach) zwykle nie wymagają pomostów; wystarczy widoczny i bezpieczny dostęp od strony wody i lądu, piaszczysty lub trawiasty. Natomiast w przypadku „przenosek" o długości kilkuset metrów potrzebny jest

zniwelowany i utwardzony trakt w postaci ziemnej ścieżki, dostępny dla wózków kajakowych – czyli tzw. „droga przenoszenia kajaka" – która pozwoli ominąć przeszkodę i powrócić bezpiecznie do wody. Problem ten jest w Polsce jak dotychczas pomijany, a prawo wodne, zakazujące grodzenia brzegów rzek i jezior, powszechnie ignorowane.

Nie rozwijając dalej zasygnalizowanych zagadnień turystyki kajakowej chciałbym wymienić minimalne potrzeby w zakresie zagospodarowania sezonowego pola biwakowego:

- łatwe wyjście z wody
- kran z wodą pitną
- toalety wolnostojące
- zadaszone ławy i stoły
- zacienione miejsce na rozbicie namiotów
- kosz na odpadki

Za podstawowe potrzeby w zakresie wyposażenia typowej przystani wodnej dla kajakarzy należy uznać:

1. Dogodne wyjście na brzeg, trawiaste lub piaszczyste. Jeżeli budujemy pomost (stały lub pływający), musi on być niski, najlepiej o wysokości do 20 cm nad lustrem wody i co najmniej 4 m długi.
2. Trawiaste pole namiotowe w obrębie wysokich drzew (zacienienie w czasie letnich upałów).
3. Budynek sanitarny z WC, umywalkami i prysznicem z ciepłą wodą.
4. Domki kempingowe z wydzielonym pomieszczeniem kuchennym i węzłem sanitarnym.
5. Wydzielone miejsce do składowania kajaków z możliwością ich zabezpieczenia przed kradzieżą.
6. Wydzielone miejsce na ognisko.
7. Zadaszone stoły i ławy do przyrządzania posiłków.
8. Kosze na śmieci, zabezpieczone przed ingerencją zwierząt.
9. Oddzielny parking dla samochodów o utwardzonej nawierzchni z dobrym dojazdem od głównej drogi.
10. Ogrodzenie dla całego terenu.
11. Tablice informacyjne w postaci prostej mapy (planu), ukazujące najciekawsze miejsca w okolicy przystani.
12. Sklep spożywczy lub bar z ciepłymi posiłkami w bezpośrednim zapleczu (do 1 km drogi pieszo).

Wykonane przy użyciu drewna i miejscowego kamienia zaplecze przystani kajakowej powinno stanowić dobrą wizytówkę gminy. Trudno oszacować koszt takich inwestycji, gdyż związane z nimi roboty budowlane mogą mieć szeroki zakres, jeżeli cała infrastruktura jest tworzona od podstaw. Dwie z takich współczesnych realizacji przedstawiam niżej.

Najprostsze wersje miejsc umożliwiających kajakarzom wejście i zejście do wody nie wymagają żadnych procedur biurokratycznych i zezwoleń. Wodowanie kajakarzy na lokalnej plaży albo na łące gospodarstwa agroturystycznego nie ma charakteru ani trwałej inwestycji, ani wyodrębnionej działalności gospodarczej. W miarę rozbudowy infrastruktury, budowy nabrzeży i pomostów – wymagania stają się podobne, jak przy budowie przystani i marin jachtowych oraz pomostów żeglugi pasażerskiej. Zostały one szczegółowo opisane w opracowaniu pt.

„Projektowanie marin i przystani kajakowych”, dostępnym na stronach Centrum Turystyki Wodnej PTTK.

Pamiętać należy, iż budując pomosty tylko dla kajakarzy, korzystać należy z usług projektantów i wykonawców mających niezbędne doświadczenie. Inne rozwiązania potrzebne są na akwenach o stałym poziomie wody, inne na rzekach, gdzie wahania stanu wód bywają bardzo duże. Inne na brzegach niskich, a inne przy brzegach stromych i wysokich. Możemy wybrać pomost stały lub pływający; raczej nie betonowy, bardziej drewniany lub plastikowy. Konstrukcję jednolitą lub modułową, ułatwiającą zarówno rozbudowę, jak i demontaż. Pomost całoroczny lub demontowany na okres zimowy, aby uchronić konstrukcję przed zniszczeniem przez pochód lodów lub zwykłym wandalizmem.

