

## DOLNA WISŁA Z PERSPEKTYWY REGIONÓW

**„Wisłostrada” XXI wieku – niech nadwiślańskie perły znów nabiorą blasku!**

*Adam Struzik*

*marszałek województwa mazowieckiego*

Wiek XXI będzie nie tylko erą informacji, lecz także wody, która zaczyna odgrywać coraz większe znaczenie w świecie. Żyjemy w bardzo dynamicznym okresie definiowania regionalnej strategii i programów operacyjnych. Przygotowujemy się do nowej perspektywy unijnej 2014–2020. Przed nami stoją nowe wyzwania, które muszą uruchomić naszą wyobraźnię. Gospodarka wodna z pewnością za kilka lat będzie miała odpowiednie miejsce w polskiej debacie publicznej na temat rozwoju kraju i wierzymy, że wesprze ona rozwój mazowieckich, nadwiślańskich pereł – Warszawy, Płocka, Wyszogrodu, Czerwińska i Modlina. Zdecyduje o tym kilka obszarów: jakość i dostępność wody oraz bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, tania i czysta energia, środowisko naturalne oraz transport wodny, które, mamy nadzieję, będą traktowane priorytetowo.

Wisła na końcu swojego biegu ma bardzo dynamicznie rozwijające się porty: Gdańsk i Gdynię. Ich możliwości rosną, a docierające tam ładunki muszą trafić dalej w głąb Polski i kontynentu. Transport wodny śródlądowy jest 4 razy tańszy od drogowego i 10 razy bardziej przyjazny środowisku naturalnemu. Aby wykorzystać jego potencjał na Wiśle, koniecznością jest rewitalizacja drogi wodnej E-40 na odcinku z Gdańska do Warszawy, rozwój trimodalności<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Trimodalność w tym przypadku oznacza korzystanie z trzech rodzajów transportu: wodnego śródlądowego, samochodowego oraz kolejowego.

i przeniesienie najcięższych ładunków na rzekę. W dalszej perspektywie myślimy o współpracy z Białorusią i Ukrainą, a naszym celem jest stworzenie warunków do dobrosąsiedzkiej współpracy gospodarczej. Projekt odbudowy MDW E40 od Bałtyku po Morze Czarne jest szansą na wzmocnienie takich relacji.

**W realizacji nowej „Wisłostrady” widzimy ogromną szansę nie tylko dla Mazowszan. Ponad 9 milionów Polaków mieszka nad Wisłą. Potrzebujemy ich wsparcia i zaangażowania. Sami mieszkańcy Mazowsza nie poddają wszystkim wyzwaniom.** Dlatego podpisane zostało porozumienie „Dolna Wisła”, które ma na celu koordynowanie wspólnych działań regionów: Mazowieckiego, Kujawsko-Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego oraz Pomorskiego. Ponadto, dzięki projektowi INWAPO realizowanemu przez Agencję Rozwoju Mazowsza S.A., Mazowsze dysponuje aktualnymi opracowaniami i ekspertyzami dotyczącymi sytuacji na Wiśle (m.in. infrastruktury portów, rzek,



a także statystykami transportowymi oraz propozycjami i wstępnymi kosztami modernizacji). Najnowsza ekspertyza, nad którą prace właśnie trwają, będzie dotyczyć koncepcji i pilotażowego wdrożenia systemu wspomagającego żeglugę na Wiśle, nawet przy obecnych warunkach żeglowności.

Do końcowego sukcesu niezbędne jest jednak wsparcie rządu i Unii Europejskiej. Niech nasze nadwiślańskie perły znów zajaśnieją pełnym blaskiem, a gospodarka zacznie się szybciej rozwijać, tworząc tysiące nowych miejsc pracy.

## Nie tylko turystyka

*Jacek Protas*

*marszałek województwa  
warmińsko-mazurskiego*

**W**armia i Mazury słusznie kojarzone są z Krainą Wielkich Jezior. Jednak walory wodne i to o podobnym potencjale region posiada także w swej zachodniej części. Kanał Elbląski, Zalew Wiślany i delta Wisły to subregion o ogromnym bogactwie kultury

hydrotechnicznej, środowiska przyrodniczego, różnorodności dróg i akwenów wodnych. Zalew Wiślany jest akwenem zaledwie o 30 procent mniejszym niż wszystkie Wielkie Jeziora Mazurskie razem wzięte. Jednocześnie może z niego korzystać 1200 żeglarzy, a w połączeniu z częścią rosyjską aż 3000. W ostatnich latach dołożyliśmy wielu starań, by udostępnić to bogactwo turystom. Dzisiaj to już nie tylko potencjał, ale dobrze przygotowany – markowy – produkt turystyczny, z infrastrukturą, jakiej nie powstydziliby się żaden atrakcyjny region turystyczny w Europie. Znacznie łatwiej będzie nam zapraszać turystów, jeśli owe atrakcje będą wplecione w sieć ogólnodostępnych dróg wodnych. Wisła łączy nas z Wielką Pętlą Wielkopolski, a nawet z kanałami niemieckimi i Berlinem! To jeden z motywów naszej aktywności na rzecz rewitalizacji dolnej Wisły. Z Wisły i Bałtyku na Zalew Wiślany powinni wpływać dodatkowo turyści.

