

Bania A.¹, Pujszo R.², Szefer P.³

¹ Wydział Pedagogiki i Psychologii Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

² Studium Wychowania Fizycznego i Sportu Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

³ Wydział Nauk Przyrodniczych Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

Correspondence author: Pujszo Ryszard Ph.D.

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego

rychu54@interia.pl

Projekt „Pałucka Gondola Wodna” – na trasie Łabiszyn – Lubostroń.

Streszczenie

Projekt „Pałucka Gondola Wodna na trasie Łabiszyn – Lubostroń” jest przedsięwzięciem o charakterze technologiczno edukacyjnym powstałym na zapotrzebowanie społeczności lokalnej oraz turystów regionu Pałuckiego. Głównym celem projektu jest uruchomienie sezonowego turystycznego i edukacyjnego połączenia wodnego korytem Noteci na trasie Łabiszyn – Lubostroń. Projekt został zaprezentowany na II Kongresie Studenckich Kół Naukowych Uczelni Bydgoskich 2010 „Studenci Miastu i Regionowi”, a następnie uroczyście przekazany burmistrzowi Łabiszyna.

Słowa kluczowe: połączenie wodne, rewitalizacja, Noteć, Łabiszyn, Lubostroń.

Abstract.

The project "Pałuck Water Gondola on Łabiszyn – Lubostroń" route is an enterprise of a technological and educational character which has been created in response to the need of local community and Pałuck region tourists. The main purpose of the project is to start a seasonal touristic and educational water connection along the Noteć River on Łabiszyn – Lubostroń route. The project was presented at II Congress of Students' Research Clubs of Bydgoszcz Universities 2010 "Students for the City and the Region" and then formally turned over to the Mayor of Łabiszyn.

Key words: water connection, revitalization, the Noteć River, Łabiszyn, Lubostroń.

Cel i zakres projektu

Warunki wyjściowe projektu:

1. Stan istniejący
2. Opis techniczny trasy z mapką
3. Obiekty turystyczne
4. Planowana infrastruktura brzegowa
5. Środek transportu
6. Planowane miejsca infrastruktury brzegowej
7. Warunki wodne i urządzenia obce na trasie
8. Dojazdy bezpieczeństwa do trasy
9. Finansowanie.

Opis projektu:

Celem głównym projektu jest uruchomienie turystycznego sezonowego połączenia wodnego Notecią na trasie Łabiszyn – Lubostroń / Pałac. Połączenie to ma się odbywać wyłącznie w miesiącach turystycznych (kwiecień – wrzesień) za pomocą płaskodennej łodzi turystycznej 10 – 15 osobowej zasilanej niewielkim silnikiem spalinowym (ew. inny sposób napędu) przystosowanej do żeglugi niezależnie od warunków pogodowych. Uruchomienie połączenia planowane jest z myślą o turystach sezonowych, wycieczkach szkolnych i edukacyjnych, warsztatach ekologicznych, chemicznych i archeologicznych dotyczących koryta Noteci i obszarów brzegowych, historycznych warsztatach studenckich, uroczystościach społeczeństwa lokalnego (śluby, spotkania samorządowe, uroczyste koncerty pałacowe, itp.)

Celem dodatkowym jest przywrócenie społeczeństwu wiedzy na temat znaczenia wód Noteci, Kanału Górnonoteckiego jako fragmentu „Pętli Wielkopolskiej” i obszarów położonych wokół, w świetle ogólnoeuropejskiego trendu rewitalizacji użytków wodnych w celu rozwoju turystyki regionalnej [1].

Opinia audytu: (Opracowanie zostało przygotowane przez zespół Krajowej Turystycznej Usługi Inwestorskiej (KTUI), pod kierownictwem Tomasza Majki) – 2002r.

„Podobnie jak w innych gminach objętych projektem nie sposób nie docenić roli Noteci, na której powinno się przywrócić żeglugę pasażerską, kajakarstwo etc. Istniejące na terenie

gminy zbiorniki wodne w postaci jezior stwarzają możliwość rozwoju wędkarstwa i rekreacji. Wymagają one jednakże zagospodarowania turystycznego”[2].

