

NADOLNY Grzegorz¹

Droga wodna Wisła – Odra i jej wpływ na rozwój regionów

WSTĘP

Drogi wodne są najstarszymi naturalnymi szlakami transportowymi, nie wymagającymi żadnych nakładów ze strony człowieka. Użyteczność ich była szczególnie duża dla przewozów w dół rzeki, gdyż prąd wody stanowił siłę napędową statków lub tratw. Niewielkie rozmiary statków oraz prawdopodobnie wyższy poziom wody w rzekach sprawiały, że sieć dróg wodnych była dawniej bardziej rozgałęziona niż obecnie. W średniowieczu oraz w wiekach XVI i XVII drogi wodne Polski wykorzystywano głównie do spławu drewna i zboża, które były ważnymi towarami eksportowymi. Przewozy w górę rzeki były znacznie mniejsze (Monografia, 1985).

Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej znaczenia nabrało połączenie Wisła - Odra. Istniejąca droga wodna poprzez Wartę i Noteć uległa znacznej degradacji, co znacznie ogranicza możliwości jej wykorzystania. W artykule przedstawiam jej znaczenie w systemie europejskich dróg śródlądowych.

Europejska polityka transportowa za jeden z głównych celów stawia sobie pogodzenie idei zrównoważonego rozwoju gospodarczego z rosnącym negatywnym oddziaływaniem transportu na środowisko [5], co jest w dużej mierze związane z rozwojem transportu samochodowego. Jednym ze sposobów jest przekierowanie części ładunków na inne gałęzie transportu, czego skutkiem byłoby zmniejszenie stopnia zanieczyszczenia powietrza na drogach oraz niszczący wpływ transportu na środowisko. Jedną z bardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu jest żegluga śródlądowa. Charakteryzuje się ona dużym bezpieczeństwem, niską energochłonnością oraz dużymi możliwościami przewozowymi jednostek. Te cechy powodują, że Komisja Europejska dąży do jej większego wykorzystania oraz uczynienia z tej gałęzi transportu ważnego elementu intermodalnych systemów transportowych, tym bardziej, że prognozy rozwoju gospodarczego przewidują, że w wyniku aktywizacji wymiany towarowej pomiędzy krajami członkowskimi Unii Europejskiej, nastąpi wzrost potrzeb przewozowych o ok. jedną trzecią do 2015 r [4].

Udział żeglugi śródlądowej w przewozach ogółem kształtuje się następująco: w Holandii - 44%, Belgii - 12%, Niemczech - 14%, w rejonie dróg wodnych Francji 15-20%, w rejonie dróg wodnych Austrii - 18%. W Polsce przewozy ładunków żegluga śródlądową od lat nie przekroczyły 1%. Mimo zaleceń Unii problemy transportu śródlądowego nie znajdują w Polsce wsparcia w polityce transportowej kraju [7].

1. DROGA WODNA WISŁA – ODRA W EUROPEJSKIM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM.

W celu stworzenia efektywnego europejskiego systemu dróg wodnych w 1996 roku zostało powołane porozumienie AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance). Porozumienie to było oparte na nowej klasyfikacji dróg wodnych śródlądowych. Uwzględnia ono nowoczesne technologie przewozów drogami wodnymi. Ponadto zmierza do wprowadzenia i rozwoju inwestycji infrastrukturalnych w celu eliminacji „wąskich gardeł” oraz dąży do tego, aby europejskie drogi wodne doprowadzić do standardu minimum IV i VI klasy. [4]

Obecnie w Europie można wyróżnić cztery znaczące dla żeglugi drogi wodne [4]:

- droga wodna Renu,
- droga wschód – zachód,
- droga północ – południe,

¹ Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Wydział Kultury Fizycznej, Zdrowia i Turystyki, Katedra Rewitalizacji Dróg Wodnych, ul. Mińska 15, 85-428 Bydgoszcz, tel. 52 349 62 50, e-mail: hydro.habel@ukw.edu.pl

- droga południe – wschód.