Swoją specyfikę mają także parkingi. Potrzebny jest oddzielny parking dla samochodów o utwardzonej nawierzchni z dobrym, utwardzonym i oznakowanym dojazdem od głównej drogi. Popularnym środkiem transportu w turystyce kajakowej jest bus (najczęściej ośmioosobowy) z przyczepą kajakową, czyli pojazd o łącznej długości 10-12 m (bywają dłuższe). Autokar z kolei posiada wagę 10-12 ton. Oba pojazdy charakteryzuje duży promień skrętu i często mają one kłopot z dojazdem na brzeg rzeki. Problemu z dojazdem najczęściej nie będzie w przypadku zlokalizowania pola namiotowego w pobliżu mostu drogowego lub przeprawy promowej.

Przystań w Chroberzu

Projekt o nazwie „Tratwą przez Ponidzie – przystań w Chroberzu” powstał nad Nidą na terenie gminy Złota. Współfinansowany jest przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Europejskiego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013. Całkowita wartość projektu wynosi 1 377 649,38 zł, w tym dofinansowanie unijne w wysokości 60% z RPO w kwocie 826 589,62 zł. Huczne otwarcie przystani nastąpiło w dniu 14 sierpnia 2011 r. z udziałem Marszałka Woj. Świętokrzyskiego Adama Jarubasa i licznych zaproszonych gości. Po części oficjalnej odbyły się występy artystyczne, gry, konkursy, zabawy i pokazy ratownictwa wodnego w wykonaniu Ochotniczej Straży Pożarnej w Chroberzu.

Przystań posiada sześć pirsów, zlokalizowanych na różnych wysokościach, które umożliwiają przybijanie i cumowanie łodziom o różnej wysokości burty w zależności od poziomu wody. Do wodowania i wyjmowania łodzi z rzeki zbudowano szeroki slip, mający bezpośrednie połączenie z drogą dojazdową i parkingiem samochodowym. Na rozległym placu w zapleczu przystani zlokalizowano duży plac zabaw dla dzieci, dwie altanki z zadaszonymi stołami i ławami na 10 osób każda, pole namiotowe z zapleczem sanitarnym w postaci kontenera z podziałem na część damską i męską (WC, prysznic, umywalka, gorąca woda). Obok znajduje się utwardzone miejsce pod ławki i krzesła przed montowaną w celach doraźnych sceną. Do rozległego parkingu prowadzi dojazd z drogi Chroberz – Gacki. Wszędzie stoją liczne kosze na śmieci. Całość obiektu w nocy jest oświetlona stylowymi lampami. Posiada także specjalnego opiekuna, dostępnego pod numerem telefonu 796 093 621 (Władysław Bróg). Za korzystanie z terenu przystani nie są pobierane żadne opłaty.

Regionalny Ośrodek Turystyki i Rekreacji w Działoszynie

Miasto i Gmina Działoszyn zrealizowała projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007 – 2013 pn. „Budowa Regionalnego Ośrodka Turystyki i Rekreacji w Działoszynie, inwestycja w infrastrukturę obszaru nadwarciańskiego – produktu turystycznego województwa łódzkiego". Całkowity koszt projektu to 7 819 707,75 zł, a kwota dofinansowania wynosi 5 858 030,81 zł. W ramach projektu wykonano Centrum Obsługi Turystycznej z miejscami noclegowymi, przystań kajakową oraz promenadę od przystani kajakowej do zapory na rzece Warcie.