Warunki wyjściowe projektu:

1. Stan istniejący:

Łabiszyn zlokalizowany jest na obszarze piasków rzecznych i tarasów akumulacyjnych doliny Noteci. W chwili obecnej nie istnieje jakiegokolwiek połączenie wodne korytem rzeki Noteć pomiędzy Łabiszynem a Lubostroniem. Nie istnieje również infrastruktura brzegowa wspomagająca to funkcjonowanie jak: przystanie wodne, mariny, stacje benzynowe przy korycie rzeki, miejsca do cumowania – istnieje jedynie nabrzeże betonowe z drewnianym niewielkim budynkiem tzw. Awanport górny w Łabiszynie oraz po przeciwnej stronie samoistne nabrzeże trawiaste wykorzystywane latem przez turystów – wodniaków.

Miejscowość Łabiszyn posiada jednak naturalny układ sprzyjający próbie zwrócenia się miasta „ku rzece” ze względu na to, że centrum miasta jest wyspą opływaną przez Noteć oraz posiada dwa zabytki świadczące o tym, że miasto korzystało w przeszłości z dobrodziejstwa rzeki – młyn wodny i spichlerz zbożowy oraz dwa obiekty hydrotechniczne – Śluza nr 2 posiadająca betonowe nabrzeże w górnym awanporcie, oraz Jaz ulgowy. Należy więc założyć, że można będzie znaleźć miejsce na przystań i miejsce sleepowania gondoli wodnej gdyż doświadczenia innych gmin sugerują, że jest to jeden z warunków wstępnych rozwoju turystyki wodnej [1,5].

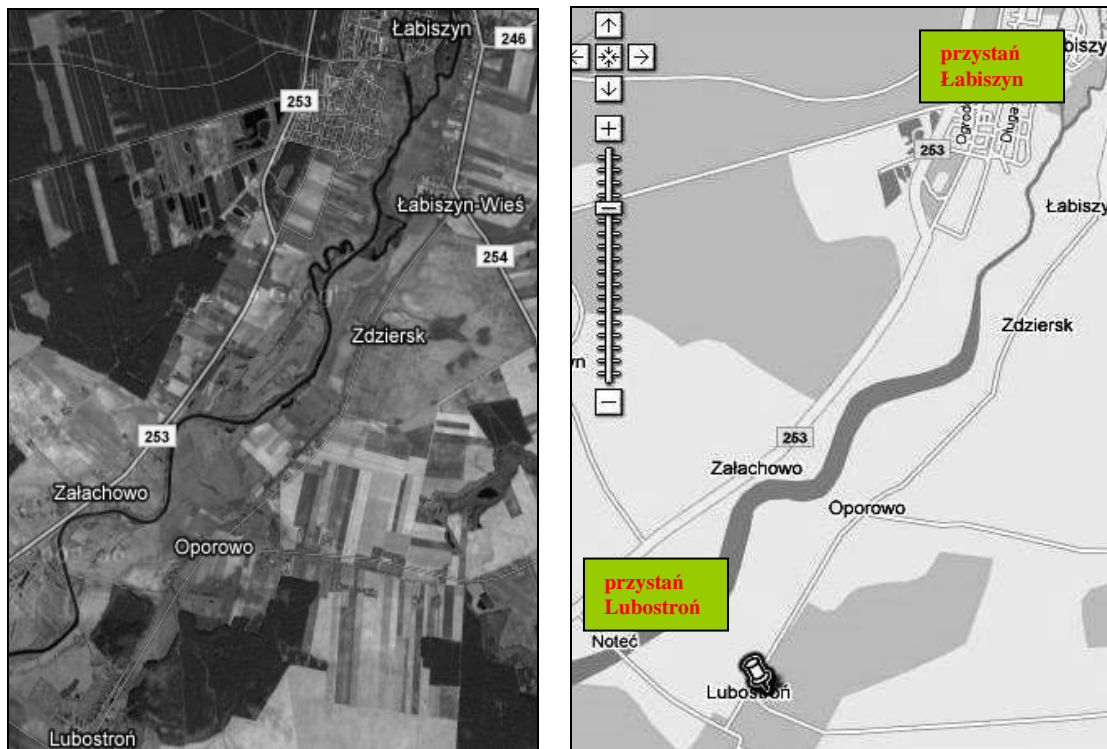


Fot 1. Awanport górny - Łabiszyn.