Droga wodna Renu łączy belgijskie i holenderskie porty morskie (takie jak: Rotterdam, Antwerpia, Amsterdam, i Ghent) z: Niemcami (a dokładnie z Zagłębiem Ruhry, Frankfurtem, Mannheimem i Stuttgartem) oraz Francją (rejonem przemysłowym Metz - Nancy), a także północną Szwajcarią (Bazyleą). Drogę tę tworzy rzeka Ren, łącznie z jej dopływami Mozela, Menem, Neckarem oraz dwoma kanałami Blezera - Datteln i Ren -Herne.

Droga wodna wschód – zachód łączy północne i wschodnie landy Niemiec z landami zachodnimi, Holandią i Belgią. Tworzy ją rzeka Łaba, Wezera i Ems oraz szereg kanałów.

Droga wodna północ – południe łączy belgijskie i holenderskie porty morskie oraz Dunkierkę z terenami położonymi wewnątrz kraju i okręgiem przemysłowym w Lille na północy Francji. Głównymi rzekami są: Skalda, Moza, Sambra.

Droga wodna południe – wschód łączy ośrodki przemysłowe położone w południowych rejonach Niemiec z ośrodkami leżącymi na drodze do Morza Czarnego.

Natomiast naturalne połączenia międzynarodowe polskich dróg wodnych z systemem dróg wodnych Europy Zachodniej to kanał Odra – Sprewa, kanał Odra – Havela oraz Zalew Szczeciński, a z systemem dróg wodnych Europy Wschodniej to Zalew Wiślany. Te naturalne możliwości pozwoliły zaliczyć rzekę Odrę, drogę wodną Wisła – Odra, rzekę Wisłę od Brdyujścia do Gdańska i rzekę Nogat do sieci europejskich dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym.



Ryc. 1. Przebieg Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 na tle mapy fizycznej [11].

Według Porozumienia AGN przez terytorium Polski przechodzą trzy międzynarodowe drogi wodne: E-30, E-40 i E-70 [ryc.1]. W Polsce warunki hydrologiczne dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego są zbliżone do wielu dróg Europy Zachodniej [2]. Pod względem transportowego wykorzystania szlaków żeglugowych w Polsce największe znaczenie mają Odrzańska Droga Wodna o długości 693,1 km oraz Droga Wodna Wisła – Odra o długości 294,3 km. Pozostałe drogi wodne lub ich odcinki mają znaczenie lokalne.

2. CHARAKTERYSTYKA NAWIGACYJNA DROGI WODNEJ WISŁA-ODRA

Droga Wodna Wisła – Odra jest kluczowym odcinkiem tzw. drogi wodnej Wschód – Zachód, gdyż stanowi jedyne istniejące połączenie wschodniego i zachodniego systemu europejskich dróg wodnych łączących dorzecze Wisły, Niemna i Dniepru.



Ryc. 2. Wielka Pętla Wielkopolski [12].

Aktualnie droga wodna Wisła – Odra stanowi 18% długości transeuropejskiej drogi wodnej E-70, prowadzącej z zachodu na wschód, łącząc Francję, Luksemburg, Belgię, Holandię, Szwajcarię, Czechy, Niemcy z Polską, Litwą, Białorusią, Ukrainą i Rosją. Jej łączna długość wynosi 294,3 km i składa się z pięciu odcinków [1], które wchodzą również w skład Wielkiej Pętli Wielkopolskiej [Ryc.2]:

- Brda skanalizowana (km 0,00 – 14,40) – od ujścia Wisły do połączenia z Kanałem Bydgoskim,
- Kanał Bydgoski (km 14,40 – 39,10) – łączący Brdę z Notecią,
- Noteć skanalizowana (km 39,10 – 176,20) – od Kanału Bydgoskiego do śluzy nr 22 w Krzyżu,
- Noteć swobodnie płynąca (km 176,20 – 226,10) – od śluzy w Krzyżu do ujścia do Warty,
- Warta (km 68,20 – 0,00) – od ujścia Noteci w Santoku do ujścia do Odry.

