Rola Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w rozwoju regionalnym i lokalnym

MDW E70

MIĘDZYNARODOWA DROGA WODNA

Rola Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w rozwoju regionalnym i lokalnym

Dominika Muszyńska-Jeleszyńska, Żaneta Marciniak, Rafał Wasil

MDW E70

Gdańsk 2017

© Copyright by Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
Gdańsk 2017

Autorzy:
Dominika Muszyńska-Jeleszyńska, Żaneta Marciniak (Katedra Rewitalizacji Dróg Wodnych, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, ul. Jana Karola Chodkiewicza 30, 85-033 Bydgoszcz), Rafał Wasil (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk)

Recenzenci
prof. dr hab. Zygmunt Babiński, dr Andrzej Potoczek

Redaktor
Aleksandra Przybylska

Skład
WEMAK Waldemar Kołodziejski
89-100 Występ, gm. Nakło nad Notecią, ul. Makowa 14

Projekt okładki
Tadeusz Meszko

Wydawca
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
80-810 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27

ISBN 978-83-65199-98-0

MDW E70

Publikacja inspirowana jest przez pracowników Katedry Rewitalizacji Dróg Wodnych Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.
Publikacja sfinansowana przez Sygnatariuszy Porozumienia MDW E70, tj. województwa: lubuskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie.

Spis treści

1. Wprowadzenie 7

2. Idea rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E70
w latach 2006-2017 13

3. Zarys historii budowy drogi wodnej Odra-Wisła 20

4. Międzynarodowa Droga Wodna E70
jako część europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych 43

5. Uwarunkowania formalnoprawne oraz perspektywy rozwoju
Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w Polsce 50
5.1. Zarządzanie drogami wodnymi i żeglugą śródlądową 50
5.2. Wizja rozwoju MDW E70 w świetle krajowych
dokumentów strategicznych 52
5.3. MDW E70 jako element rozwoju regionalnego 58
Podsumowanie 80

6. Międzynarodowa Droga Wodna E70 w rozwoju lokalnym 82
6.1. Geografia i rozwój miast nadrzecznych. Kształtowanie
relacji miasto-rzeka – ujęcie teoretyczne 82
6.2. Historia, rozwój przestrzenny i struktura wybranych miast
nadrzecznych MDW E70 92
Wybrane miasta MDW E70 na odcinku wschód-zachód 94
Wybrane miasta nadnoteckie 99
U ujścia Noteci do Warty 110
Wybrane miasta nadwarciańskie 113
6.3. Waterfronty miast wzdłuż MDW E70 156
6.4. Miasta frontem do rzeki. Wybrane projekty waterfront
MDW E70 167

6.4.1. Rewitalizacja Bulwaru Nadwarciańskiego Wschodniego w Gorzowie Wielkopolskim 171
6.4.2. Rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego 175
6.4.3. Rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z nabrzeżem Wisły 183
6.4.4. Powrót Tczewa nad Wisłę. Rewitalizacja terenów nadwiślańskich 188
6.4.5. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta) 192
6.4.6. Szkoła Łacińska, Park Północny i bulwary nad Nogatem w Malborku 197
Podsumowanie 202

7. Infrastruktura i wybrane elementy zagospodarowania Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 205
7.1. MDW E70 – potencjał dla budowy produktu turystycznego 205
7.2. Pętla Żuławska 244
7.3. Wielka Pętla Wielkopolski 259
7.4. Jednostki pływające dedykowane MDW E70 268

8. Ocena stanu realizacji koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70 283

9. Podsumowanie i wnioski 323

Bibliografia 326

1.
Wprowadzenie

Uzasadnienie wyboru problematyki opracowania

Śródlądowe drogi wodne odgrywają w krajach Unii Europejskiej coraz ważniejszą rolę. Wspólnota Europejska wspierając wszelkie inicjatywy przyspieszające rozwój regionów duże nadzieje pokłada w aktywizacji dróg wodnych i terenów nadbrzeżnych. Istotną rolę i znaczenie dróg wodnych w rozwoju regionalnym i lokalnym w Polsce dostrzegają od kilkunastu lat samorządy, upatrując w nich potencjału do rozwoju i aktywizacji gospodarczej miast i regionów. W 2016 roku minęło 10 lat od zainicjowania solidarnej współpracy województw w zakresie aktywizacji szlaków wodnych stanowiących polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (MDW E70), jak również powołano długo wyczekiwane przez środowiska wodniackie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ponadto w 2016 roku Rada Ministrów przyjęła *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020, z perspektywą do 2030 roku*, które wyznaczają kierunki rozwoju dróg wodnych w Polsce. Jednocześnie w 2017 roku Polska przystąpiła do Konwencji AGN. W tym kontekście problematyka podjęta w niniejszej publikacji dotycząca roli, znaczenia i perspektyw rozwoju MDW E70 w Polsce staje się istotna i bardzo aktualna w odniesieniu do obecnych uwarunkowań i sytuacji na arenie krajowej i międzynarodowej.

Doświadczenia europejskie pokazują, że nowe sposoby wykorzystania dróg wodnych przynoszą wymierne efekty ekonomiczne. Jedną z istotnych form aktywizacji i wykorzystania śródlądowych dróg wodnych jest turystyka.

Turystyka w ostatnich dziesięcioleciach stała się jedną z największych na świecie dziedzin działalności gospodarczej, przyczyniając się do rozwoju gospodarki światowej. Zmieniające warunki społeczno-ekonomiczne wymuszają powstanie nowych form turystyki, zachęcając do zwiększenia inwestycji infrastrukturalnych, zmieniają tereny turystyczne, sprzyjając rozwojowi różnych gałęzi produkcji.

Naprzeciw takim tendencjom wychodzi m.in. turystyka wodna, która jest próbą znalezienia i upowszechnienia odmiennych form uprawiania turystyki w stosunku do przeważających dotychczas form turystyki masowej, poprzez wykorzystanie walorów naturalnych i krajoznawczych. Ten rodzaj turystyki przybiera różne formy (żeglarstwo, kajakarstwo, windsurfing, hauseboating), a akweny stają się specyficznym miejscem dla aktywnego ruchu turystycznego z zachowaniem dostępu do naturalnych warunków przyrodniczo-środowiskowych, a często i kulturalnych.

Jednym z głównych trendów w europejskiej turystyce wodnej jest rosnąca liczba rejsów statkami żaglowymi i jachtami m.in. po śródlądowych szlakach wodnych. Nakłada się na to kilka, równolegle zachodzących, zjawisk zwiększających zainteresowanie tą formą rekreacji. Po pierwsze – to uprawianie aktywnych i zdrowych form spędzania czasu wolnego, obejmującego większość społeczeństw krajów rozwiniętych i rozwijających się, jakim jest dbałość o zdrowie i kondycję fizyczną. Po drugie – dbałość o środowisko naturalne, w którym turystyka wodna jest stosunkowo mało szkodząca środowisku naturalnemu i niepowodująca emisji zbyt wielu zanieczyszczeń (w tym dwutlenku węgla) do atmosfery. Poza tym jest realizowana na rzekach, w bezpośrednim kontakcie z przyrodą. Nie bez znaczenia jest również fakt ograniczania dalekich wyjazdów na rzecz poznawania własnego kraju, w związku z zagrożeniami terroryzmem, niestabilną sytuacją na świecie, klęskami żywiołowymi. Obserwuje się także trend do skracania czasu poświęconego na wyjazd wakacyjny na rzecz zwiększenia ich częstotliwości. Najczęściej są to rejsy krótkie (1-2-dniowe), ale za to kilkukrotne w ciągu roku.

Ważnym zjawiskiem, szczególnie zauważalnym w ostatnich latach w Polsce jest nasilenie się znaczenia zagospodarowania szlaków wodnych pod kątem turystyki. W niemal każdym województwie samorządy gminne oraz inne podmioty inwestują w bazę turystyki wodnej, zarówno publiczną (mariny, porty żeglarskie, przystanie kajakowe, oznakowanie), jak i prywatną (zagospodarowanie pól biwakowych, baza

żeglarska, wypożyczalnie sprzętu wodnego, itp.). Miedzy innymi na obszarze województw lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego inwestycje te przyczyniają się do rozwoju turystyki na polskim odcinku MDW E70). Efektem są m.in. zrealizowane projekty Bydgoskiego Węzła Wodnego, Wielkiej Pętli Wielkopolski, Szlakiem Noteci, Łączą nas rzeki i Pętli Żuławskiej. Aktywnie spędzany czas na wodzie staje się coraz popularniejszą formą turystyki, a przywracany dla turystyki wodnej polski odcinek MDW E70 umożliwia już wodniakom korzystanie z przygotowanej infrastruktury tworząc wspólną ofertę produktową szlaku wraz z udostępnieniem dziedzictwa kulturowego i naturalnego w obszarach położonych wzdłuż wspomnianego szlaku wodnego. Dodatkowo stworzona wspólna identyfikacja dla turystycznej marki MDW E70 ma się przyczyniać do budowy atrakcyjnego produktu turystycznego, który wpływa na powstanie warunków m.in. dla rozwoju przedsiębiorstw i utworzenia nowych miejsc pracy. Sprawia, że szlak ten staje się coraz bardziej przyjazny wodniakom.