Przystań kajakową wybudowano we wschodniej części miasta w dolinie rzeki Warty przy ujściu starorzecza w bezpośrednim kontakcie z korytem rzeki na terenie tzw. Parku Strażaka. Oprócz miejsc do lądowania i wodowania kajaków powstał na terenie przystani murowany budynek. Na parterze zostały zlokalizowane toalety, hangar dla sprzętu wodnego oraz punkt informacji turystycznej. Na dachu hangaru zaprojektowano taras części gastronomicznej, znajdującej się na piętrze, dostępnej z zewnętrznej klatki schodowej. W tej części znajduje się sala główna ze stolikami oraz zapleczem kuchennym. Całkowita powierzchnia zabudowy wynosi 217, 5 m². Promenada spacerowa z ławkami i oświetleniem przebiega wzdłuż prawego brzegu rzeki Warty od budynku przystani do zapory na rzece Warcie i budynku młyna.

Centrum Obsługi Turystycznej zostało wybudowane przy ulicy Skarbczyńskich czyli niedaleko gimnazjum w Działoszynie. Obiekt ten ma łączyć funkcje związane z promocją miasta i zapewnieniem podstawowej bazy noclegowej dla turystów. Trzykondygnacyjny budynek o łącznej powierzchni ponad 720 m² posiada na parterze, przystosowanym dla osób niepełnosprawnych, hol wejściowy z recepcją, pomieszczenia biurowe, sanitariaty, salę konferencyjną oraz mieszkanie dla inwalidów. Powierzchnia użytkowa na dwóch pozostałych piętrach została podzielona na 15 jednostek mieszkalnych z łazienkami. Dodatkowo każda kondygnacja jest wyposażona w pomieszczenia gospodarcze. COT jest obiektem, który ma łączyć funkcje związane z promocją Miasta i Gminy Działoszyn oraz zapewnić podstawową bazę noclegową dla turystów. Ponadto w przyszłości hotel ten będzie pełnił funkcję noclegową dla planowanego obiektu krytej pływalni.

Takich projektów, realizowanych z prawdziwą pasją i rozmachem pod kątem turystyki kajakowej jeszcze w Polsce nie było, dlatego warto je pokazywać i promować. Inną sprawą są popełnione przez projektantów błędy w zakresie miejsca lądowania i wodowania kajaków, które na gołym betonie nie jest przyjemne ani dla sprzętu, ani dla ludzi. Można je łatwo naprawić przy pomocy zwykłej gumy i drewnianych odbijaczy. Miejmy nadzieję, że niski poziom wody pozwoli równie dogodnie wyjąć kajaki z wody. Natomiast imponujące zaplecze obu przystani niewątpliwie uzasadnia tezę „przystań wodna, jakiej nie znamy".

A dlaczego „coś z niczego"? Bo obie inwestycje powstały w miejscach, gdzie rosły chaszcze i wiklina. Ucywilizowały teren leżący odłogiem, dostarczając mieszkańcom rozrywki, a przyjezdnym odrobiny komfortu, mało dotychczas znanego ze szlaków wodnych Polski. Miejmy nadzieję, że te przystanie wodne z Nidy i Warty będą wzorcem do realizacji podobnych inwestycji na terenie całego kraju.

Na zakończenie jeszcze zabawna ciekawostka. Jak bardzo inwestycje takie wpływają na aktywizację i zaangażowanie miejscowej ludności świadczy piosenka, napisana przez Dariusza Garleja w miejscowej gwarze (kilka zwrotek zostało pominiętych):

W naszy wiosce dzisioj święto wielkie momy
Przystań wójt łotwiro, puste wszystkie domy
Całe sioło przyszło, stanęło nad rzeką
Na księdza z pokropkiem sekretorz już czeko

Przystań betonowo, trzęsienie wytrzyma
Altana, estrada, kibla ino nimo
Przyjechoł już pleban, betony pokropił
Wójt z wójtową tańczo, sekretorz się łopił

…….

- Dzieciaki tera nie słuchać –

Płynie dumnie Józek Nidą swym kajokiem
Macha czornej Kaśce raźnie gołym Ptokiem
Sunie Zdzich z Wojsławic na małej tratewce
Zaroz na przystani dogodzi swej Ewce

A tu naroz z krzoków sołtys jak wyskoczy
Chlusnął wodą z Nidy, gołe baby zmoczył
- Won rozpusto! - wrzasnął, goni naturystów
Przystań mo być przecie ino dla turystów!