2. Opis techniczny trasy z mapką:

Lubostroń leży na 107,7 kilometrze biegu Noteci, natomiast Łabiszyn na 116,1 kilometrze (dane RZGW Poznań) długość połączenia wodnego wynosi więc ok. 9 kilometrów. Na tym odcinku Noteć (górna) płynie szeroką i bardzo płaską doliną w stronę od Lubostronia do Łabiszyna. Prąd wodny jest niesłychanie słaby gdyż spadek rzeki wynosi zaledwie od 0,08 do 0,1‰. Na skraju doliny występuje krajobraz równin i wzniesień morenowych terasami wydmowymi.

Koryto rzeki ubezpieczone jest opaskami faszynowymi wzmocnionymi palisadą. Szerokość szlaku 15 – 20m, głębokość tranzytowa 80 – 120cm. Okres nawigacji – od kwietnia do listopada.



Fot 2. Orientacyjna trasa gondoli wodnej Łabiszyn – Lubostroń.

3. Obiekty turystyczne.

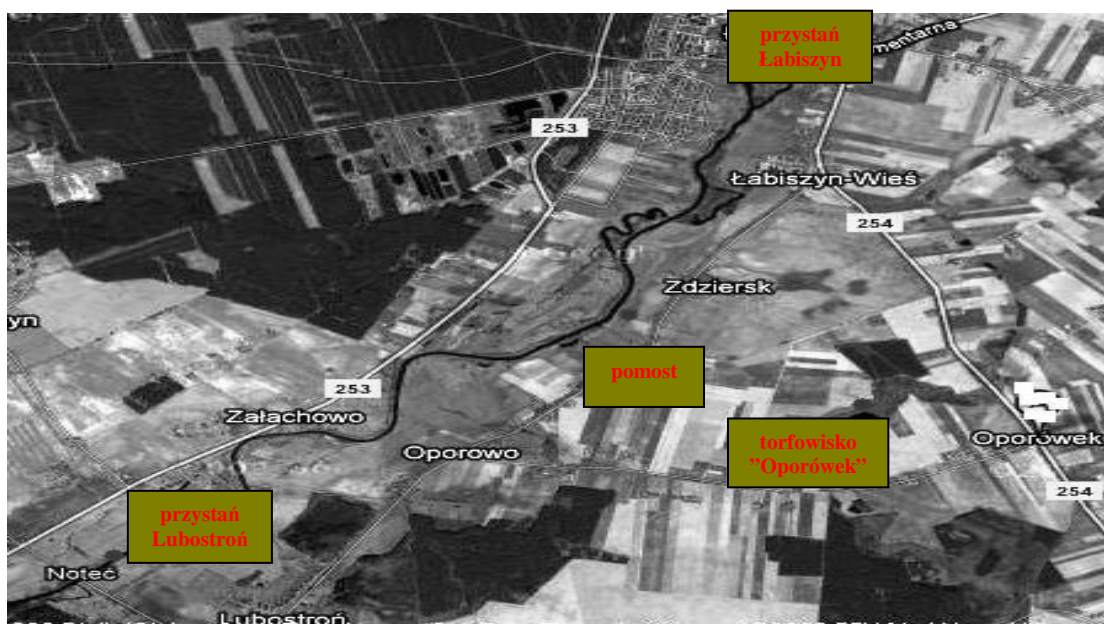
Łabiszyn:

- * klasztor, wzniesiony w 1594 r. jako zbór kalwiński, w XVII w. przekazany franciszkanom, a obecnie kościół rzymsko-katolicki p.w. św. Mikołaja
- * kościół farny z XVII w. p.w. Zwiastowania N M P, oraz grobowce na przykościelnym cmentarzu

- * młyn z 1796 r.
- * spichlerz zbożowy z XVIII w.
- * dąb szypułkowy o nazwie "Dąb Jagiełły" o obwodzie w pierścienicy 610 cm, zasadzony wg legendy, przez króla Władysława Jagiełło w 1410 r.
- * łabiszyńska lipa - „Wyspa”- o pierśnicy 430 cm
- * ruiny średniowiecznego zamku rycerskiego.