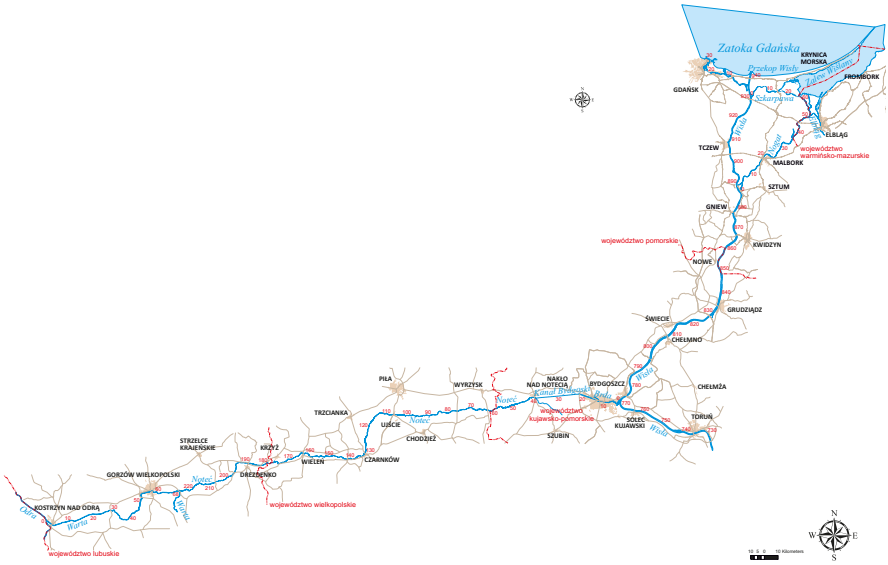
Dzięki zadaniom inwestycyjnym realizowanym na szlaku, jak również właściwie prowadzonej polityce planowania rozwoju regionalnego i lokalnego wzrosła świadomość społeczna w zakresie postrzegania i utożsamiania się samorządów miast, gmin i województw z MDW E70. Szlak ten zyskał nową jakość i rozpoznawalność, a podejmowane przez samorządy inicjatywy infrastrukturalne oraz działania marketingowe przyczyniają się do budowy silnej marki, jaką jest MDW E70.

Na poziomie lokalnym miasta dostrzegają istotną rolę i potencjał nadrzecznej lokalizacji, czego wyrazem są licznie realizowane projekty rewitalizacji tych terenów. Poszukując czynników rozwoju lokalnego miasta odnajdują je w nadrzecznym położeniu, zagospodarowaniu przestrzennym, środowisku przyrodniczym i kulturowym rzek i terenów nadrzecznych.

Obszar i metody badań

Osią obszaru badań jest układ sieci dróg wodnych, którą tworzą w równoległym przebiegu rzeki Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski i Brda i południkowy układ rzeki Wisły oraz jej dopływu – rzeki Nogat, a także rzeki Elbląg i Zalewu Wiślanego. Układ ten zgodnie z dokumentami europejskimi i krajowymi stanowi fragment MDW E70 będącej częścią europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych międzynarodowego znaczenia. Charakterystyczny układu tych cieków i wielkość obszaru określają przyjęty wcześniej

podział drogi wodnej na odcinek wschód-zachód i południe-północ (ryc. 1.1). Obszar badań obejmuje tereny nadrzeczne pięciu województw (lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego) oraz wybranych miast położonych wzdłuż MDW E70.



Ryc. 1.1. Obszar badań
Źródło: Międzynarodowa Droga Wodna E70 - przewodnik dla wodniaków, 2014

Opracowanie to jest efektem badań terenowych zrealizowanych podczas rejsu badawczego zleconego przez Międzywojewódzki Zespół ds. MDW E70 Uniwersytetowi Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, prowadzonego na ww. odcinku Kostrzyn-Nakło nad Notecią w lipcu 2014 i czerwcu 2015 roku, badań terenowych realizowanych w ramach pierwszego promocyjno-badawczego rejsu kontenerowego na odcinku Gdańsk-Warszawa w kwietniu 2017 roku oraz kwerendy materiałów własnych samorządów położonych wzdłuż szlaku, które realizowały projekty związane z rozwojem infrastruktury dla turystyki i rekreacji w oparciu o potencjał rzek.

Dokonano kwerendy i analizy istniejących materiałów źródłowych w postaci: opublikowanych artykułów i książek, przewodników i map żeglarskich, opracowań koncepcyjnych, innych opracowań studialnych i projektowych oraz danych zawartych na stronach internetowych dot. warunków nawi-

gacyjno-żeglugowych Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej, produktów turystycznych dot. Pętli Żuławskiej, Wielkiej Pętli Wielkopolski czy też wybranych przystani żeglarskich, a także materiałów i źródeł historycznych, w tym historycznych i współczesnych materiałów kartograficznych i ikonograficznych dotyczących historii i rozwoju wybranych miast nadrzecznych położonych wzdłuż analizowanej drogi wodnej. Ważnym źródłem informacji były również materiały własne instytucji i podmiotów zarządzających drogami wodnymi oraz jednostek samorządu szczebla regionalnego i lokalnego oraz opracowania programowe, studialne, koncepcyjne i projektowe dotyczące m.in. projektów rozwoju, rewitalizacji i zagospodarowania terenów nadrzecznych. Ponadto przeprowadzono wywiady z pracownikami Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej, Spółki Pętla Żuławska, operatorami czarterującymi barki turystyczne i armatorami statków pasażerskich. Rozmówców pytano o informacje dot. warunków żeglugowo-nawigacyjnych występujących na drogach wodnych stanowiących polski odcinek MDW E70, zakres oferty czarteru barek turystycznych, organizacji i floty statków pasażerskich, zarządzania sieciowym produktem turystycznym, funkcjonowanie portów i przystani żeglarskich. Dokonano również wizji terenowej na wybranych fragmentach drogi wodnej MDW E70 oraz odcinków dróg wodnych z nią powiązanych, tj. Pętli Żuławskiej i Wielkiej Pętli Wielkopolski polegającej na odwiedzeniu miejsc, gdzie występuje najsilniejsza koncentracja infrastruktury wodniackiej, a tym samym ruchu turystycznego i realizowane są największe inwestycje oraz ogólnym przeglądzie stanu zagospodarowania przestrzennego. Wizje terenowe zostały udokumentowane fotografiami, z których część zamieszczono w publikacji.

W celu zobrazowania aktualnej sytuacji w rozwoju infrastruktury żeglarskiej, charakterystyki dróg wodnych oraz budowy produktów turystycznych, którego osią są szlaki wodne, dokonano zestawienia w formie tabelarycznej i kartograficznej bazy firm czarterujących sprzęt pływający, zestawienia obiektów infrastruktury żeglarskiej wraz z opisem ich funkcji i wyposażenia czy parametrów żeglugowo-nawigacyjnych dróg wodnych. W formie kartograficznej przedstawiono również sieć portów i przystani występującą na polskim odcinku MDW E70, Pętli Żuławskiej i Wielkiej Pętli Wielkopolski.

W monografii zastosowano metodę analizy materiałów źródłowych, a przedstawienie opisywanej tematyki wymagało przeanalizowania obszernej literatury z zakresu turystyki, planowania strategicznego i regionalnego,

historii budowy dróg wodnych, architektury i urbanistyki oraz geografii i historii osadnictwa. Dokonano zatem przeglądu literatury oraz innych dokumentów związanych z tematyką programowania rozwoju poziomu europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego w obszarach związanych bezpośrednio lub pośrednio z problematyką śródlądowych dróg wodnych, a w szczególności MDW E70.

2.

Idea rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w latach 2006-2017

Szlaki wodne były głównym czynnikiem determinującym rozwój cywilizacji. To właśnie dzięki nim mogły rozwijać się osady ludzkie, kwitł handel, możliwy stał się rozwój miast i aglomeracji. Świadomość znaczenia śródlądowych korytarzy transportowych dla rozwoju gospodarki na obszarze dzisiejszej Polski północnej i zachodniej miała przełożenie na liczne inwestycje hydrotechniczne. Działo się tak aż do końca XIX wieku. Od czasu zakończenia II wojny światowej w Polsce następowała sukcesywna degradacja infrastruktury hydrotechnicznej i zmniejszenie znaczenia żeglugi śródlądowej, na rzecz transportu kołowego.