Łoj dano dano, łoj dano dano
Chrobersko przystań bardzo udano
Kajaków ciżba, turystów masa
Niechaj nam płynie łunijno kasa

Jak zbudować przystań czyli ścieżka inwestora

Bardzo brakuje nad naszymi wodnymi drogami większej liczby portów, przystani czy zwykłych pomostów przy których można bezpiecznie cumować łódź. Ostatnie lata sygnalizują, że w tej kwestii zaczyna się sporo zmieniać. Może więc warto przedstawić najważniejsze działania, które należy podjąć chcąc zrealizować pomysł budowy przystani. Oczywiście każde miejsce będzie miało swoje odrębne uwarunkowania, ale wiele spraw objętych jest wspólnymi uregulowaniami. Niektóre zaś działania są tożsame z podejmowaniem zwykłej budowy na gruncie i stawiane wymagania nie będą nikogo dziwiły.

Inwestor powinien dysponować gruntem na którym chce realizować swoją inwestycję (akt notarialny, umowa użyczenia lub umowa dzierżawy). Ponieważ są to inwestycje drogie i obliczone na wiele lat umowy powinny gwarantować bezpieczne wieloletnie użytkowanie gruntu.

Należy dokonać dokładnej analizy położenia gruntu np. czy jest to teren zalewowy, czy łatwo do niego nie tylko dopłynąć, ale i dojechać, czy istnieje możliwość dostawy energii elektrycznej, jak daleko jest do stacji paliw i wreszcie czy linia brzegowa jest dostatecznie długa i dostępna dla łodzi (np. kamienie podwodne, tworzenie się ławic piasku w nurcie czy przybrzeżnych odsypisk i przymulisk). Generalnie im głębsza woda przy brzegu tym lepiej.

Jeśli inwestor ziemię dopiero planuje kupić to ostateczną decyzję należy podjąć po uzyskaniu informacji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu i ewentualnym zasięgnięciu opinii (jeśli jest to droga wodna lub publiczny akwen) właściwego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Obowiązujące prawo wodne (art. 82 i 83) zabrania wykonywania na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią (szczególnie dotyczy to międzywala) wykonywania robót i czynności, które mogą utrudnić ochronę przed powodzią. Dyrektor właściwego RZGW może, w drodze indywidualnej decyzji, zwolnić od zakazów wspomnianych wyżej i wskazać sposób zagospodarowania naszych gruntów. Jeśli tereny pod przyszłą inwestycję leżą na terenie parku krajobrazowego to warto również zasięgnąć wstępnej opinii dyrekcji Zespołu Parków Krajobrazowych.

Po wyjaśnieniu stanu gruntów i uzyskaniu pewności, że inwestor może na nich budować należy uzyskać wypis z ewidencji gruntów oraz zamówić u uprawnionego geodety mapę działki w skali 1:1000. Następnie inwestor występuje do właściwego urzędu gminy o wydanie opinii w sprawie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu. Wójt musi m.in. zasięgnąć opinii Powiatowego Inspektora Sanitarnego i (jeśli dotyczy) dyrekcji parków krajobrazowych.

Wówczas inwestor zleca wykonanie projektu przystani, operatu wodno-prawnego oraz raportu oddziaływania inwestycji na środowisko. Zgodnie z art. 82 ustęp 1 punkt 7 oraz art. 66 ustęp 3 punkt 1 i 3 „Ustawy Prawo Wodne" inwestor występuje do właściwego starostwa o wydanie pozwolenia wodno-prawnego.

Inwestor występuje także (jeśli projektowana budowa leży przy drodze wodnej) do właściwego Urzędu Żeglugi Śródlądowej o wyrażenie opinii na temat projektu i zaproponowanych w operacie wodno-prawnym oznaczeń żeglugowych. RZGW musi uzgodnić projekt basenu portowego lub nabrzeża i przedstawić inwestorowi swoją opinię.