Droga wodna Wisła – Odra jest skanalizowana przy pomocy 22 stopni wodnych, które obejmują: nową śluzę Czersko Polskie, która została oddana do użytku w roku 1999, oraz 21 w większości niezelektryfikowanych śluz zbudowanych na przełomie XIX i XX wieku. Szerokość szlaku wodnego waha się od 16 do 25 m, minimalne promienie łuków tras wynoszą od 200 do 250 m, a minimalne prześwity pod mostami wynoszą od 3,5 do 4 m. [1] Gwarantowana głębokość tej drogi wodnej wynosi 1,2 – 1,5 m, a graniczna prędkość statków wynosi maksimum 12 km/h.

Jednolity kilometraż biegnie od Wisły (km 0,00) do ujścia Noteci do Warty w Santoku (km 226,1). Rzeką Warta, choć stanowi część drogi wodnej, posiada kilometraż odrębny, liczony od jej ujścia do Odry (km 0,00) w górę rzeki. Noteć wpada w km 68,2 rzeki Warty.

Ze względu na posiadane parametry drogę Wisła – Odra można zaliczyć do dróg wodnych II klasy, dostępnej dla barek o ładowności 500 t i zanurzeniu 1,5 – 1,6 m. Na drodze wodnej Wisła – Odra mogą być eksploatowane jednostki o następujących parametrach:

- statki pojedyncze – długość – 57 m, szerokość 9,2 m,
- zestawy pchane – długość 92 m, szerokość – 9,2 m,
- zestawy holowane – długość 400-450 m, szerokość 9,2 m.

Na infrastrukturę techniczną drogi wodnej Wisła – Odra składa się kilka dużych portów i nabrzeży przeładunkowych, m.in. w Bydgoszczy, Ujściu, Krzyżu, Gorzowie Wielkopolskim i Kostrzynie, które obecnie są obiektami sprywatyzowanymi i spełniają również inne funkcje, często nie związane z transportem wodnym. Natomiast infrastruktura ta wzbogaciła się w ostatnich trzech latach o wiele przystani wodnych (marin) m.in. w Bydgoszczy, Nakle nad Notecią, Czarnkowie, Drawsku, Santoku i Gorzowie Wlkp. Stan techniczny obiektów hydrotechnicznych (śluz i jazów) oraz zabudowy regulacyjnej jest stabilny, lecz niektóre stopnie wodne wymagają pilnych remontów i modernizacji. Obecnie z powodu niewielkiego ruchu żeglugowego wjazdy do kanałów przedśluzowych są zamulone a koryto rzeki porasta roślinność wodna, utrudniając żeglugę. Podczas wysokich stanów wody lub w razie remontu śluz możliwa jest żegluga poprzez oznakowane przęsła jazów.

Miejszem ograniczającym głębokość tranzytową jest odsypisko na ujściu rzeki Łobzonka (km 57). Konieczne jest odmulenie odcinka Noteci Leniwej pomiędzy Nakłem nad Notecią (km 40) a Ujściem (km 106) oraz Kanału Bydgoskiego na całej jego długości. Korekcji wymaga też trasa regulacyjna szlaku żeglownego Noteci swobodnie płynącej i Warty Dolnej poprzez likwidację ostrych zakoli, zaś budowle regulacyjne wymagają gruntownej konserwacji.

3. REGION NADNOTECKI – TURYSTYKA I GOSPODARKA

Pierwszym z regionów na trasie Wisła-Odra jest rejon bydgoski. Bydgoszcz jest doskonale połączona z ogólnokrajowym systemem dróg śródlądowych poprzez unikatowy w skali kraju węzeł hydrograficzny, łączący Wisłę i Odrę, będący jednocześnie centralnym punktem na drodze wodnej z Berlina do Kaliningradu.

Bydgoski Węzeł Wodny stanowią: Wisła, Brda, Kanał Bydgoski oraz Stary Kanał Bydgoski.