Za najważniejsze cele równoważenia systemu transportowego Unia Europejska uznała, m.in. zwiększenie konkurencyjności kolei, żeglugi śródlądowej i publicznego transportu pasażerskiego, w stosunku do żywiołowo rozwijającego się transportu drogowego. Z uwagi na specyficzne cechy żeglugi śródlądowej, takie jak: bezpieczeństwo, niska energochłonność oraz duża nośność i ładowność statków, Komisja Europejska traktuje śródlądowy transport wodny jako alternatywną formę przewozów oraz czyni z niego kluczowy element europejskiego, zrównoważonego transportu intermodalnego.

Zatłoczone i niedoinwestowanie drogi oraz niska konkurencyjność kolei stawia nowe wyzwania związane z poszukiwaniem rozwiązań technicznych i logistycznych, umożliwiających prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju, zarówno poszczególnych regionów, jak i całego kraju.

Powodem nowego spojrzenia na śródlądowy transport wodny są także potrzeby i plany intensywnej rozbudowy możliwości przeładunkowych portów morskich w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku. Realizacja tych zamierzeń będzie powodować w najbliższych latach wzrost zapotrzebowania na inwestowanie w infrastrukturę transportową, związaną z przewozem ładunków.

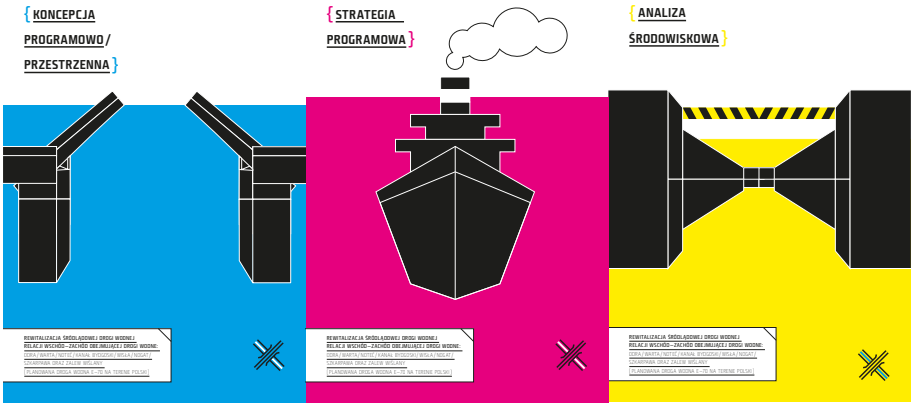
Wychodząc naprzeciw tym wyzwaniom samorządy województw: lubuskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego, podpisały w 2006 roku. Deklarację w zakresie aktywizacji planowanej na terenie Polski MDW E70, uszczegóławiając zakres współpracy w kolejnych latach. Zakres współpracy dotyczy m.in.:

1. Organizowania form ściślejszej współpracy środowisk zainteresowanych rozwojem MDW E70.
2. Współdziałania z regionami spoza granic Polski leżącymi wzdłuż MDW E70.
3. Współtworzenia międzyregionalnej polityki skoordynowanego wykorzystania potencjału MDW E70 dla rozwoju gospodarczego województw sygnatariuszy *Deklaracji Współpracy*.
4. Usuwania barier nawigacyjnych (technicznych) powodujących zaniżenie klasy drogi wodnej (mosty, przeszkody wodne, itp.).
5. Wspierania inicjatyw rozwoju infrastruktury węzłów wodnych stanowiących elementy wspólnej polityki rozwoju MDW E70.
6. Wspólnego wnioskowania do władz centralnych na rzecz rozwoju MDW E70.
7. Wspierania inicjatyw zmierzających do aktywizacji turystyki wodnej na MDW E70 przy wykorzystaniu walorów kulturowo-przyrodniczo-krajobrazowych województw sygnatariuszy *Deklaracji Współpracy*.
8. Zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów wzdłuż MDW E70 (*Deklaracja Współpracy…*, 2006).

Projekt rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 ma zatem przywrócić należną jej gospodarczą, w tym turystyczną rangę. Samorządy zainteresowanych województw uczestniczące w tym przedsięwzięciu, podpisując w 2006 roku ww. deklarację zainaugurowały szereg działań służących aktywizacji gospodarczej tego obszaru Polski.

Poniżej przedstawiono najważniejsze działania prowadzone w ostatnich 11 latach przez sygnatariuszy porozumień w rzecz na rzecz rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70:

1. Kompleksowa rewitalizacja dot. użeglownienia Wisły, a tym samym rozwój planowanych polskich odcinków Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 i E40 jest zadaniem niezwykle złożonym i kosztownym. Działania podjęte w latach 2010-2017 doprowadziły do powstania: strategii programowej, koncepcji programowo-przestrzennej przedsięwzięcia, analizy środowiskowej (prognoza oddziaływania na środowisko) projektu programu określonego w koncepcji programowo-przestrzennej, strony internetowej projektu, analizy popytu, analizy społeczno-ekonomicznej, strategii promocji, materiałów promocyjnych (wydawnictwa, wystawa parlamentarna i regionalna, katalogi parlamentarne, stoisko promocyjne, publikacje).
2. Warto zaznaczyć, że *Koncepcja programowo-przestrzenna MDW E70* jest jednym z podstawowych dokumentów dotyczących MDW E70 (ryc. 1.1). Stanowi analizę stanu obecnej infrastruktury i uwarunkowań funkcjonowania dróg wodnych oraz potencjału gospodarczego regionów wzdłuż MDW E70. Koncepcja jest wieloaspektowym spojrzeniem na rewitalizację dróg wodnych. Określony w strategii i koncepcji zakres działań inwestycyjnych stanowi jasno sformowaną wizję, czym mają być w przyszłości drogi wodne Odry, Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły, Nogatu, Szkarpawy i Zalewu Wiślanego. Z kolei *Strategia programowa MDW E70* wskazuje, iż celem programu rewitalizacji jest dążenie do zrównoważonego rozwoju drogi wodnej MDW E70 na odcinku polskim, zarówno w aspekcie transportowym, jak i turystycznym. Pokazuje perspektywy rozwoju w aspekcie uwarunkowań: ekofizjograficznych, kulturowych, przyrodniczych, demograficznych i gospodarczych i określa priorytety. Natomiast *Analiza środowiskowa MDW E70* przedstawia oddziaływanie planowanych zamierzeń inwestycyjnych zawartych w *Koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70 na środowisko*. W ramach *Analizy* zbadano uwarunkowania środowiskowe poszczególnych zadań, wynikające z porozumień, konwencji, dyrektyw UE i innych dokumentów międzynarodowych oraz krajowych, z wyróżnieniem obszarów objętych Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000 lub objętych innymi formami ochrony. Wskazano możliwości realizacji *Koncepcji* w zgodzie z poszczególnymi elementami środowiska.



Ryc. 2.1. Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski)

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

3. Kluczowymi dokumentami są również analizy ekonomiczne odnoszące się do korzyści i kosztów realizacji *Koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70*. I tak *Analiza* popytu na przewozy ładunków i pasażerów drogą wodną E70 wskazuje na czynniki wpływające na popyt na przewozy ładunków i pasażerów, które wyznaczają m.in. tendencje zmian w zakresie popytu na przewozy, zmian struktury gałęziowej przewozów i rolę transportu wodnego śródlądowego w obsłudze potrzeb przewozowych. Zespół ekspercki – przy wyborze metodologii badań – zdecydował się na metodę mieszaną szacowania popytu, obejmującą: analizę tendencji europejskich, szacunki ekspertów związanych z branżą żeglugi śródlądowej oraz szacunki na podstawie informacji uzyskanych z wybranych, wiodących podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w rejonie MDW E70. Z kolei Analiza społeczno-ekonomiczna dla przedsięwzięcia rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 stanowi podstawę dla oceny zasadności ekonomicznej realizacji przedsięwzięcia użeglowienia MDW E70. Jego przedmiotem jest identyfikacja, oszacowanie oraz analiza potencjalnych korzyści i kosztów społeczno-ekonomicznych, wynikających z rewitalizacji drogi wodnej, a związanych z rozwojem ruchu towarowego i pasażerskiego – w szczególności turystycznego.

