

Rafał Wasil

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Biuro Rozwoju Dróg Wodnych

Oryginalny tekst stanowi rozdział w monografii „Rewitalizacja drogi wodnej Wisła - Odra szansą dla gospodarki regionu”, t. 1., pod red. Zygmunta Babińskiego, wyd. LOGO: na zlec. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko - Pomorskiego, 2008, s. 53-61.

Rewitalizacja szlaków wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego

Revitalization of the Vistula River Delta and the Vistula Lagoon waterways

Abstrakt. System dróg wodnych obszaru Delt Wisły umożliwia połączenie z europejskim systemem powiązań wodnych poprzez: drogi morskie łączące porty Zalewu Wiślanego z Kaliningradem oraz z portami Trójmiasta i Zatoki Gdańskiej, drogi śródlądowe łączące z systemem dróg wodnych w Europie Zachodniej i Wschodniej, szlak turystyczny Kanał Elbląski łączący Zalew Wiślany z jeziorami mazurskimi. Zasadniczym warunkiem rozwoju żeglugi śródlądowej w tym turystyki na obszarze Delt Wisły i Zalewu Wiślanego jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury śródlądowych dróg wodnych. W tym celu wdrażany jest „Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania”, którego jednym z istotnych elementów jest projekt „Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70”, realizowany na obszarze województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Abstract. The system of different waterways makes possible to join the area of Vistula Delta with the system of European waterways. It is enable by shipping lanes joining ports situated at the Vistula Lagoon with sea-ports of Kaliningrad, Trójmiasto and others. Inland waterways join Vistula Delta with the system of similar waterways in Western and Eastern Europe. Finally, the trail Elbląg Channel links Vistula Lagoon with the lakes of Mazury. The basic condition of inland navigation development, therein the development of tourism on the area of Vistula Delta and Vistula Lagoon, is a modernization and extension of the inland waterways. Because of that there is implemented a Program of Vistula Delta and Vistula Lagoon Waterways Development. One of important results is a project “Pętla Żuławska – International Waterway E-70” which is executed on the area of two voivodeships: pomorskie and warmińsko-mazurskie.

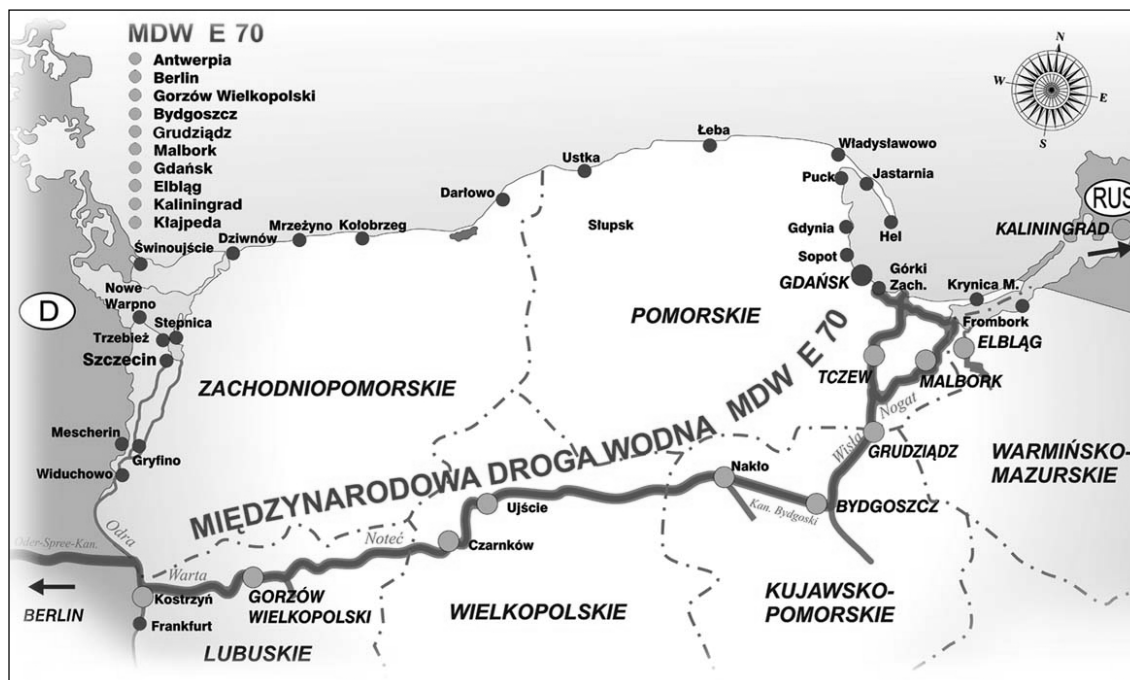
Słowa kluczowe: droga wodna, rewitalizacja szlaków wodnych, infrastruktura żeglarska, żeglarstwo, turystyka wodna, żegluga śródlądowa