Góra Szekelego – miejsce walk i wspólnych mogił wojska polskiego i żołnierzy pruskich, którzy zginęli w bitwie 29/30 wrzesień 1794 r. podczas Powstania Kościuszkowskiego.

Torfowisko Oporówek – (d. Jezioro Żabno) Obszar w ramach „Natura 2000” (nr 923 pltmp495) jest to fragment długiej rynny polodowcowej położonej w północno-wschodniej części subregionu "Pagórków Mogileńskich".



Fot 3. Trasa edukacyjna – przyrodnicza, dojścia do torfowiska „Oporówek”.

Na obszarze występują: starorzecza i inne naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne, górskie i niżowe ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe, niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, bory i lasy bagienne, lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe[1,6].



Fot 4. Fragment torfowiska „Oporówek” – KNP Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.

Lubostroń:

- * Zespół Pałacowo - Parkowy (dawna własność rodziny Skórzewskich)
- * Festiwal Nocy Świętojańskiej na Wyspie Festynów
- * Głazy narzutowe w Lubostroniu (ob. 520cm) i Załachowie (ob. 1150cm)
- * Aleja przydrożna Lubostroń – Ostatkowo, złożona z 253 drzew (lip drobnolistnych, jesionów wyniosłych, klonów zwyczajnych, robinii grochodrzew)
- * Aleja śródleśna – 12 lip drobnolistnych
- * Droga Lubostroń – Julianowo - aleja modrzewi europejskich, 69 szt.
- * Droga Lubostroń-Pturek – aleja lip drobnolistnych i szerokolistnych, 80 szt.

4. Planowana infrastruktura brzegowa:

- przystań początkowa (sleepowa) Łabiszyn nabrzeże awanportu – zadaszenie stylizowane drewniane na ok. 20 osób, uruchomienie małej gastronomii, punkt pamiątkarski
- pomost „Torfowisko Oporowo” (oznaczenie trasy do torfowiska – j. Żabno)
- przystań końcowa Lubostroń Pałac – okolice mostu drogowego lub z drugiej strony tego mostu tzw. „Wyspa Festynów”.

5. Środek transportu:

Możliwość kupna, czarteru bądź też adaptacji istniejącego już obiektu pływającego jest wiele. Biorąc pod uwagę możliwości finansowe gminy należy raczej skłonić się ku rozwiązaniom tańszym, nawet niekonwencjonalnym, lecz zapewniającym przewóz założonej liczby pasażerów w bezpiecznych warunkach. Należy zwrócić uwagę, że Noteć na tym odcinku pomimo znacznego zeutrofizowania nie jest zanieczyszczona w sposób podobny do Kanału Bydgoskiego [3], natomiast jej znacznym problemem jest licznie występująca rzęsa wodna typu „Lemna minor” która obniża walory estetyczne i utrudnia żeglówkę [4]. Dobór środka transportu winien brać pod uwagę również realizację celów dydaktycznych [6].

Poniżej przedstawiono rozwiązanie które jest już stosowane w innych regionach kraju, pozostawiając je jednak bez oceny. Należy więc zwrócić uwagę, że poniższe rozwiązanie może być modyfikowane z uwzględnieniem realiów transportu, warunków pogodowych, ceny, ilości osób itp.

Łódź płaskodenna typu „Galara” – Ulanów adres int.: <http://www.sisu.pl/>



Fot 7. Galara z zadaszeniem w trakcie spływu.

6. Planowane miejsca infrastruktury brzegowej:



Fot 12. Łabiszyn – nabrzeże koło śluzy nr.2 wykorzystywane w sezonie letnim przez wodniaków - początek trasy.