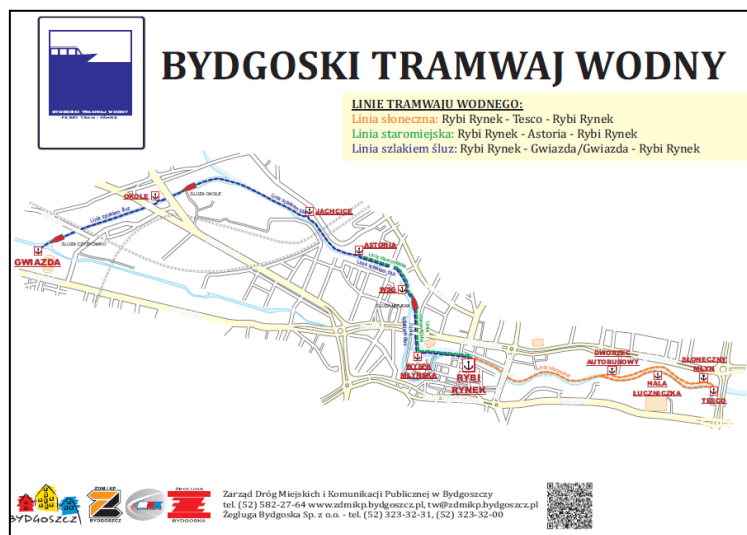
Według omówionego już wcześniej porozumienia AGN dwóm drogom wodnym przebiegającym przez Bydgoszcz (na 4 w kraju) nadano międzynarodowe znaczenie:

- E-40 Dolna Wisła (Warszawa – Bydgoszcz – Gdańsk),
- E-70 Odra – Wisła (Kostrzyn – Bydgoszcz).

Droga wodna Wisła – Odra na wysokości Bydgoszczy nie jest obecnie intensywnie eksploatowana transportowo ze względu na zbyt niskie parametry techniczne. Natomiast wielu lat obserwuje się wzrost liczby przewozów turystycznych, co jest szansą dla miasta Bydgoszczy. Obecnie kursują w sezonie na Brdzie trzy tramwaje wodne.

W najbardziej znaczących punktach miasta Bydgoszczy powstała sieć przystanków wodnych na dwóch trasach [Ryc.3]:

- Linia „Staromiejska” z przystankami: Wyspa Młyńska – WSG – Astoria – Wyspa Młyńska.
- Linia „SZLAKIEM ŚLUZ” z przystankami: Wyspa Młyńska – Astoria – Jachcice – Okole – Gwiazda, Gwiazda – Okole – Jachcice – Astoria – Wyspa Młyńska.



Ryc. 3. Plan linii tramwaju wodnego [13].

Trasa „Szlakiem śluz” jest najdłuższa z wszystkich trzech, na których pływa Bydgoski Tramwaj Wodny. Inauguracyjny rejs w stronę przystani „Gwiazdy” odbył się 12 sierpnia 2010 roku. Uruchomienie nowego połączenia możliwe było dzięki zakupieniu przez miasto trzeciej jednostki pływającej. Obok nowoczesnego „Słonecznika” i zabytkowej „m/s Bydgoszcz” [fot.1] na Brdzie kursuje kolejny statek o napędzie słonecznym – „Słonecznik II” [fot.2]. Trasę „Szlakiem śluz” obsługuje jednak – zbudowana w 1908 roku na przedmieściach Rostocku – „m/s Bydgoszcz”.



Fot.1. Tramwaj wodny m/s „Bydgoszcz”



Fot.2. Tramwaj wodny m/s „Słonecznik”

Na Kanale Bydgoskim i Wiśle pływają okazjonalnie inne jednostki turystyczne i sportowe przede wszystkim kajaki. W sezonie organizuje się zlot wodniaków czyli już po raz ósmy „Bydgoski Festiwal Wodny „STER NA BYDGOSZCZ 53°N,18°E” [fot.3].



Fot.3. Bydgoski Festiwal Wodny 2014r.