4. Zawiązano również stałą współpracę międzywojewódzką na rzecz rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju polskiego odcinka MDW E70 (lubuskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie) i E40 (lubelskie, mazowieckie, kujawsko-pomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie). Koordynacja prac Zespołu MDW E70 prowadzona jest przez woj. pomorskie, a MDW E40 przez woj. kujawsko-pomorskie.
5. Zorganizowano lub współuczestniczono w organizacji ponadregionalnych konferencji i paneli: „Śródlądowe drogi wodne w zrównoważonym rozwoju regionu północnego Polski" (2010), „Śródlądowe drogi wodne – wszystkie ręce na pokład! Jak poprawić łączność w Europie? – Parlament Europejski w Brukseli (2012) „Po drugie: Autostrada wodna na Wiśle" (2013), „MDW E70 teraźniejszość i przyszłość" Targi WaterWays (2014), Debata Dolna Wisła – Wspólna Sprawa (2014), coroczne panele poświęcone gospodarce wodnej podczas WELCONOMY – Forum Gospodarcze w Toruniu (2010-2015).
6. Opracowano i wystosowano do rządu RP wspólne stanowiska w sprawie rewitalizacji dróg wodnych, tj.:
   – Memoriał do rządu RP w sprawie ratyfikacji przez Polskę konwencji AGN (2006);
   – Memorandum do rządu w sprawie kontynuacji rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 i przyjęcia „Koncepcji rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70" (2010);
   – Stanowisko Konwentu Marszałków w sprawie podjęcia działań na rzecz udziału Polski w Europejskiej Polityce Transportowej w zakresie żeglugi śródlądowej (2012);
   – Stanowisko Zespołów Roboczych ds. Międzynarodowych Dróg Wodnych E40 i E70 w sprawie wniosków z kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli oraz proponowanej zmiany w zakresie transportu wodnego śródlądowego i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej (2014).
7. Przeprowadzono badania nawigacyjno-żeglugowe na polskim odcinku MDW E70 (2014-2015). Prace badawcze dot. warunków nawigacyjno-żeglugowych na połączeniu Odra – Kanał Hawela – ujście Brdy wskazały miejsca głównych utrudnień w prowadzeniu bezpiecznej żeglugi dokonały oceny hydroekomorfologicznej drogi wodnej E70 jako jednego z podstawowych elementów oceny stanu ekologicznego wód

powierzchniowych, umożliwiającej kwantyfikację stopnia przekształceń środowiska wodnego. Przeprowadzono również inwentaryzację zagospodarowania przestrzennego, ze szczególnym uwzględnieniem zagospodarowania turystycznego drogi wodnej, pod kątem dostępności infrastruktury niezbędnej do turystyki wodnej na szlaku wodnym (m.in. baza noclegowa, gastronomiczna, przystanie żeglarskie, porty śródlądowe, pomosty cumownicze, walory przyrodnicze, kulturowe, itp.) oraz inwentaryzację oznakowania żeglugowego na szlaku wodnym oraz identyfikację przeszkód nawigacyjnych, tj. linie energetyczne, ciepłownicze, telefoniczne, mosty, śluzy, jazy, promy i niebezpieczne miejsca i inne przeszkody istotne dla żeglugi śródlądowej i obiektów infrastruktury żeglarskiej (porty, przystanie, pomosty).

8. W ramach projektu EMMA tj. „Zwiększenie mobilności towarów i logistyki w Regionie Morza Bałtyckiego poprzez wzmocnienie transportu śródlądowego i morskiego oraz promocję nowych międzynarodowych usług żeglugowych" odbył się pierwszy promocyjno-badawczy rejs kontenerowy rzeką Wisłą na terasie Gdańsk – Warszawa. Celem rejsu było pokazanie, że nawet przy niekorzystnych warunkach nawigacyjnych możliwy jest ograniczony transport kontenerów w górę rzeki do centrum kraju. Ponadto podczas wyprawy przeprowadzono szeroką akcję informacyjną związaną z upowszechnianiem wiedzy wśród społeczeństwa na temat gospodarczego wykorzystania rzek i śródlądowych portów. Podczas rejsu prowadzono również badania hydrologiczno-żeglugowe dot. występowania przeszkód utrudniających żeglugę na Wiśle (2017).
9. Prowadzono stałą współpracę samorządowo-rządową i naukową dot. aktywizacji wodnego transportu śródlądowego.
10. Prowadzono działania związane z rozwojem turystyki wodnej, w tym budowy sieciowego produktu turystycznego poprzez powstanie nowych portów i przystani żeglarskich wzdłuż Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły, Nogatu, Szkarpawy, Elbląga i Zalewu Wiślanego, zrealizowanych przez samorządy lokalne i wojewódzkie na przestrzeni ostatnich lat (bulwar wschodni i marinę w Gorzowie Wielkopolskim, przystanie żeglarskie na Noteci w Czarnkowie, Drawsku, Ujściu i Nakle nad Notecią, 2 nowe mariny w Bydgoszczy, przystanie żeglarskie na Wiśle we Włocławku, AZS w Toruniu, Grudziądzu i Tcze-

wie, sieć portów i przystani w ramach projektu Pętli Żuławskiej, Bulwar Zygmunta Augusta i mosty zwodzone w Elblągu.

11. Prowadzono działania związane z promocją polskiego odcinka MDW E70, w tym sieciowego produktu turystycznego poprzez wyeksponowanie nowych portów i przystani żeglarskich wzdłuż Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły, Nogatu, Szkarpawy, Elbląga i Zalewu Wiślanego oraz możliwości pływania po ww. akwenach. Wspólne promowanie oferty turystycznej na międzynarodowych i krajowych targach żeglarskich (Boot and Fun Berlin, Boot Düsseldorf, Wiatr i Woda Warszawa, Boatex Poznań, BoatShow Łódź, Piknik nad Odrą Szczecin) przyczyniło się do jej rozpoznawalności i wzrostu liczby wodniaków korzystających z tej drogi wodnej.
12. Dla potrzeb prowadzonych działań promocyjnych oferty MDW E70 wydawane są przewodniki i mapy wodniackie, ulotki, realizowane są filmy i spoty reklamowe i ich emisja, publikowane są artykuły w prasie branżowej oraz organizowane są konferencje i fora turystyczne.

Silne przekonanie o słuszności działań na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce stało się przesłanką dla trwałej ponadregionalnej współpracy na rzecz MDW E70. Dzięki tej współpracy udało się postawić pierwsze kroki na drodze do ożywienia żeglugi śródlądowej i towarzyszących jej różnorodnych form aktywności gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka MDW E70. W najbliższych latach przewiduje się dalszą intensyfikację działań na rzecz rewitalizacji drogi wodnej łączącej Odrę z Zalewem Wiślanym. Przede wszystkim realizowane będą wspólne działania zainteresowanych województw mające na celu budowę kompleksowego programu użeglownienia polskiego odcinka MDW E70, w tym przy wsparciu ze środków finansowych UE dla potrzeb przewozów transportowych i budowy produktów turystycznych, wykorzystujących unikatowe walory kulturowe, przyrodnicze i krajobrazowe województw w strefie oddziaływania drogi wodnej E70. Kontynuowane będą również zadania związane z dokończeniem prac studialnych, promowaniem i uświadamianiem znaczenia MDW E70 zarówno na arenie międzynarodowej, jak i krajowej czy wprowadzenie wyników opracowanej *Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej MDW E70* do dokumentów programowych i strategicznych.