Starostwo wszczyna postępowanie w sprawie wydania pozwolenia wodno-prawnego i wyznacza termin rozprawy administracyjnej w której uczestniczą:

Wnioskodawca
Urząd Żeglugi Śródlądowej
RZGW
Zespół Parków Krajobrazowych (jeśli dotyczy)
Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska
Urząd Gminy
projektant

Starostwo określi zestaw potrzebnych do przeprowadzenia rozprawy dokumentów. Rozprawa odbywa się w miejscu projektowanej inwestycji.

RZGW – jeśli teren należy do skarbu państwa (drogi wodne i większe rzeki są własnością skarbu państwa pod zarządem RZGW, ale inne cieki mogą także być zarządzane przez Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych lub Spółki Wodne) – występuje do

Ministra Środowiska do Departamentu Zasobów Wodnych przez Biuro Gospodarki Wodnej (Warszawa, ul. Wawelska 52/54) o udzielenie promesy na dzierżawę i użytkowanie gruntów pokrytych wodami. Do wniosku będą potrzebne:

1. mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
2. mapa ewidencyjna
3. wypis z rejestru gruntów
4. decyzja o warunkach zabudowy
5. stanowisko starosty

Inwestor zawiera umowę z kierownikiem budowy i inspektorem nadzoru.

Inwestor występuje po uzyskaniu pozwolenia wodno-prawnego i innych wymaganych dokumentów o pozwolenie na budowę przystani (basenu portowego, nabrzeża) do wojewody. Jeśli na terenie przystani inwestor chce postawić budynek gospodarczy, to występuje z odrębnym wnioskiem do starostwa Jeśli na terenie planowanej inwestycji rosną drzewa lub wiklina należy wystąpić do wójta o zgodę na ich wycięcie.

Należy wystąpić do rejonu energetycznego o wydanie warunków przyłączenia energii elektrycznej i zawrzeć umowę na jej dostawę. Dokument ten jest ważną częścią wniosku o pozwolenie na budowę.

Należy także wystąpić o zgodę na przyłączenie wjazdu na działkę do drogi Decyzję wydaje organ administracji samorządowej w gestii którego znajduje się droga (gmina , starostwo)

Starostwo w sytuacjach regulowanych przez prawo budowlane wydaje także pozwolenie na budowę ogrodzenia działki. Nie wszystkie płoty temu rygorowi podlegają, ale należy to sprawdzić.

Po zakończeniu budowy inwestor występuje do organu wydającego pozwolenie na budowę z wnioskiem o wydanie decyzji na użytkowanie obiektów. Do wniosku muszą być dołączone dokumenty wynikające z treści art. 57 ustęp 1, 2, 3 „Prawa budowlanego" oraz opinia Komendanta Powiatowej Straży Pożarnej, Powiatowego Inspektora Sanitarnego, Inspektora pracy i Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Obowiązkowo należy złożyć mapę z inwentaryzacji powykonawczej.

Po zakończeniu inwestycji, na podstawie powykonawczej inwentaryzacji, dokonuje się obmiaru terenu należącego do Skarbu Państwa, który został faktycznie wykorzystany na potrzeby inwestycji i na tej podstawie, w oparciu o udzieloną wcześniej promesę, podpisuje się z RZGW dwie umowy:

umowę użytkowania gruntów pokrytych wodami, stanowiących własność Skarbu Państwa
umowę dzierżawy w/w gruntów
(obowiązujące w danym roku stawki są do wglądu w RZGW).

Uwaga

Przepisy i szczegółowe procedury ulegają zmianom. Trzeba więc zawsze pytać we właściwych urzędach o aktualnie wymagane dokumenty. Ani administracja ani inwestorzy nie dysponują szerokim doświadczeniem w tej dziedzinie, bowiem inwestycje tego typu w Polsce to nadal rzadkość. Ponadto są to budowle trudne, kapitało i pracochłonne. Potrzebny jest namysł i rozwaga, by nie powstały obiekty obciążone wadami prawnymi czy projektowymi. Należy założyć około trzyletni okres na przygotowanie prawno-projektowe inwestycji związanej z budową przystani.