Ponadto w pobliżu Bydgoszczy znajduje się wiele szlaków do uprawiania turystyki wodnej. Wykorzystując Bydgoski Węzeł Wodny można dopłynąć poprzez Kanał Górnonotecki do jezior pałuckich i dalej do Gopła, Kanałem Ślesińskim do Warty i Odry. Przedstawiony szlak wchodzi w skład „Wielkiej Pętli Wielkopolski” promującej na swej trasie trzy województwa: Kujawsko-pomorskie, Wielkopolskie i Lubuskie. Trasa liczy 764,5 km. Od szlaku WPW odchodzi droga wodna Folsza, droga wodna Bronisławska i Stara Noteć Rynarzewska.

Znaczący wkład w rozwój infrastruktury turystycznej i promocyjnej WPW stanowią miasta i gminy zrzeszone w Związku Miast i Gmin Nadnoteckich. Są one położone w Dolinie Noteci, która zajmuje obszar 865 km² i jest jedną z najlepiej zachowanych bagiennych dolin rzecznych w Polsce.

Na odcinku Górnej Noteci pod względem przyrodniczym poza licznymi oczkami wodnymi i jeziorami dominuje Krajobrazowy Nadgoplański Park Tysiąclecia. Wartością przyrodniczą wyróżnia się Noteć Środkowa i Dolna. Teren ten, zajmujący ponad 10 tys. ha, porastają w większości torfowiska niskie pokryte zalewowymi łąkami. Jest to obszar, na którym znajdują się liczne skupiska ptaków, bobrów, wydr, piżmaków, dzików i saren. Spotkać też można Łosia. Dolina Noteci stanowi ciąg ekologiczny o znaczeniu międzynarodowym i jest obszarem chronionego krajobrazu. Są to przede wszystkim równinne tereny pradoliny, do której obustronnie przylegają wzgórza morenowe. Dolina ta ma duże znaczenie jako korytarz ekologiczny pomiędzy Wisłą a Odrą. [3]. Obok Doliny Noteci należy wymienić również

Puszcę Notecką. Zajmuje ona pagórkowate tereny, z licznymi jeziorami na obszarze międzyrzecza Noteci i Warty. Puszcza Notecka jest jednym z największych kompleksów leśnych w kraju, obfituje w

grzyby, runo leśne, jeżyny, jagody oraz zwierzynę łowną. Ponadto jej wschodnia część stanowi teren falisty, zbudowany z piasków wydmy, uznawany za jeden z największych w Europie kompleksów wydmy śródlądowych [3].

Następnym znaczącym regionem (zmierzając w kierunku granicy polsko-niemieckiej) jest Euroregion „Pro Europa Viadrina”, który znajduje się w obszarze wschodnio-zachodniej, handlowo-komunikacyjnej trasy Rotterdam - Berlin - Warszawa - Moskwa. Główne centra gospodarcze tego regionu to Gorzów, Kostrzyn, Słubice, Frankfurt n/Odrą i Eisenhüttenstadt [9].

Struktura gospodarcza regionu wskazuje na różnorodność branżową, szczególnie małych oraz średnich przedsiębiorstw. Główne skupiska przemysłowe to Gorzów (chemia, tekstylia, części samochodowe), Kostrzyn (papier), Eisenhüttenstadt (stal) oraz Rüdersdorf (materiały budowlane).

Symbolem integrującej się Europy było powstanie w Słubicach Collegium Polonicum – wspólnej placówki naukowo-badawczej dwu partnerskich uniwersytetów: Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu (UAM) oraz Uniwersytetu Europejskiego Viadrina we Frankfurcie n/Odrą (UEV). Głównym zadaniem CP jest działanie na rzecz naukowej i kulturalnej współpracy między Polską i Niemcami, poprzez prowadzenie badań nad regionami przygranicznymi i promowanie wiedzy o Polsce i krajach Europy wschodniej. [9]. Ponadto Euroregion jest również atrakcyjny pod względem przyrodniczo-krajobrazowym. Piękne jeziora oraz szerokie pasma lasów, połączone z nadregionalnymi zabytkami stwarzają z Euroregionu „Pro Europa Viadrina” bardzo atrakcyjny cel turystyczny. Istnieje szansa aktywizacji turystyki w tym regionie poprzez rozbudowę sieci dróg rowerowych, a przede wszystkim turystyki wodnej. Po obu stronach granicy organizowanych jest wiele imprez kulturalnych o charakterze transgranicznym. Gminy, szkoły i stowarzyszenia organizują rocznie dziesiątki imprez sportowych, festynów, koncertów oraz innych spotkań w celu promowania turystyki transgranicznej, a w tym i również turystyki wodnej [9].