Key words: waterway, revitalization of waterways, yachting infrastructure, yachting, water tourism, inland navigation

Wprowadzenie

Dobrze rozwinięta sieć wód powierzchniowych Polski stanowi jeden z ważniejszych walorów gospodarczych kraju. Szczególną rolę odgrywają drogi wodne Dolnej Wisły, w ostatnim okresie bardzo słabo wykorzystywane do przewozów transportowych i turystycznych. Łącząc się ze sobą w sposób naturalny lub sztuczny, stanowią istotny element europejskich wód śródlądowych

(ryc. 1). Z gospodarczego punktu widzenia istotny jest fakt, że drogi śródlądowe Dolnej Wisły łączą system wód Europy Wschodniej, Środkowej i Zachodniej. Należy podkreślić, że takie atrakcyjne położenie regionu Dolnej Wisły nie zostało dotąd wykorzystane ani pod względem zagospodarowania turystycznego ani pod względem promocyjnym.



Ryc.1. Polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Biuro Rozwoju Dróg Wodnych)

Województwo pomorskie jest jednym z najatrakcyjniejszych krajobrazowo i przyrodniczo regionów w Polsce. Szczególnie na tle województwa wyróżniają się regiony Delt Wisły i Zalewu Wiślanego. Charakterystyczną ich cechą jest duże nasycenie szlakami wodnymi z bogactwem budowli hydrotechnicznych, a w otoczeniu jedynego w swoim rodzaju dziedzictwa kulturowego. Potwierdzeniem tego stanu jest również atrakcyjność szlaków i dróg wodnych Delt Wisły

Dostępność dróg wodnych dla potrzeb transportu śródlądowego

Szlaki wodne Delt Wisły w hierarchii połączeń transportowych mają zaledwie status połączeń lokalnych, poza Wisłą, Nogatem i Szarpawą, które mają klasę żeglowności II, Martwą Wisłą – IVb i rzeką Elbląg stanowiącą wewnętrzne

i Zalewu Wiślanego oraz fakt intensywnego ich wykorzystywania w przeszłości dla potrzeb transportu różnych towarów oraz żeglugi pasażerskiej. Przez wieki między innymi Wisłą, Nogatem, Tugą, Szarpawą, transportowano sprawnie i tanio płody rolne, drewno i różne wyroby. Jeszcze w latach 60. XX wieku w rejonie Delt Wisły i po Zalewie Wiślanym pływały 22 statki pasażerskie i liczne barki, odwiedzające ponad 60 portów i przystani.

wody morskie.

Zarówno akwen Zalewu Wiślanego jak i śródlądowe szlaki wodne są dobrze oznakowane i utrzymane. Wyjątkiem jest tor wodny wejściowy z Zatoki Gdańskiej na rzekę Wisłę. Jest on nie oznakowany, wąski o zmiennych głębokościach, niebezpieczny dla jednostek o zanurzeniu większym od 1,2 m oraz dla wszystkich jednostek przy wiatrach wiejących od strony morza.