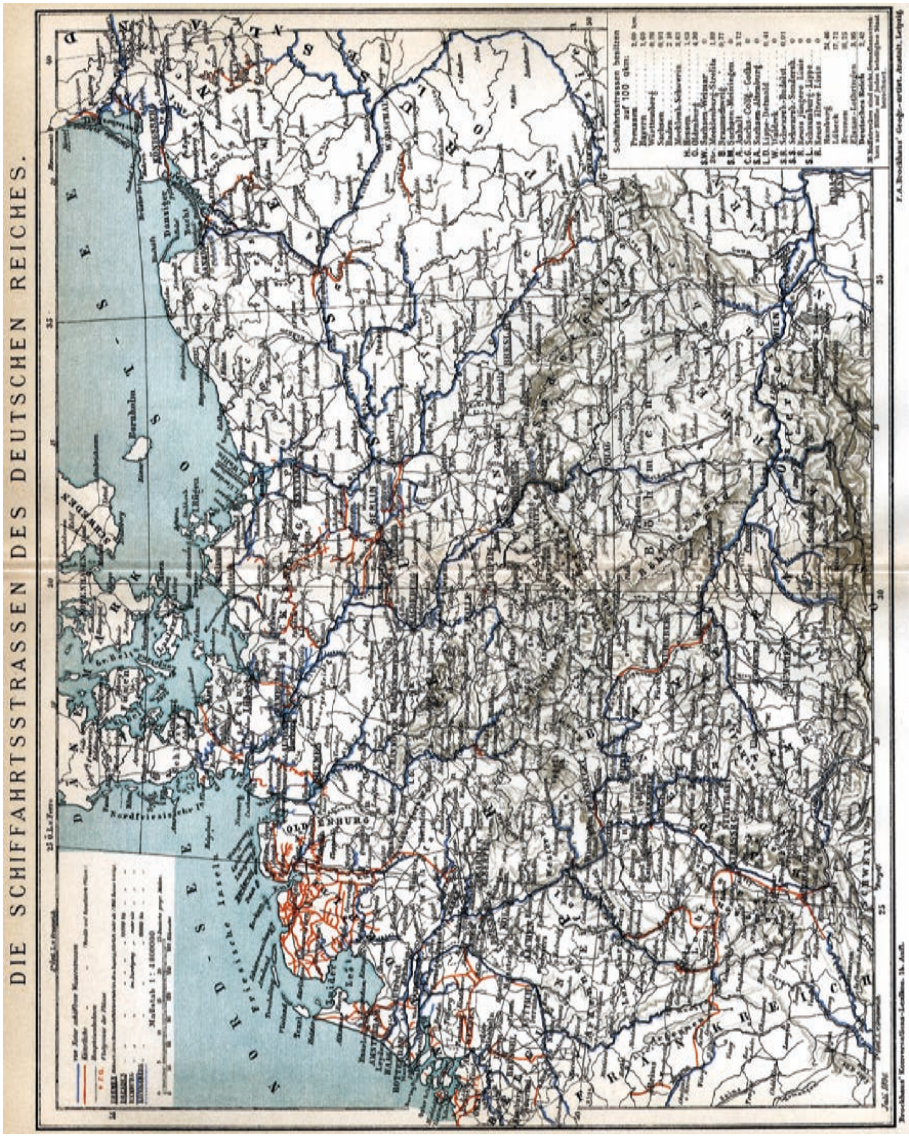
3.

Zarys historii budowy drogi wodnej Odra-Wisła

Wyznaczanie i budowa dróg wodnych – ujęcie teoretyczne

Warto rozdział ten rozpocząć od wyjaśnienia wybranych przesłanek, którymi kierowano się w przeszłości przy wyznaczaniu trasy przebiegu drogi wodnej. Przed wyznaczeniem przebiegu drogi wodnej wyznaczano jej trasę gospodarczą, tj. kierunek łączący miasta, przez które miała przebiegać droga wodna.

Najbardziej pretendowanymi do budowy dróg wodnych pod względem uwarunkowań geograficznych były kraje nizinne z bogatą siecią hydrograficzną, ponieważ minimalizowały one liczbę budowanych śluz żeglugowych na szlaku, co jednocześnie obniżało koszt budowy drogi wodnej i czas potrzebny na jej pokonanie. W dalszej kolejności były kraje pagórkowate i górzyste. Przy wyznaczaniu kierunków trasy gospodarczej kierowano się kilkoma zasadami. Przykładem dla powyższego jest ryc. 3.1, na której zostały zaprezentowane żeglowne drogi wodne Rzeszy Niemieckiej w 1895 roku i widoczne jest wyraźne zagęszczenie dróg wodnych na obszarach nizinnych. Kolorem niebieskim oznaczono naturalne odcinki dróg wodnych, a kolorem czerwonym sztucznie wybudowanie połączenia. Łączono już istniejące drogi wodne w celu zwiększenia ich znaczenia komunikacyjnego. Przebudowę istniejących dróg wodnych projektowano na wyższą klasę, co stwarzało warunki do dalszego ich rozwoju i wzrostu dostępności dla większych jednostek pływających. Łączono obszary górnicze związane z eksploatacją węgla



Ryc. 3.1. Mapa śródlądowych dróg wodnych Rzeszy Niemieckiej na planie z 1895 r.
Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017, s. 11

z obszarami, które węgla nie posiadały, by w ten sposób obniżyć ceny surowca i stworzyć warunki do uprzemysłowienia tych obszarów. Łączono obszary przemysłowe i nieuprzemysłowione z miejscami produkcji surowców, by w jak najłatwiejszy sposób dostarczyć je do fabryk. Łączono obszary nie-

urodzajne i uprzemysłowione z obszarami urodzajnymi, by ułatwić dostawę żywności (dla obszarów przemysłowych) i surowców do rozwoju rolnictwa (dla obszarów nieurodzajnych).

Mając wytyczoną trasę gospodarczą decydowano o formie zabudowy hydrotechnicznej drogi wodnej, dysponując takimi możliwościami jak: regulacja rzeki już istniejącej wzdłuż trasy gospodarczej, jej kanalizacja (zabudowa kaskadowa) lub budowa kanału żeglugowego. Możliwa była również kombinacja wszystkich powyżej wymienionych, która była najczęściej wybieraną formą. Następnie decydowano o rodzaju łodzi, dla których droga wodna miała być dostępna, sposobu ich holowania, wymiarach szlaku żeglugowego (jego szerokości i głębokości), rozmiarach śluz żeglugowych, zastosowaniu systemów i wyciągów mechanicznych, wielkości niezbędnych zasobów wodnych i sposobie zasilania szlaku wodnego, jak również określano liczbę i lokalizację portów (przystani). Porty lokowano w kilkukilometrowej odległości od miejscowości wyznaczonych na trasie gospodarczej, by w ten sposób stworzyć obszar buforowy dla rozwoju tych miejscowości, względnie założenia zakładów przemysłowych korzystających z drogi wodnej. W dalszej kolejności określano rentowność projektowanej drogi wodnej, prognozowaną wielkość ładunków, jaka będzie nią obsługiwana, jej korelację z pozostałymi gałęziami transportu, tj. kolejowym i drogowym, jak również wpływ na rozwój regionów wzdłuż drogi wodnej. Następnie szacowano koszt jej budowy i utrzymania oraz koszt przewozu towarów i opłat z tego tytułu. Na koniec tworzono montaż finansowy wraz z określeniem źródeł finansowania takiego przedsięwzięcia, sposób jego realizacji i ramy czasowe (Różański 1920).

MDW E70 jako historyczna arteria komunikacyjna

Zgodnie z zapisami Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (w skrócie AGN), sporządzonego w Genewie 19 stycznia 1996 roku, Międzynarodowa Droga Wodna E70 przez terytorium Polski przebiega Odrą, Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą, Wisłą, Nogatem, Szkarpawą i Zalewem Wiślanym. Transportowe wykorzystanie Wisły i Odry ma swój długi historyczny rodowód, świadczący o roli tych dwóch rzek, jaką odegrały w dziejach Polski osobno, będąc szlakami migracyjnymi i handlowymi, spinającymi osadnictwo stanowiąc potencjał do ich rozwoju. Ponadto rzeki te były rezerwuarami wody pitnej i zbiornikami zasobnymi w faunę słodkowodną. W związku z odrębną, znacznie wcześniejszą genezą rozwoju Odry i Wisły jako arterii

komunikacyjnych, historia budowy tych dróg wodnych nie będzie przedmiotem analizy w niniejszej publikacji.

Narodziny szlaku wodnego MDW E70 jako arterii komunikacyjnej mają swój przełomowy moment w chwili wybudowania Kanału Bydgoskiego i rozpoczęcia regulacji Noteci i Warty. Jest to pierwszy kamień milowy w historii obecnej MDW E70 i na nim w głównej mierze koncentruje się rozdział. W rozdziale tym przedstawiono rys historyczny budowy tejże drogi wodnej, problemy, z jakimi borykano się w trakcie jej eksploatacji, jak również wielkości przewozów, jakie na niej odnotowano, szczególnie tych, które świadczą o latach jej świetności.

Jednocześnie należało określić horyzont czasowy, który wyznaczałby początek funkcjonowania obecnej Międzynarodowej Drogi Wodnej E70. Za taki punkt na osi czasu MDW E70 autorzy opracowania uznają rok 1775, kiedy to nastąpiło oddanie do użytku Kanału Bydgoskiego, dzięki któremu zostało uruchomione wodne połączenie Odra-Wisła – a tym samym narodziła się obecna MDW E70. Przesłanką gospodarczą do budowy tego wodnego połączenia była wizja polityczna Fryderyka II Wielkiego (ryc. 3.2), której celem strategicznym było przejęcie eksportu z Polski do Prus, kierowanego przedtem do Gdańska. Niestety, ze względu na liczne utrudnienia eksploatacyjne, związane z m.in. małą przepustowością kanału wododziałowego, obliczoną pierwotnie na korzystanie z niego jedynie przez barki 30-tonowe, nieustanne problemy eksploatacyjne, jak również niesprawność samego kanału i dróg dojazdowych do niego, nie mogła ona odegrać tak znaczącej roli, jaką dla niej przewidziano.