Niemniej ważnym powodem naszej aktywności na rzecz Wisły są perspektywy jej wykorzystania transportowego. **Na Zalewie Wiślanym znajduje się port morski w Elblągu, po portach trójmiejskich i szczecińskich – największy w Polsce. Jego znaczenie sukcesywnie rośnie ze względu na duże zapotrzebowanie na przewozy między Polską i Rosją.** Szacuje się, że rynek rosyjski oraz coraz ściślej z nim powiązane rynki dalekowschodnie wygenerują w niedalekiej przyszłości przewozy w portach nadbałtyckich (Petersburg i Kalininograd) w wysokości nawet 160 mln ton rocznie. Duża część z nich może być transportowana Wisłą, a to oznacza dochody dla portów śródlądowych, feederowych, multimodalnych. Dla Warmii i Mazur oraz portu elbląskiego ma to istotne znaczenie. By w pełni tę szansę wykorzystać, należy przystosować do potrzeb transportowych Wisłę. Dlatego aktywnie pracujemy na rzecz odbudowywania polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych. Dwie z nich: MDW E70 i E40 przebiegają właśnie Dolną Wisłą.



Wykonane w ostatnich latach analizy popytu i podaży wskazują, że dość łatwo możemy doprowadzić do przewozów z kierunku kaliningradzkiego do 1,5 mln ton rocznie, z możliwością powiększenia ich wolumenu do 3,5 mln ton. Większość tych ładunków powinna popłynąć w głąb Polski (do Warszawy) i do portów europejskich (przez Bydgoszcz w kierunku Berlina i dalej). To – z perspektywy szans Wisły – znaczący udział. Oczywiście, kluczowa dla wykorzystania tego potencjału jest budowa kanału przez Mierzę Wiślaną. Ta inwestycja leży w interesie wszystkich regionów nadwiślańskich. Zwiększa wolumin przewozowy na tej rzece o ok. milion ton rocznie – czyli o 25 procent. Wolę współpracy atrakcyjnej dla Wisły i Elbląga deklarują Ukraina i Białoruś w ramach projektów Bałtycka Ukraina i Bałtycka Białoruś.

Te wszystkie aspekty pokazują, że Wisła jest dobrem wspólnym nie tylko regionów nadwiślańskich. Projekt rewitalizacji Wisły ma znaczenie niemal dla całej Polski, ma też znaczenie międzynarodowe, europejskie. Województwo warmińsko-mazurskie, mając świadomość, że walory regionu i walory Wisły wzajemnie się uzupełniają, aktywnie zabiega o rozwijanie turystyczne i transportowe królowej polskich rzek.

## Siła partnerstwa

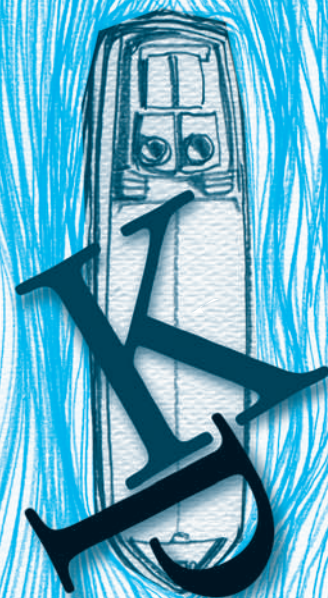
*Piotr Całbecki*

*marszałek województwa kujawsko-pomorskiego*

**N**a obszarze naszego województwa skumulowało się wiele zadań związanych z gospodarką wodną Dolnej Wisły. Wynika to z faktu, że planowana już w latach międzywojennych, a rozpoczęta w latach 60. ubiegłego wieku budowa

stopni wodnych Dolnej Wisły, po oddaniu stopnia wodnego we Włocławku, nie była kontynuowana. Działanie jedyne stopnia, zaniechanie budowy kolejnych i zaniedbanie istniejącej infrastruktury spowodowały, że Dolna Wisła – szczególnie na odcinku od Włocławka do Bydgoszczy – utraciła swoje parametry żeglugowe.

Jednak mimo tych niekorzystnych uwarunkowań staramy się, stosownie do możliwości, wykorzystywać potencjał rzeki. Mogę zaryzykować stwierdzenie, że obecnie dochody, jakie czerpiemy z Wisły są niższe niż straty materialne (nie licząc strat przyrodniczych) wywoływane cyklicznymi powodziami i podtopieniami. Chcemy ten stan zmienić, bo obecny na pewno nie jest do zaakceptowania. Dlatego też podejmujemy działania, które pozwolą nam minimalizować negatywne aspekty obcowania z rzeką i jednocześnie, mając na uwadze dobro środowiska, maksymalizować korzyści płynące z tego sąsiedztwa.