Część szlaków wodnych tj. Wisła, Martwa Wisła, Wisła Królewiecka, Szkarpa, Elbląg i Nogat jest dostępna dla wszystkich rodzajów statków: barek motorowych, holowników, zestawów holowanych lub pchanych, statków technicznych (pogłębiarki, szalandy), statków pasażerskich o długości 70 m

Wykorzystanie dróg wodnych dla przewozów towarowo-pasażerskich

Drogi wodne Delt Wisły mają stosunkowo dobre parametry żeglugowe. Łączą one szereg ważnych ośrodków (Gdańsk, Tczew, Gniew, Malbork, Elbląg), nie są jednak należycie wykorzystane. Znajduje to potwierdzenie również w wielkości ruchu zarówno jednostek żeglugi towarowej, pasażerskiej, jak i turystycznej. Ocenia się, że w skali roku jest to ruch poniżej 1000 małych jednostek turystycznych oraz poniżej 500 jednostek żeglugi pasażerskiej i towarowej. Turystyczne wykorzystanie szlaków wodnych Delt Wisły nadal pozostaje znikome. Wynika to zarówno z trudności związanych z dostaniem się na Zalew Wiślaną jachtów morskich, jak też z problemów związanych z wypłynięciem na Zalew jachtów śródlądowych z coraz bardziej zatłoczonych Jezior Mazurskich. Na Szkarpa i Nogacie brak jest regularnych przewozów pasażerskich, występują one tylko sporadycznie, jako rejsy czarterowe. Jedynie w sezonie odbywają się rejsy spacerowe, umożliwiające podziwianie z pokładu jednostki unikalną

i zanurzeniu 1,6 m, jachtów żaglowych i motorowych, łodzi wiosłowych oraz kajaków. Pozostałe szlaki wodne: Motława, Tuga-Wielka Święta, Linawa, ze względu na niewielkie głębokości koryta lub przeszkody na trasie, wymagają przenoszenia łodzi i są dostępne tylko dla kajaków.

panoramę zamku i miasta w Gniewie oraz Malborku.

Z danych Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wynika, że natężenie ruchu jednostek turystycznych na szlakach wodnych Delt Wisły wykazuje niewielki wzrost. Praktycznie rzecz biorąc, cały ruch jachtów żaglowych i motorowych przechodzących z Zatoki Gdańskiej na Zalew Wiślaną i Pojezierze Iławskie komasuje się na odcinku rzeki Szkarpa. Ruch ten był bardzo ożywiony jeszcze w latach 50. i 60., gdy szlakiem przechodziły duże ilości barek, holowników i małych statków żeglugi pasażerskiej. Obecnie z urządzeń szlaku w 90% korzystają jednostki turystyczne. Ruch jednostek pływających na trasie Gdańsk – Zalew Wiślaną obrazują dane dotyczące przejść jednostek przez śluzę w Gdańskiej Głowie i Przegalinie (tab. 1). Jak wynika z poniższych danych w latach 1998-2001 ruch ten systematycznie wzrastał. Natomiast w okresie 2002-2006 zarówno na Śluzie Gdańska Głowa jak i Przegalina zaobserwowano zarówno spadki jak też wzrosty przejść jednostek na wspomnianym szlaku wodnym.

Tab. 1. Zestawienie ilości jednostek pływających na Wiśle w latach 1997-2006 (źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku)

Lata	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ilość przejść										
Śluza Gdańska Głowa	625	235	716	790	800	643	785	702	844	768
Śluza Przegalina	474	398	547	882	842	892	580	771	701	538