Ryc. 3.2. Postać Fryderyka II Wielkiego na obrazie autorstwa Bernarda Christiana Rode

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

Rys historyczny budowy drogi wodnej Wisła-Odra

Połączenie Odra-Wisła i część Wisły (tzw. Wisła Pomorska), a dalej Nogat połączony z Zalewem Świeżym (niem. Frisches Haff, taką nazwę miał w przeszłości obecny Zalew Wiślany) stanowiły przedłużenie sieci dróg wodnych Marchii łącząc je z Prusami Wschodnimi (Wojtkiewicz 1934).

Niemniej pierwsze plany połączenia dorzeczy Odry i Wisły mają swój początek już w XVI wieku, kiedy to zrodził się pomysł budowy szlaku wodnego obejmującego Wartę, Noteć, Brdę i Wisłę. Niestety, projekt zainicjowany w czasie rokowań polsko-brandenburskich w sprawie swobody spławu na szlaku warciańsko-odrzańskim odszedł w niepamięć, nie stwarzając mu warunków do realizacji. Również za panowania Władysława IV Wazy pojawił się pomysł budowy połączenia Wisła-Odra. Miałby on szczególne znaczenie dla Rzeczpospolitej Obojga Narodów z uwagi na spław towarów. Idea budowy kanału łączącego dorzecze Wisły i Odry była również przedmiotem rozważań i prac kartografa mającego węgierskie pochodzenie, który służył Stanisławowi Augustowi Poniatowskiemu, a mowa tutaj o Franciszku Florianie Czakim, była przedmiotem dyskusji prowadzonej 9 lipca 1766 roku w czasie posiedzenia Komisji Skarbu Koronnego (Wilder 1936). Niezrealizowany wówczas projekt wymagał pogłębionych analiz i badań terenowych. Jednocześnie wyznaczał inny przebieg niż ten, który został zrealizowany w czasach pruskich, ponieważ projektowany kanał miał łączyć Noteć w okolicach Rynarzewa z Brdą w Bydgoszczy (Midzio 1978). Projektowany przez Czakiego kanał miał w przybliżeniu 9 m szerokości, około 3,5 m głębokości i ponad 10,5 km długości. Szacowana wówczas (bez wykonywania pomiarów w terenie) różnica poziomów wody między rzekami wynosiła ok. 18 m. Do jej pokonania zaprojektowano 6 śluz (Pietrzak, Izajasz, Rogucki 2015). Rozpatrywano również sposób realizacji tego projektu. Zakładano wówczas kilka wariantów pozyskania zasobów ludzkich do kopania kanału, z których jeden proponował, by robotników do budowy kanału stanowiło okoliczne ziemiaństwo, któremu w zamian miano zaoferować nieodpłatne korzystanie z kanału, inny proponował darmową siłę roboczą w postaci odbywających swoją karę więźniów, a jeszcze inny uwzględniał powierzenie tych prac wojsku. Stanisław August Poniatowski najbardziej skłonny był, do tak aktualnej po dzień dzisiejszy, koncepcji powierzenia budowy kanału osobom prywatnym, które w zamian za jego budowę miały czerpać korzyści finansowe z tytułu ponoszonych przez przyszłych użytkowników opłat żeglugowych (Izajasz 2014). Główną gospodarczą przesłanką do budowy kanału było zwiększenie dostęp-

ności komunikacyjnej pomiędzy wschodem a zachodem, jak również ułatwienie transportu towarów pomiędzy Gdańskiem i zachodnimi rubieżami Polski oraz poprawa łączności ze Szczecinem, równie ważnym jak Gdańsk (Pietrzak, Izajasz, Rogucki 2015). Plan ten nie został jednak zrealizowany w związku z I rozbiorem Polski.

Myśl budowy połączenia wododziału Odry i Wisły zrodziła się w Berlinie przed podziałem Rzeczypospolitej Polskiej i przyłączeniem tej części ziem do terytorium pruskieg. Pomysł ten wprowadził niepokój wśród poselstwa angielskiego. W krajach europejskich zaczęto dyskutować o roli i misji planowanego Kanału Bydgoskiego, który mógł osłabić handlową rolę Gdańska. Chodziło przede wszystkim o skutki gospodarcze dla Gdańska jakie mogła nieść ze sobą realizacja tego projektu (Wojtkiewicz 1934).

Pokrótce należy wspomnieć o „współudziałowcach" pomysłu i budowy Kanału Bydgoskiego w czasach pruskich. Flagową postacią był król pruski Fryderyk II, ale również Ewald Friedrich Hertzberg – minister spraw zagranicznych Prus, Herman Jawein i Franz Balthazar Schonberg von Brenckenhoff, którzy mają swój znaczący udział w tym projekcie (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017). Plan przebiegu Kanału Bydgoskiego z roku 1774 autorstwa Wilhelma Dornsteina, który współpracował z Hermanem Jaweinem obrazuje rycina 3.3.

Ryc. 3.3. Plan Kanału Bydgoskiego z 1774 r. opracowany przez Wilhelma Dornsteina

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., 2017, *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz

Przypuszcza się, iż pewną rolę w realizacji projektu budowy Kanału Bydgoskiego odegrała hrabina Marianna Skórzewska, która zapisała się na

kartach historii znajomością z Fryderykiem II. Jest to raczej rodzaj „białej legendy", którą można potraktować jako ciekawostkę przy okazji tego rozdziału (Jankowski 2014). W reprezentacyjnej sali klasycystycznego pałacu w Lubostroniu znajduje się relief, na którym hrabina przedstawiona została jako pomysłodawczyni budowy Kanału Bydgoskiego, którego plan przedstawia Fryderykowi II. Relief jest wzorowany na obrazie z 1796 roku autorstwa Bernarda Christiana Rode (ryc. 3.2), na którym personifikacja Bydgoszczy, mająca charakterystyczne nakrycie głowy w postaci wieży miejskich obwarowań przedstawia umundurowanemu Fryderykowi II plan przebiegu kanału z widocznie zaznaczonymi Bydgoszczą, Prądami i Jeziorem Ślesińskim. Nad Bydgoszczą i Fryderykiem II pochyla się mitologiczna postać – Demeter – patronka rolnictwa i zbóż, co symbolizuje perspektywy rozwoju rolnictwa i handlu płodami rolnymi z terenów nadnoteckich. W otoczeniu tych postaci znajdują się również reprezentanci szlachty, chłopstwa i mieszczaństwa, dla których budowa kanału wróży przyszły dobrobyt (Jankowski 2014).

Założenia projektu już wtedy miały znamiona zintegrowanego rozwoju obszarów, położonych wzdłuż projektowanej drogi wodnej. Projekt był kompleksowy, ponieważ poza główną przesłanką budowy kanału, jaką było stworzenie warunków do transportu towarów, zakładał również poprawę warunków dla prowadzenia rolnictwa poprzez regulację cieków (Noteci) i osuszanie gruntów. Wykonanie planu budowy kanału zostało zlecone Hermanowi Jaweinowi (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017).

Wiosną 1773 roku rozpoczęto budowę kanału zaprojektowanego dla barek 30-tonowych, do budowy którego konieczne było sprowadzenie 8 tysięcy robotników z Niemiec (Wojtkiewicz 1934). W pierwszej kolejności wybudowano baraki, gorzelnie i browary, które służyły kolejnym przybywającym robotnikom (Bartkowski 2010). Ciężkie warunki pracy i bytowania sprawiły, że co czwarty osadnik zmarł z powodu zachorowania na czerwonkę i febrę, które były główną przyczyną zgonów (Izajasz 2014). Ostatecznie projekt zrealizowano w czerwcu 1774 roku, jednak z uwagi na konieczność przeprowadzenia praktycznie od razu prac naprawczych, czego powodem było przede wszystkim torfiaste podłoże budowli, realne uruchomienie kanału zostało odroczone. Oficjalnie (z urzędu) kanał otwarto we wrześnie 1774 roku, ale w praktyce roboty budowlane przeciągnęły się do 1775 roku (Wojtkiewicz 1934). 9 czerwca 1774 roku miało miejsce pierwsze spławianie barki z wapnem, które – niestety – zakończyło się niepowodzeniem. Problematyczny był kanał zasilający, prowadzący wodę z Noteci. Torfiaste dno

kanału uległo podniesieniu, co w konsekwencji wymagało osuszenia kanału, wykonania kolejnych prac naprawczych i umocnień koryta, które wydłużyły termin oddania go do bezpiecznej eksploatacji (Winid 1928).

