



Do:

## **„Gazeta Wyborcza” O/Poznań**

**Dot: artykułu w GW z 2007-04-12 „Warta w Poznaniu jest inna niż Loara w Paryżu”**

Zachęcony Waszym zaproszeniem do wyrażenia swojej opinii w przedmiotowej sprawie pozwalam sobie na kilka uwag.

Szlak wodny, w przypadku Poznania, Warty był kiedyś bardzo ważnym szlakiem handlowym. Z uwagi na rozwój dróg bitych oraz coraz większe bezpieczeństwo transportu drogowego szlaki wodne zaczęły tracić na znaczeniu. Wyjątkiem jest tu szlak Odry i częściowo Wisły.

Od pewnego jednak czasu szlaki wodne w całej Europie przeżywają renesans z uwagi na rozwijającą się turystykę wodną a konkretnie rozwój yachtingu. Przez yachting rozumiem żeglowanie łodziami motorowymi w odróżnieniu od yachtingu tj. żeglowania łodziami żaglowych co na rzekach jest utrudnione ale nie niemożliwe. Wyraźnie da się zauważyć trend pływania rekreacyjnego, turystycznego, krajoznawczego po rzekach całej Europy. Brylują w tym Szwajcarzy, którzy łodziami motorowymi typu house boat przemierzają na emeryturze Europę wzdłuż i wszerz. Docierają już często do Szczecina połączonego kanałem via Odra z Berlinem a dalej całą Europą. Dla konkretnego miasta portowego (mam tu na myśli raczej porty lądowe) taka turystyka jest bardzo pożądana bowiem każdy z „załogantów” takiej łodzi posiada dość gruby portfel, który otwiera na postojach. Zauważyły to miasta portowe typu morskiego zapraszając statki - wycieczkowce typu cruiser do swoich nabrzeży. Mam tu na myśli Gdańsk, Gdynię a od niedawna Szczecin. Taki wycieczkowiec zabiera na pokład ok. 3.000 pasażerów, którzy zostawiają w porcie średnio ponad 100 euro na osobę. Jak łatwo obliczyć daje to kwotę około 300.000,00 euro wpływu do krwioobiegu finansowego miasta czyli ponad 1 mln złotych dziennie.

Poznań nie może liczyć na takie wycieczkowe ale może skutecznie zachęcać do odwiedzania go przez turystów motorowodnych. Poznań jest jednym z najlepiej położonych miast w Polsce jeśli chodzi o drogi wodne. Przez to miasto przechodzi tzw. Wielka Pętla Wielkopolska tj. szlak wodny od Poznania poprzez Santok, Noteć, kanały Bydgoszcz - Konin i z powrotem Wartą do Poznania. To ważny fragment drogi wodnej Odra – Wisła, jedyne połączenia śródlądowego dróg wodnych Europy Zachodniej i Wschodniej w dorzeczu Wisły, Niemna i

---

**Fundacja im. Króla Stanisława Leszczyńskiego  
„QUOMODO”**

ul. Jana Grochmalickiego 28/1  
61-606 Poznań

KRS 0000260424 ✦ NIP 972-11-42-829 ✦ REGON 300359192  
Fortis Bank O/Poznań Nr rach.: 81 1600 1084 0004 0501 7361 1001  
Tel./Fax 0048 061 825 80 19  
e-mail: [info@quomodo.org.pl](mailto:info@quomodo.org.pl)

Dniepru. Oznacza to tyle, że do Poznania można płynąć z Warszawy, Gdańska, Bydgoszczy, Szczecina, Wrocławia i całej Europy Zachodniej. Do Poznania można przy płynąć również z Morza Śródziemnego i Morza Bałtyckiego. Jaki to potencjał turystów?

### **Co jest potrzebne ?**

Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu opracowała projekt z trzema portami żegludowymi. Bardziej zasadne byłoby używać słowa mariny i publiczne miejsca postojowe bo taka terminologia obowiązuje w yachtingu. Marina to miejsce gdzie może zacumować yacht motorowy, gdzie można podłączyć energię elektryczną, skorzystać z usług itd. Takie mariny powstają na potęgę w całej Europie. Europejskie miasto nad morzem lub na szlaku wodnym bez mariny to miasto mniej atrakcyjne i uboższe. Poznań buduje bardzo sprawnie węzły drogowe, lotnicze a kompletnie zapomina o węźle wodnym. Brak obecnie normalnej przystani a nawet pomostu to strata lekko licząc kilkuset tysięcy złotych rocznie wpływu dla gospodarki miasta jakie mogą zostawić w Poznaniu turyści - wodniacy.

Widać, że intuicyjnie wyczuwa się w mieście problem ale nie ma poważnych analiz na ten temat. Szukanie jednocześnie przeszkód w budowaniu infrastruktury wodnej poprzez demagogiczne szukanie problemów jest poważnym błędem a nawet nadużyciem. Oczywiście każda rzeka ma to do siebie, że może podnieść swój stan ponad normę. Dlatego też tak jak autostrady drogowe tak też drogi wodne wymagają modernizacji i uregulowań. Nie można więc biadolić ale przeciwdziałać. W żadnym jednak przypadku nie uniemożliwia to budowaniu nowoczesnych marin z główną mariną miejską włącznie.

**Generalnie ziemia widziana z wody jest piękniejsza. Poznań widziany z wody to piękne miasto. Tylko kto to wie i kto to może na co dzień zrobić.**

Dla władarzy miasta konieczność budowy nowoczesnego dworca kolejowego, rozbudowa portu lotniczego oraz budowa nabrzeży i marin miejskich powinna być powinnością i priorytetem. Po to właśnie płaci się podatki lokalne by powstawała infrastruktura zwiększająca potencjał i możliwości miasta. Tym samym by wpływy jeszcze bardziej rosły. Taką metodą rozwijają się nowoczesne miasta. Szukanie przeszkód jakoby zmienny stan rzeki utrudniał czy wręcz uniemożliwiał budowanie nabrzeży czy marin jest takim samym bezsensownym pretekstem jak pojawiające się wichury by nie budować lotniska. Porównanie więc Warty do Loary jest nadużyciem. Każda rzeka ma swoją specyfikę tak jak swoją specyfikę ma każde lotnisko. Dlatego wysilek intelektualny projektantów powinien iść w kierunku: jak zaprojektować ?, a nie: czy zaprojektować ?

*Prezes Fundacji  
Wojciech Leszczyński*

*Poznań, 12 kwietnia 2007*

---

**Fundacja im. Króla Stanisława Leszczyńskiego**  
**„QUOMODO”**

*ul. Jana Grochmalickiego 28/1*  
*61-606 Poznań*

KRS 0000260424 ✦ NIP 972-11-42-829 ✦ REGON 300359192  
Fortis Bank O/Poznań Nr rach.: 81 1600 1084 0004 0501 7361 1001  
Tel./Fax 0048 061 825 80 19  
e-mail: [info@quomodo.org.pl](mailto:info@quomodo.org.pl)