Znaczna ilość jednostek przepływających przez rzekę Nogat to jachty turystyczne. Liczba jednostek przepływających przez poszczególne śluzy tego szlaku jest podobna (tab. 2). Świadczy to o tym, że zdecydowana większość jednostek płynie przez cały odcinek drogi wodnej, kierując się tym samym na Zalew Wiślany, bądź przez Kanał Jagielloński do Elbląga i na Pojezierze Hławskie. W latach 1997-2004 ruch jednostek uległ pięciokrotnemu wzrostowi na śluzach Biała Góra i Szonowo oraz dwukrotnemu na śluzach Rakowiec

i Michałowo (tab. 2). Wyjątkiem są lata 2004 i 2005, w których nastąpił wyraźny spadek ruchu jednostek śluzowanych w Białej Górze i Szonowie. Taka sytuacja była związana z wyłączeniem z eksploatacji śluzy Biała Góra, na której prowadzono prace remontowe obiektów na stopniach wodnych łącznie z remontem komór śluz. W następnych latach ruch jednostek na Nogacie uległ wyraźnemu spadkowi.

Tab. 2. Zestawienie ilości jednostek pływających na Nogacie w latach 1996 – 2007 (źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku)

Lata	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ilość przejść											
Śluza Biała Góra	78	236	106	117	277	443	448	84	-	215	142
Śluza Szonowo	58	237	110	104	295	443	440	71	105	195	136
Śluza Rakowiec	100	248	144	120	163	234	164	218	254	178	121
Śluza Michałowo	93	241	130	131	192	199	235	222	212	163	109

W wyniku przecięcia Zalewu Wiślanego w 1945 roku granicą państwową żegluga, w tym także pasażerska na tym akwenie miała niemal wyłącznie charakter lokalny. Po roku 1990 uruchomiono międzynarodową żeglugę pasażerską poprzez porty w Elblągu, Krynicy Morskiej i Fromborku do Kaliningradu (obsługiwana przez wodoloty). Ponadto Że-

gluga Gdańska uruchomiła rejsy wolnocłowe z Elbląga i Fromborka do Swiętłego oraz rejsy wodolotem na trasie Elbląg – Krynica Morska – Frombork – Kaliningrad. Niestety w roku 2006 wstrzymano rejsy międzynarodowe, których do tej pory nie wznowiono. Rosyjska strona argumentowała ten fakt nieuregulowanymi kwestiami dotyczącymi zasad korzystania z Zalewu Wiślanego.

Należy wspomnieć, że rejsy te cieszyły się popularnością, średnio każdego roku przewożono 7-10 tys. pasażerów.

Począwszy od 1990 roku dość dynamicznie zaczęły rosnać przewozy pasażerskie po Zalewie Wiślanym. Ruch pasażerski w portach Zalewu, łącznie z Elblągiem, osiągnął w 1995 roku 112,2 tys. pasażerów, a do roku 2003 jego wielkość dynamicznie wzrosła, osiągając pułap ponad 170 tys. przewiezionych pasażerów (tab. 3). Począwszy od roku 2004,

głównie na skutek wstrzymania żeglugi międzynarodowej do Rosji, nastąpił wyraźny spadek w przewozach pasażerskich na Zalewie. W 2006 roku obsłużono jedynie 137 tys. pasażerów (tab. 3), z czego 58,2% obsłużył port w Krynicy Morskiej (fot. 1), 35,9% we Fromborku, 4,3% w Elblągu, 1,6% w Kątach Rybackich.

Tab. 3. Przewozy pasażerskie w portach Zalewu Wiślanego wyrażone liczbą pasażerów (źródło: Kapitanat Portu w Elblągu, Żegluga Ostródzko-Elbląska)

Port	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Elbląg	6,9	9,7	9,5	25,3	10,0	5,9
Frombork	81,1	99,0	108,6	72,2	46,1	49,3
Krynica Morska	63,0	66,6	56,0	67,1	73,9	79,9
Kąty Rybackie	1,3	2,0	2,7	0,8	2,3	2,2
Suma	152,3	177,3	176,8	165,4	132,3	137,3



Fot. 1. Port jachtowy w Krynicy Morskiej (źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Biuro Rozwoju Dróg Wodnych)