4. AKTYWIZACJA TURYSTYKI W REGIONIE NADNOTECKIM.

Zagospodarowanie turystyczne szlaków Noteci, Kanału Bydgoskiego, Kanału Górnonoteckiego oraz rzeki Warty wymaga jeszcze podjęcia szeregu działań, z których na szczególną uwagę zasługują: doprowadzenie i utrzymanie stanu wód w odpowiedniej czystości, ochrona przeciwpowodziowa, ochrona krajobrazu w otoczeniu rzeki, rozwój infrastruktury technicznej, kojarzenie szlaku wodnego z innymi formami turystyki i rekreacji oraz szeroko pojęta edukacja i informacja turystyczna wsparte działaniami marketingowymi. Należy podjąć działania prowadzące do ożywienia turystyki wodnej oraz jej optymalnego wykorzystania dla turystów oraz lokalnych społeczności. Ciekawe i niezbędne dla rozwoju turystycznego miejsca należy przeznaczyć na przystanie, przystanki dla kajakarzy, miejsca biwakowe wraz z odpowiednią infrastrukturą.

Sieć marin stała się jednym z elementów drogi wodnej. Mariny te oferują następujący zakres usług: cumowanie statków spacerowych i łodzi motorowych, slipowanie łodzi, usługi parkingowe dla samochodów, usługi mechaniczne i szkutnicze, noclegi dla kajakarzy, zaopatrzenie w wodę i artykuły spożywcze, usługi gastronomiczne, korzystanie z walorów naturalnych i atrakcji turystycznych gmin nadnoteckich. W projektowanych przedsięwzięciach w bezpośrednim sąsiedztwie Noteci bądź kanałów uwzględniono poszerzenia oferty turystycznej regionu o formy rekreacji, które mogą wiązać się ze szlakiem wodnym lub bazować na zwiększonym zainteresowaniu turystów. Powstał system szlaków pieszych, rowerowych krzyżujących się ze szlakami wodnymi. Organizacja stałych imprez związanych, łączących turystykę wodną z innymi formami aktywności. Powstały obiekty służące rekreacji – kluby jeździeckie, obiekty sportowe, łowiska wędkarskie. Bogactwo rzeki Brdy, Noteci i przyległych szlaków wodnych zaczyna być właściwie wykorzystywane, na co wpływ ma głównie powstająca, odpowiednia infrastruktura turystyczna. W roku 2009 oddano do użytku marinę Gwiazda w Bydgoszczy. Marina „Gwiazda” jest pierwszą zbudowaną od podstaw przystanią wodną o europejskim standardzie, w ramach programu rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego i drogi wodnej Wisła-Odra.



Fot.4. Marina w Czarnkowie.

W roku 2011 oddano do eksploatacji mariny w Czarnkowie [fot.4] i Drawsku. Przystań Bydgoszcz – kompleks mieszczący przystań sportową i turystyczną (marinę) oraz hotel, położony w Bydgoszczy nad Brdą w centrum miasta w roku 2012. W 2013r. przystań żeglarską w Barcinie a pod koniec 2014 roku w przystań w Nakle nad Notecią, z basenem portowym o powierzchni 1,2h [fot.5,6].



Fot.5,6. Marina w Nakle nad Notecią. Fotografia z lewej 2011r., z prawej 2014r.

Najbardziej wykorzystana jest przede wszystkim droga wodna Wisła - Odra, która z uwagi na powiązania z europejskim systemem dróg wodnych, jest atrakcyjna dla turystów zachodnioeuropejskich.