Tak Winid (1928) opisywał w jednej z najważniejszych publikacji dotyczących Kanału Bydgoskiego jego stan: „Kanał zasilający niósł nadzwyczajne ilości piasku, powstawały więc mielizny, tak koło śluz jak i na polach Kanału Bydgoskiego. Torfiaste dno podnosiło się i zarastało silnie zielskiem. Przejeżdżający flisacy, a przede wszystkim koloniści nad Kanałem wyrywali z brzegów faszynę; ci ostatni używali też Kanału jako miejsca do pojenia bydła i koni, wpędzając i przepędzając je przezeń. W ten sposób zamiast wodą, wypełniał się Kanał płynną masą ziemi, piasku i roślin. Niedługo większość śluz groziła upadkiem z powodu zgnicia drzewa. Okazało się też, że miejsce ujścia Kanału do Brdy zostało bardzo nieszczęśliwie wybrane. Powyżej jazu powstawały silne prądy, a to przedstawiało poważne niebezpieczeństwo dla łodzi czy tratew, tym większe, im większy był statek. Niewiele pomogły dokonane tu później roboty zapobiegawcze. Sama znów Brda była pełna mielizn i raf, a śluza na niej zawalała się piaskiem" (Winid 1928).

Dojazd do kanału od strony Wisły prowadził rzeką Brdą, która w Bydgoszczy była przedzielona groblą młyńską. By ją pokonać, należało pobudować śluzę nr 1 (śluza Miejska), która wówczas od ujścia Brdy do Wisły była oddalona o 12,3 km. Kanał łączył wododział Wisły z wododziałem Noteci, ze stanowiskiem szczytowym na wysokości 30 m względem średniego niskiego stanu Wisły i posiadał 9 drewnianych śluz (w tym śluzę Miejską) ulokowanych na przestrzeni 8,54 km. W 1780 roku w odległości 14,3 km od końca kanału pobudowano śluzę Gromadno, a odcinek ten nazwano skanalizowaną Notecią Dolną. Koszt początkowy budowy kanału wyniósł 2500 tys. marek, uwzględniając nieodpłatny wyrąb drewna w lasach państwowych.

Po wybudowaniu kanału entuzjazm rządu pruskiego do budowy i rozbudowy tejże drogi wodnej zmalał, a sam kanał cały czas wymagał napraw. W doniesieniach z 1782 roku widnieją zapisy, iż kanał w wielu miejscach uniemożliwiał żeglugę. Jak każda droga wodna konieczne było prowadzenie regularnych prac utrzymaniowych i modernizacyjnych. W związku z powyższym dopiero w 1788 roku rząd pruski określił stałą, roczną kwotę przeznaczoną na utrzymanie kanału, która wynosiła 8388 talarów.

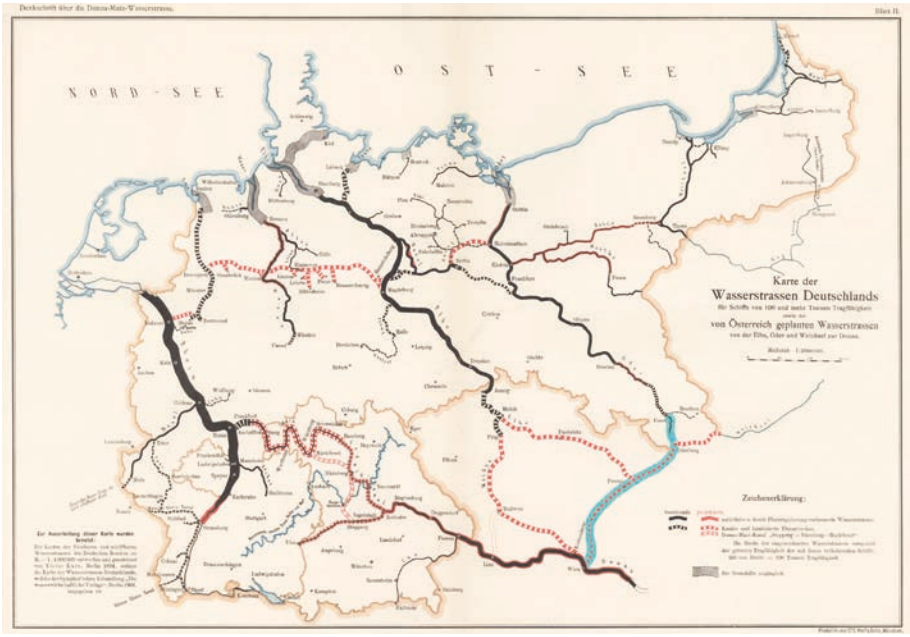
W latach 1789-1801 nastąpiła przebudowa kanału, dostosowująca go do obsługi barek 200-tonowych typu Finow i tratew o długości 80 m i szerokości 4 m. Śluzy przebudowano na dwukomorowe. W tym okresie zostały

Ryc. 3.4. Śluza nr 2 na starym Kanale Bydgoskim na pocztówce z początku XX wieku
Źródło: T. Izajasz

również przebudowane na murowane śluzy od strony Wisły (łącznie 6 śluz), a jedną śluzę rozebrano. Od strony Noteci pobudowano jeszcze jedną śluzę wydłużając tym samym kanał o ok. 1 km. W latach 1789-1780 śluzę Miejską próbowano przebudować na murowaną, jednak była to próba nieudana i w 1805 roku ponownie wykonano ją z drewna (Winid 1928). Pod koniec XIX wieku drewniana śluza Miejska została zastąpiona śluzą trapezową (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017). Na ryc. 3.5 zaprezentowano mapę istniejących i projektowanych śródlądowych dróg wodnych w Niemczech na początku XX wieku. Droga wodna Odra-Wisła zaznaczona została zarówno kolorem czarnym, który symbolizował istniejące drogi wodne, jak również czerwonym, oznaczającym projektowane drogi wodne, co oznaczało mającą nastąpić w przyszłości przebudowę tego szlaku.

Eksploatacja drogi wodnej Odra-Wisła i koszty jej utrzymania oraz dalszej rozbudowy

W latach 1776-1790 średnia roczna liczba śluzowań w Bydgoszczy wynosiła 734 łodzie i 314 tratew. Wówczas sporządzono projekt przebudowy Kanału Bydgoskiego, który umożliwiałby obsługę barek 200-tonowych. Był to ewenement, ponieważ parametr ten był znacznie wyższy niż na innych pruskich drogach wodnych.



Ryc. 3.5. Historyczna mapa istniejących i planowanych śródlądowych dróg wodnych w Niemczech na początku XX wieku. Na mapie zaznaczono drogi wodne dla statków o ładowności 100 ton i więcej

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

Ryc. 3.6. Tratwy na starym Kanale Bydgoskim i ścieżka holownicza wzdłuż kanału

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., 2017, *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

Ryc. 3.7. Barki zacumowane przy nabrzeżu na Noteci w Nakle
Źródło: T. Izajasz

Następnie kanał uległ zawirowaniom wojennym, po czym dopiero po 1816 roku wrócił do łask i był eksploatowany, choć nadal z pewnymi ograniczeniami i utrudnieniami. Pomimo prób przebudowy kanału i jego modernizacji mających na celu zwiększenie jego dostępności instytucja zarządzająca kanałem pozwalała na użytkowanie go jedynie przez jednostki 40-tonowe. Księstwo Warszawskie sprawowało nadzór nad kanałem przez blisko 10 lat (od jesieni 1806 roku do wiosny 1816 roku). Roczny koszt utrzymania kanału wynosił wówczas 53 500 złotych polskich. W czasie polskiego zarządzania kanałem, poza prowadzeniem bieżących napraw i prac utrzymaniowych, zbudowano jeszcze jedną śluzę na Noteci skanalizowanej, jak również polepszono stan kanału zasilającego i zbudowano jaz w Dębniku oraz groblę na Brdzie w celu wyrównywania przepływu powyżej śluzy Miejskiej. Po powrocie kanału pod zarząd pruski był on nadal utrzymywany i co jakiś czas wymieniano drewno na śluzach. W latach 1846-1852 przebudowano kolejne dwie śluzy na murowane, a drewniane pozostały tylko dwie śluzy na krańcach kanału: śluza Miejska i śluza nr 10. W śluzie nr VII wymieniono wrota na szerokie (4,97 m), a sam kanał pogłębiono do głębokości 1,5 m (Wojtkiewicz 1934).