Turystyczne wykorzystanie Zalewu Wiślanego jako akwenu żeglarskiego z każdym rokiem wykazuje powolną tendencję wzrostową. Szacuje się, że większość pływających po nim jednostek żeglarskich to jednostki zwodowane w portach Zalewu. Pozostała część to miejscowe jednostki stacjonujące w portach tego akwenu oraz przyplływające poprzez system szlaków wodnych Delt

Program rozwój dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego

Rosnące zainteresowanie turystyką i wypoczynkiem na wodzie spowodowały zwrócenie uwagi wielu instytucji i organizacji na możliwości, jakie stwarza wykorzystanie dróg wodnych.

Dzięki połączonym wysiłkom samorządów województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego powstał „Program rewitalizacji gospodarczej obszaru Delt Wisły i Zalewu Wiślanego”. Jego celem jest wzrost poziomu i jakości życia mieszkańców, poprzez zwiększenie potencjału gospodarczego, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i ład przestrzennego. Niemniej istotnym dokumentem jest również „Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania” (Założenia programowe....2005). Celem nadrzędnym Programu jest wzmocnienie rozwoju gospodarczego regionów poprzez turystyczny rozwój dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego. Został on ukierunkowany na następujące działania:

- budowę, rozbudowę i modernizację in-

Wisły z wód śródlądowych.

Według szacunkowych obliczeń pojemności żeglarskiej akwenu Zalewu Wiślanego, kształtuje się ona w granicach 1200-1300 jachtów. Ocenia się, że łącznie w portach i przystaniach Zalewu Wiślanego jest około 280 stanowisk dla jachtów.

frastruktury turystycznej w zakresie budownictwa wodnego na szlakach wodnych,

- poprawę żeglowności i bezpieczeństwa szlaków wodnych,
- zwiększenie ruchu turystycznego poprzez stworzenie systemu informacji turystyki wodnej,
- budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury poprawiającej i zwiększającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych wokół szlaków wodnych,
- rozwój wyspecjalizowanych form turystyki i rekreacji, wykorzystujących walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe.

Efektom realizacji działań Programu jest projekt „Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70” (Program rozwoju....2006), realizowany na obszarze województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. W projekt zaangażowanych jest 34 partnerów: samorządy obydwu województw, gminy, powiaty, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Urząd Morski w Gdyni. Obejmuje on wstępnie 65 zadań, w tym:

- modernizację i budowę infrastruktury portowej na szlakach wodnych Wisła, Martwa Wisła, Szarpawa, Wisła Królewiecka, Elbląg, Nogat, Zalew Wiślany,

- Pasłęka wraz z infrastrukturą towarzyszącą – pomosty, nabrzeża, miejsca do wodowania jednostek z szerokim wachlarzem świadczonych usług (zaplecze sanitarne – WC, woda, odbiór śmieci, zanieczyszczeń i ścieków, pobór energii, zaplecze paliwowe, usługi techniczne),
- sygnalizację świetlną na śluzach oraz prace pogłębiarskie i regulacyjne szlaków wodnych,
- budowę przystani kajakowych Tuga Wielka Święta, Liwa, Motława, Wierzycza,
- budowę punktów widokowych, zagospodarowanie bulwarów wzdłuż szlaków wodnych oraz oznakowanie szlaków wodnych – tablice informacyjne,
- reaktywację mostów zwodzonych
- powstanie strony internetowej.

W celu realizacji powyższych zadań samorządy województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego wspólnie przystąpiły do opracowania dokumentacji studialnych i projektowych, niezbędnych przy aplikowaniu funduszy Unii Europejskiej. Dotychczas opracowano już System informacji dla turystyki wodnej oraz Koncepcję programowo-przestrzenną projektu „Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70 (Koncepcja programowo-przestrzenna...2007). W trakcie opracowywania jest studium wykonalności dla projektu. Natomiast w ramach pierwszego działania zostały już opracowane:

- inwentaryzacja zaplecza turystycznego oraz walorów i atrakcji turystycznych,

- identyfikacja istniejących w tym regionie produktów turystycznych,
- propozycja marki „Pętli Żuławskiej”,
- system oznakowania szlaków wodnych ze wskazaniem lokalizacji dla tablic informacyjnych,
- przewodnik „Pętla Żuławska – po szlakach wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego”.