Atrakcyjność szlaków wodnych gmin nadnoteckich, walory środowiska przyrodniczego i kulturowego to szansa na przyciągnięcie wodniaków z zagranicy, zwłaszcza z Niemiec, Holandii, gdzie wypoczynek na wodzie jest niezmiernie popularny. Organizowane Flisy Noteckie wskazują wyraźnie na ogromne zainteresowanie naszymi wodami. Rozwój turystyki wodnej to duża szansa dla gmin leżących nad tą rzeką, gdy turyście – wodniakowi podróżującemu często luksusowym jachtem motorowym – zapewnia się odpowiedni standard usług, może pozostawić na trasie swojej wędrówki znaczące środki finansowe, z korzyścią dla mieszkańców gmin nadnoteckich.

Jednakże warunkiem zauważalnego rozwoju tej formy turystyki było potraktowanie szlaku wodnego kompleksowo, poprzez turystyczne zagospodarowanie otoczenia na całej jego długości, stworzenie całego systemu przystani, wypożyczalni sprzętu wodnego, bazy noclegowej i gastronomicznej na odpowiednio wysokim poziomie. Wymagało to skoordynowanych działań zainteresowanych samorządów lokalnych. I właśnie w tym celu, z inicjatywy Ligi Morskiej i Rzecznej powołany 14 lat temu Związek Miast i Gmin Nadnoteckich, który za cel postawił sobie m.in. inicjowanie i wspieranie działań zmierzających do przywrócenia jakości wód Noteci, jej żeglowności, infrastruktury komunikacyjnej i turystycznej w tym zakresie swego działania odniósł sukces.

W sprawę Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 od 2006 roku zainteresowani są również marszałkowie województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego. Tegoż roku w Kadynach podpisali Deklarację Współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 na obszarze Polski.

Deklaracja zapoczątkowała utworzenie Międzywojewódzkiego Zespołu Roboczego ds. MDW E70. 10 lat po opublikowaniu Konwencji AGN o wielkich europejskich szlakach śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu, marszałkowie wystąpili z Memoriałem do Rządu RP o ratyfikowanie tejże konwencji przez Polskę.

W memoriale wskazywano, że poza znaczeniem transportowym należy wykorzystać walory turystyczne dróg wodnych składających się na MDW E 70. Jednym z orędowników działań na rzecz aktywizacji dróg śródlądowych w Polsce od początku był marszałek senatu RP Maciej Płażyński.

W sierpniu 2014 w porcie w Kątach Rybackich podpisano Deklarację programową w sprawie planu działań na rzecz rozwoju polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w latach 2015-2020.

W obecności Marszałka Senatu RP Bogdana Borusewicza oraz Podsekretarz Stanu Doroty Pyć, przedstawiciele województw kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i wielkopolskiego, zadeklarowali wolę ścisłej współpracy na rzecz dalszego rozwoju planowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w aspekcie turystycznym i transportowym na terenie Polski.

Sygnatariusze chcieliby się w szczególności skupić na prowadzeniu wspólnej polityki rozwoju turystyczno-gospodarczego tej ważnej dla kraju drogi wodnej, aplikowaniu o środki UE, realizacji wspólnego programu działań promocyjnych MDW E70, organizacji platformy wymiany doświadczeń i współpracy środowisk zainteresowanych rozwojem obszarów MDW E70 oraz kontynuacji działań na rzecz włączenia opracowań studialnych dot. rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 do dokumentów strategicznych Rządu RP.

WNIOSKI

Podsumowując, należy stwierdzić, że rozwój żeglugi śródlądowej jest uzależniony od właściwego utrzymania i modernizacji dróg wodnych przez państwo, podaży ładunków, zdolności przewozowych armatorów, a także szeregu uwarunkowań międzynarodowych. Za rozwojem żeglugi śródlądowej przemawia jej proekologiczny charakter, wyrażający się w niskim stopniu zanieczyszczenia środowiska, a także niskie koszty transportu. Z uwagi na zaangażowanie samorządów gminnych i wojewódzkich w perspektywie kilku najbliższych lat istnieje możliwość dokonania zasadniczych zmian jakościowych w istniejącym układzie dróg wodnych śródlądowych w Polsce.