Fot 13. Lubostron – (widok z mostu) po lewej przekop z wodą otaczający tzw. Wyspę Festynów – koniec trasy.

7. Warunki wodne i urządzenia obce na trasie:

Na odcinku Łabiszyn – Lubostron rzeka Noteć płynie przez obszar równinny, prąd rzeki jest słaby a średnia głębokość tranzytowa 80-120 cm przy szerokości koryta 15-20 m co zapewnia

bezpieczną i spokojną żeglugę w sezonie turystycznym. Na trasie nie ma urządzeń hydrotechnicznych, ani obiektów obcych uniemożliwiających żeglugę a jedynym problemem jest nadmiar rzęsy wodnej[4].

8. Dojazdy bezpieczeństwa do trasy:

Ze względu na to, że rzeka Noteć na tym odcinku płynie krętym korytem na wypłaszczonej obszarze rolniczym dojazd do rzeki pojazdem ratunkowym jest łatwy zarówno od strony drogi krajowej nr 253 jak również od drogi Łabiszyn – Lubostroń. Z obu stron dochodzi do koryta rzeki dziesiątki dróg polnych, które powinny jednak w nawigacji satelitarnej otrzymać numerację z literami od strony rzeki „L” lub „P” (turyści często korzystają z mapek satelitarnych).

9. Finansowanie.

9.a. Koszt projektu:

- pomost trwałe na palach drewnianych lub betonowych – 2 szt. konstrukcja drewniana (2m x 6m) zabezpieczona relingiem i odbojnikami – koszt ok. 5-6 tys. zł/szt. łącznie z wykonaniem. Dodatkowy mały pomost w miejscu Torfowisko Oporówek – pływający, wzorowany na przystankach tramwaju wodnego w Bydgoszczy – ok. 2 tys. zł.
- koszt pojazdu wodnego: proponuje się łódź płaskodenną typu „Galar” przeznaczoną na 10-12 osób + 1 osoba prowadząca (wykonawcą może być np. „Szkutnictwo i Stocznia Ulanów” adres int.: <http://www.sisu.pl/>) cena tego typu łodzi zależy od wielkości i wyposażenia kształtuje się w granicach 7-10 tys. zł za sztukę.
- w przypadku tratwy koszt jest znacznie niższy gdyż jest to pojazd wodny napędzany siłą rąk ludzkich (silnik spalinowy – jedynie w przypadku awarii – może być małej mocy ok. 6KM – cena takiego silnika np. Tohatsu to ok. 6 tys. zł). W tym przypadku można zaproponować tratwę wykonywaną w naszym regionie przez np.: „Ines” – Spółdzielnię Socjalną Handlowo Usługową (Inowrocław) – koszt w tym momencie nieznan.
- silnik spalinowy: można zaproponować korzystając z bydgoskich doświadczeń silnik zaburtowy typu Tohatsu o mocy od 6 do 20 KM. Cena waha się od 6 – 16 tys. zł.
- rozbudowa w celu sleepowania łodzi istniejącego pomieszczenia drewnianego – szacowany koszt to ok. 5-6 tys. zł.

Całkowity koszt projektu to maksymalnie ok. 41 - 47 tys. zł.

* Szacunki wykonano z pomocą pracowni architektonicznej „Kappa” w Bydgoszczy.

Należy zaznaczyć, że koszt ten jest zbliżony do projektu zrealizowanego w roku 2007 w Nowej Soli. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu INTERREG IIIA Polska (Województwo Lubuskie) – Kraj Związkowy Brandenburgia Fundusz Mikroprojektów Euroregionu „Sprewa-Nysa-Bóbr”, oraz budżetu państwa. Całkowita wartość projektu 42.743,00 zł w tym środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego 75%, środki z budżetu państwa 10 % oraz wkład własny 15 %.

9.b. Możliwości pokrycia finansowego:

Urząd Marszałkowski w Toruniu – z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Powyższy program stwarza możliwości uzyskania dofinansowania na realizację pomysłu. Wymogiem jest opracowanie wniosku/projektu oraz wszelkich innych wymaganych przepisami załączników. W październiku 2010 r. ogłoszony zostanie konkurs na działanie 6.1 „Rozwój usług turystycznych w oparciu o zasoby naturalne”.