Działania na rzecz wykorzystania potencjału dróg wodnych

Pomimo wielu zadań do wykonania w przyszłości można już w chwili obecnej stwierdzić, że „województwo pomorskie stoi turystyką wodną”. W ostatnich latach powstały dwie mariny w Gdańsku oraz marina w Łebie. W latach 2004-2005 w północnej części Zatoki Gdańskiej zrealizowano projekt pod nazwą „Pierścień Zatoki Gdańskiej”. W wyniku tego projektu powstała sieć przystani w Gdyni, Rewie, Osłoninie, Rzucewie, Swarzewie, Pucku, Chałupach, Kuźnicy, Jastarni i Helu. Z myślą o żeglarzach w 2006 roku w Gdańsku-Górach Zachodnich powstało Narodowe Centrum Żeglarstwa, które dysponuje nowoczesną infrastrukturą portową (marina) (fot. 2) i stanowi „okno” zarówno na wody morskie jak i szlaki śródlądowe. Natomiast w 2008 roku Tczewie otwarto nową przystań żeglarsko-pasażerską.



Fot. 2. Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku-Górkach Zachodnich (źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Biuro Rozwoju Dróg Wodnych)

Powyższe działania wpisują się w podpisaną przez marszałków sześciu województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, Deklarację Współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (MDW E-70) na obszarze Polski. Mając na uwadze potrzebę aktywizacji gospodarczej i turystycznej MDW E-70 sygnatariusze Deklaracji wyrazili wolę współpracy w zakresie:

- współtworzenia międzyregionalnej polityki skoordynowanego wykorzystania potencjału MDW E-70 dla rozwoju gospodarczego,
- wspólnego wnioskowania do władz centralnych na rzecz rozwoju MDW E-70,
- wspierania inicjatyw zmierzających do aktywizacji turystyki wodnej na MDW E-70 przy wykorzystaniu walorów kulturowo-przyrodniczo-krajobrazowych województw uczestniczących,
- zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów wzdłuż MDW E-70,

- podjęcia inicjatywy na rzecz ratyfikowania przez Polskę Europejskiej Konwencji AGN - Europejskie Porozumienie n/t wielkich dróg żeglownych o międzynarodowym znaczeniu (Accord Europeen sur les Grandes Voies Navigables d'importance Internationale).

Podsumowanie

Rewitalizacja szlaków wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego ma na celu przywrócenie zdegradowanych dróg wodnych dla żeglugi turystycznej oraz budowę i modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury sieci portów i przystani. Jest to przykład jak można w obecnych warunkach, przy małych nakładach finansowych na utrzymanie dróg wodnych i ich urządzeń ze strony administracji państwowej, rozwijać turystykę wodną. Turystyka wodna może stanowić z jednej strony impuls dla rozwoju obszarów położonych nad wodami, a z drugiej może wpłynąć na podniesienie znaczenia dróg wodnych, a tym samym transportu

śródlądowego. Przykładem jest między innymi współpraca sześciu województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego na rzecz aktywizacji polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70. Na uwagę zasługują również wdrażane projekty z zakresu turystyki wodnej, realizowane na tej drodze wodnej takie jak: Pętla Żuławska, Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, Pętla Wielkopolska czy Bydgoski Węzeł Wodny.

Literatura

- Koncepcja programowo-przestrzenna projektu „Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E 70”, 2007. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, s. 28-30.
- Program rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70, 2006. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, s. 49-52.
- Założenia programowe rozwoju gospodarczego i turystycznego dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego, 2005. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk (maszynopis).