Jeżeli natomiast chodzi o samą drogę wodną Wisła – Odra należałoby ją zmodernizować i utrzymać dotychczasowy parametr II klasy drogi wodnej, która umożliwia żeglugę barkom motorowym do 500 t oraz barek pchanych do 400 t, poprzez pogłębienie szlaku żeglownego, remonty stopni wodnych, elektryfikację ich napędów.



Fot.7. Turystyka i transport na Noteci – w Santoku, 2007r.

Szansą efektywnej eksploatacji istniejących dróg wodnych, zwłaszcza drogi Wisła – Odra, jest turystyka i rekreacja wodna a w dalszej perspektywie również transport [fot.7]. W tym zakresie można byłoby uzyskać poważne efekty ekonomiczne. Jest to duża szansa dla aktywizacji regionów leżących wzdłuż tego szlaku wodnego. Jednak podstawowym warunkiem musi tu być potraktowanie szlaku wodnego kompleksowo, poprzez zapewnienie drożności, wymaganych głębokości tranzytowych na całej jego długości.

Droga wodna Wisła – Odra jest też atrakcyjnym szlakiem wodnym i dzięki odpowiedniej jej promocji może stać się popularna wśród turystów wodniaków z Polski i zagranicy.

Streszczenie

Wieloletnie działania lokalnej społeczności w zakresie rewitalizacji drogi wodnej Wisła – Odra przynoszą oczekiwane rezultaty. Dawniej ta droga wodna stanowiła ważne znaczenie w gospodarce narodowej. Przewożono statkami różne ładunki i towary. Były porty, nabrzeża i przystanie, zimowiska dla statków i barek. Niestety ale kryzys lat 80-siątych i ówczesna polityka państwa przyczyniła się do upadku tej formy transportu. Dopiero wejście polski do Unii Europejskiej daje inne spojrzenie na wykorzystanie dróg wodnych Polski, w zakresie turystycznym, transportowym i rekreacyjnym.

Abstract

Many years of operation of the local community in the revitalization of the waterway Vistula - Oder bring the expected results. In past, this waterway was important in the national economy. Transported by ship various cargo and goods. Even 100 years ago there were ports, piers and harbors, winter for ships and barges. The crisis of the 80's and the then government policy has contributed to the decline of this form of transport. When Poland entered into the European Union gives a different perspective on the use of waterways Polish, in the field of tourism, transport and recreation.

BIBLIOGRAFIA

1. Nadolny G.: *Charakterystyka nawigacyjna i hydrometeorologiczna śródlądowej drogi wodnej Wisła – Odra*. Praca dyplomowa, WSM Szczecin 2003.
2. Ossowski E.: *Strategia przewozów na drodze wodnej Wschód – Zachód w aspekcie Żeglugi Bydgoskiej S.A.* Materiały Sympozjum pt.: *Perspektywy transportu śródlądowego w Polsce*”, Gdańsk 2001.
3. *Program Rozwoju Produktu Turystycznego oraz Kreacja Marki dla Gmin Nadnoteckich*, Polska Agencja Rozwoju Turystyki, Warszawa 2002.

4. Rosochowicz K.: *Problemy rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej Wschód – Zachód*. Materiały Sympozjum pt.: *Perspektywy transportu śródlądowego w Polsce*”, Gdańsk 2001.
5. *Rozwój infrastruktury transportu*, pod red. K. Wojewódzkiej – Król, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
6. *Stan i perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2002.
7. *Transport*, pod red. W. Rydzkowskiego, K. Wojewódzkiej-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
8. Wojewódzka-Król K., *Rozwój infrastruktury transportu*, praca zbiorowa, Uniwersytet Gdański, 1999r.
9. strona internetowa „Wirtualna Bydgoszcz” www.bydgoszcz.com.pl
10. strona internetowa „Euroregion Viadrina” www.viadrina.org.pl
11. <http://www.mdwe70.pl>
12. <http://www.rzgw.com.pl>
13. <http://www.tramwajwodny.byd.pl>