Priorytetowym krokiem na drodze do osiągnięcia tego celu jest bez wątpienia budowa stopnia wodnego poniżej Włocławka. Realizacja tej inwestycji nie tylko umożliwi przywrócenie na dolnej Wiśle dobrze funkcjonującej żeglugi i zwiększy bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, ale przyniesie też korzyści w dziedzinie energetyki (hydroelektrownia na planowanym stopniu wodnym) i umożliwi racjonalne zagospodarowanie terenów nadwodnych, w ramach którego chcemy postawić na budowę multimodalnej platformy transportowej między Solcem Kujawskim a Bydgoszczą czy też stworzenie przeprawy promowej, która poprawi połączenie między miejscowościami po obu stronach Wisły, między Toruniem a Bydgoszczą. Chcemy też wyeksponować turystyczne walory Zalewu Włocławskiego, który dzisiaj wykorzystywany jest w niedostatecznym stopniu.

**Jak chcemy te cele osiągnąć? Przede wszystkim stawiamy na kooperację i współpracę zainteresowanych stron.** Jesteśmy koordynatorem porozumienia czterech samorządów wojewódzkich ds. gospodarczego wykorzystania Wisły na odcinku od Bałtyku do Warszawy i dalej w kierunku Białorusi, Ukrainy, (które posiadają drogi wodne w IV klasie) i Morza Czarnego.

Uczestniczymy też w partnerstwie pięciu województw, które zawiązaliśmy w celu rewitalizacji drogi wodnej E-70 (w tym jej wiślanego odcinka). Intensywnie współpracujemy z Krajowym i Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Gdańsku – w kwestiach dotyczących opracowania tzw. masterplanów, planów gospodarowania wodami oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

Wisłę w naszym województwie traktujemy strategicznie i dostrzegamy jej wieloaspektowe, przyrodnicze i gospodarcze znaczenie, dlatego też ma ona swoje szczególne miejsce w długookresowych strategicznych dokumentach: uchwalonej kilka miesięcy temu Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego – plan modernizacji 2020+, Strategii Rozwoju Transportu Województwa do roku 2015, Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Kujawsko Pomorskiego oraz w RPO na lata 2007–2013.

## Pomorskie porty potrzebują Wisły

*Mieczysław Struk*

*marszałek województwa pomorskiego*

Przywrócenie żeglugi na Wiśle to przede wszystkim korzyść dla portów morskich Gdańska i Gdyni, które stanowią ważne ogniwa rozwoju naszego regionu. W ciągu ostatnich 2 lat wzrost przeładunków w trójmiejskich terminalach kontenerowych charakteryzował się dużą dynamiką. W zależności od scenariusza – w 2020 roku przeładunki mogą sięgnąć 5,5 mln TEU. Dzisiaj wiemy już, że po wybudowaniu terminala DCT-2 przeładunki kontenerów wzrosną w 2016 r. do 4 mln ton. Dynamika przeładunków odnotowywana w naszych portach cieszy, jednak utrzymanie tego trendu wymaga zapewnienia sprawności całego systemu

logistyki transportu. **Może się bowiem okazać, że w 2020 roku transport nawet 15 tys. TEU dziennie między terminalami kontenerowymi a zapleczem lądowym, przy wykorzystaniu tylko kanału drogowego i kolejowego, będzie po prostu niewykonalny i konieczne będzie wykorzystanie alternatywnej gałęzi transportu. Taką alternatywą jest właśnie żegluga śródlądowa.**

Dlatego też za niezbędne uznajemy utworzenie w niedalekiej przyszłości jednolitego europejskiego konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego. Mając na uwadze prognozy dotyczące rosnących potrzeb transportowych, można stwierdzić, że w przyszłości droga wodna Wisły powinna stać się integralnym i efektywnym elementem systemu transportowego Polski. Rewitalizacja Wisły jedynie w obrębie województwa pomorskiego nie przyniesie pożądanych efektów. Działanie powinno być kompleksowe, obejmować cały bieg rzeki i umożliwić transport kontenerów (i nie tylko) z Trójmiasta do portów Warszawy i Śląska, tak aby potencjalny ruch ładunków uzasadniał opłacalność inwestycji.

Profity z ożywienia żeglugowego Wisły to nie tylko transport śródlądowy. Spowoduje ono także rozwój m.in. turystyki i przemysłów związanych z logistyką na terenach leżących w dolinie rzeki. Poprzez turystykę (także wodną) można aktywizować regiony słabo rozwinięte, propagować atrakcyjność województwa pomorskiego, to zaś przełoży się na większe wpływy z ww. sektorów, dzięki którym będzie można realizować programy infrastrukturalne i społeczne, które poprawią jakość życia lokalnych wspólnot.