W ramach działania 6.1 gmina może zrealizować następujące pomysły na projekt:

1. Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu ochrony, rewaloryzacji i udostępniania obszarów chronionych obejmujące budowę, rozbudowę lub modernizację infrastruktury kierunkującej ruch turystyczny w wyznaczone miejsca na obszarach cennych przyrodniczo m.in.: szlaki turystyczne, ścieżki rowerowe, szlaki piesze, punkty rekreacyjne wzdłuż szlaków, ścieżki dydaktyczne, pomosty komunikacyjne, platformy widokowe, wieże obserwacyjne, parkingi przy atrakcjach i obiektach turystycznych.
2. Wykonanie i przebudowa schronów kajakowych i rowerowych.
3. Stworzenie punktów widokowych.

W ramach tego działania można otrzymać wsparcie w wysokości:

W ramach RPO WK-P na obszarach objętych PROW (Program Rozwoju Obszarów Wiejskich) wsparcie uzyskują małe projekty infrastrukturalne (w przypadku gdy beneficjentem jest gmina, instytucja kultury, dla której organizatorem jest jednostka samorządu terytorialnego, Kościół lub związek wyznaniowy, organizacja pozarządowa o statusie organizacji pożytku publicznego):

- o wartości (kwocie) dofinansowania powyżej 500 tys. PLN.
- o wartości (kwocie) dofinansowania poniżej 500 tys. PLN – tylko w przypadku, gdy beneficjent nie może już korzystać ze wsparcia z PROW (np. gdy z PROW dana miejscowość

otrzymała wsparcie na 400 tys. PLN, a kolejny projekt beneficjenta z tej miejscowości ma wartość przekraczającą pozostałą kwotę możliwą do wykorzystania w PROW).

- w ramach RPO WK-P (na obszarach nie objętych PROW) – bez dolnej granicy wartości projektu.

(W oparciu o dane Biura Funduszy Europejskich i Współpracy z Regionem Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy) [7].

10. Materiały RPO WK-P do pobrania w Biurze Funduszy Europejskich i Współpracy z Regionem Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy lub na stronach samorządowych.

* Szczegółowy opis priorytetów RPO WK-P (od str. 129 znajduje się opis działania 6.1).

* Harmonogram konkursów RPO WK-P na 2010 rok.

Projekt objęty w 2010 roku bezterminowym patronatem honorowym Wojewody Kujawsko-Pomorskiego. (<http://www.bydgoszcz.uw.gov.pl/pl/patronaty-2010.html>)

References.

1. Polska Niezwykła. Województwo Kujawsko-Pomorskie. DEMART. Warszawa. 2009
2. Program Rozwoju Produktu oraz Kreacji Marki dla Gmin Nadnoteckich W-wa 2002.
3. Pujso E., Pujso R. (2008) „Wybrane wskaźniki fizyczne, chemiczne i biologiczne a stan środowiska Kanału Bydgoskiego” W: Rewitalizacja drogi wodnej Wisła - Odra szansą dla gospodarki regionu. T.1 str 88-97. Wyd. „Logo” Bydgoszcz.
4. Pujso R, Pujso E (2009) „Rzesa wodna - problem Kanału Bydgoskiego i Kanału Górno Noteckiego” W: Rewitalizacja drogi wodnej Wisła - Odra szansą dla gospodarki regionu. Bydgoski Dom Wydawniczy Margrafen Bydgoszcz
5. Strugała F. (2008) „Rozwój turystyki wodnej na rzece Noteć – doświadczenia Związku Gmin Nadnoteckich” W: Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla regionu. /red Z.Babiński. T1. str. 42-47.
6. Wiśniewski P. (2008) „Perspektywy wykorzystania Kanału Bydgoskiego i Noteci dla celów dydaktycznych” W: Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla regionu. /red Z.Babiński. T1. str. 49-52.
7. Materiały RPO WK-P [Harmonogram konkursów, opis priorytetów]. 2010.