W latach przed 1806 rokiem z kanału korzystało ok. 735 łodzi i 3150 sztuk drewna na tratwach. Progres w zakresie ruchu towarów na kanale w latach 1818-1872 obrazuje tabela nr 3.1. Jak widać z tabeli 3.1, ruch na

Tab. 3.1. Wykaz przeciętnych rocznych ilości prześluzowań na Kanale Bydgoskim w poszczególnych dziesięcioleciach w latach 1818-1872

Lata	Roczna liczba prześluzowanych łodzi	Roczna liczba prześluzowanych sztuk drewna
1818-1827	1065	1 0300
1828-1837	1290	1 5100
1838-1847	1875	5 0100
1848-1857	2082	8 6600
1858-1867	3666	17 7800
1868-1872	3602	30 6300

Źródło: Wojtkiewicz M., *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Dom Książki Polskiej Sp. Akc., Warszawa 1934, s. 196

kanale w analizowanym 50-leciu zwiększył się w przypadku łodzi 3,5-krotnie, a w przypadku tratew z drewnem 30-krotnie. Wobec powyższego zaczęło brakować wody do obsługi śluz. Próbowano zaradzić temu poprzez postawienie w zimie na przełomie 1870-1871 pomp do pompowania wody na wododział spod ostatniej śluzy pod Nakłem, a następnie poprawiono i zmodernizowano sam kanał. W latach 1877-1885 umocniono brzegi, przebudowano na murowane dwie ostatnie drewniane śluzy i uregulowano spadki na śluzach od strony Wisły. Przebudowy i budowy wymagała również infrastruktura towarzysząca drodze wodnej, taka jak mosty i drogi dojazdowe. W związku z powyższym nieco później przebudowano w Bydgoszczy most na Brdzie i rozbudowano urządzenia pomocnicze na drodze wodnej. Poza udoskonaleniem i utrzymaniem dobrego stanu kanału polepszenia wymagały również drogi dojazdowe Noteci i Brdy Dolnej. Droga wodna Odra-Wisła była strategiczną arterią komunikacyjną dla rozwijającego się przemysłu drzewnego w Bydgoszczy, gdzie od 1873 roku zakładano coraz więcej tartaków.

W latach 1877-1879 dążono do poprawy dostępności do kanału od strony Wisły. Brda – uboga w zasoby wodne, a jednocześnie prostowana i zwężana do granic możliwości – i tak nie spełniała wymaganych oczekiwań w zakresie parametrów tranzytowych szerokości i głębokości. W związku z tym podjęto decyzję o jej kanalizacji na odcinku poniżej śluzy Miejskiej. Brdę skanalizowano w latach 1877-1879, co kosztowało rząd pruski kolejne 1733 tys. marek. Zbudowano w tym celu od strony Wisły dwa jazy ze śluzami (śluza Brdyujście i nieistniejąca już śluza Kapuściska). Śluza najbliżej Wisły (śluza Brdyujście) miała wówczas zwiększone wymiary, które wynosiły 60,60 x 9,60 m (Wojtkiewicz 1934).

Wspomniana powyżej śluza Miejska nastręczała wielu problemów eksploatacyjnych, przez co podejmowano próby jej przebudowy z drewnianej na murowaną i powrót do drewnianej, co cały czas nie rozwiązywało problemu. W związku z powyższym w latach 1882-1884 pobudowano nowatorską na skalę światową śluzę trapezową, zwaną „workową", która została umiejscowiona 50 m od starej śluzy na zakolu Brdy (ryc. 3.8). Cechą charakterystyczną śluzy był jej kształt, usytuowanie wrót górnych i dolnych w jednej głowie, jak również system korzystania z niej, ponieważ statki przed wpłynięciem do środka musiały się odwrócić i wpłynąć tyłem, co było znaczącym mankamentem jej funkcjonowania, powodem wypadków i niezadowolenia wśród armatorów. Śluza ta funkcjonowała przez kolejnych 30 lat (Izajasz, Grochowski 2013).

Ryc. 3.8. Śluza trapezowa na pocztówce z przełomu XIX i XX wieku
Źródło: T. Izajasz

W związku z tak znaczącym wzrostem transportu tratew z drewnem, konieczne i opłacalne było pobudowanie w Bydgoszczy portu. Pobudowano zatem w tym czasie port drzewny dla tratew, który kosztował 1733 tys. marek. Do realizacji ww. zadania powołano towarzystwo akcyjne, które po zamortyzowaniu portu wraz z nadwyżką nad dozwolonym koncesją dochodem w wysokości 730 tys. marek, przekazało port na rzecz skarbu państwa. Po przejęciu przez rząd portu drzewnego została ponownie przebudowana

Ryc. 3.9. Lokalizacja śluzy Kapuściska na rzece Brdzie

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

śluza od strony Wisły (śluza Brdyujście), przez co zwiększono jej spiętrzenie, a drugą śluzę (śluza Kapuściska) zlikwidowano (najpierw usunięto spiętrzenie na niej, a z czasem mury). Obecnie widoczną pozostałością po śluzie jest jedna ściana. Rozbiórka miała miejsce w latach 1903-1906 i kosztowała kolejne 1200 tys. marek. Dzięki tym pracom Brda poniżej śluzy Miejskiej miała stale utrzymujące się spiętrzenie, utrzymywane również podczas 3-miesięcznej zimowej przerwy w żegludze na drodze wodnej (grudzień-luty). Inwestycja ta miała również ważne znaczenie z punktu widzenia ochrony przed powodzią, ponieważ poziom wody w basenie pomiędzy śluzą Miejską a śluzą Brdyujście podnosił się o 2 m podczas powodzi na Wiśle (Wojtkiewicz 1934).

Regulacja Noteci Dolnej pierwotnie nie miała żadnego planu, a następnie określał ją plan Schönfeldera (Winid 1928). Na początku XIX wieku za sprawą Ernsta Conrada Petersona poprawiono parametry eksploatacyjne Noteci i wybudowano śluzy Nakło Zachód oraz Gromadno (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017). Zdecydowanie bardziej skomplikowana i znacząco kosztochłonna była przebudowa drogi wodnej na Noteci poniżej śluzy w Gromadnie. W latach 1841-1842 miały miejsce intensywne prace regulacyjne polegające przede wszystkim na prostowaniu zakoli i usuwaniu lekkich konstrukcji regulacyjnych ulegających zniszczeniu przez płynące tratwy (Wojtkiewicz 1934). Ponadto w latach 1841-1842 usunięto trzy jazy młyńskie

na szlaku zlokalizowane w: Górze, Pianówku i Cziszkowie. W latach 1891-1898 przystąpiono do kolejnych prac, w ramach których stworzono cztery śluzy: Nowe, Romanowo, Mikołajewo i Drawsko (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017).

Prowadzenie prac regulacyjnych na Noteci okupione było protestami lokalnych właścicieli łąk nadnoteckich, którzy obawiali się, iż roboty regulacyjne doprowadzą do obniżenia poziomu wód gruntowych i wysuszenia przyległych gruntów, dla których wylewy rzeki były dobroczynne dla prowadzonych upraw. Protesty te miały miejsce jeszcze przed rokiem 1834. W latach 1863-1882 wykonano 33 sprostowania zakoli na Noteci, a od 1881 roku prowadzono dalsze roboty regulacyjne polegające na prostowaniu rzeki, które zostały określone w projekcie z 1873 roku. Wskutek protestów kół z gospodarstw wiejskich roboty regulacyjne zostały wstrzymane i wymuszono wypracowanie rozwiązań rekompensujących rolnictwu prowadzenie prac ukierunkowanych jedynie na rozwój żeglugi. Jak podaje informacja urzędowa sporządzona dla Kongresu Żeglugi w 1902 roku, wypracowano rozwiązanie hydrotechniczne zapewniające sztuczne zalewanie łąk wodami Noteci: „Wskutek tego dla dalszych prac regulacyjnych opracowano nowy projekt, który przewidywał na przestrzeni od ujścia Głdy do ujścia Drawy budowę czterech urządzeń do piętrzenia wody w celu umożliwienia sztucznego wytwarzania użyźniających zimowych wylewów, które były wytwarzane w drodze naturalnej przez zatory lodu, powstające w skrętach łożyska." (Wojtkiewicz 1934). Na mapie z 1890 roku (ryc. 3.10) widoczne jest uregulowane koryto Noteci z zaznaczonymi licznymi starorzeczami, obrazującymi jej dawny przebieg, i dwiema śluzami (nr 14 i 15).

W latach 1878-1882 przebudowano obecny Kanał Górnonotecki (kanał zasilający) dostosowując go do parametrów drogi wodnej, uzupełniając w ten sposób system dróg wodny. Było on wówczas dostosowany do użytkowania przez łodzie typu „finówki" (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017).

Uwzględniając powyższe rozwiązanie w latach 1881-1897 skanalizowano część Noteci Bystrej i Noteci Leniwej (zwanej wówczas Notecią Cichą). Pobudowano 4 jazy ze śluzami o wymiarach 57,40 x 9,60 m (3 śluzy) i 59,00 x 8,60 m (jedna śluza) (Wojtkiewicz 1934).

Celem prac prowadzonych na Noteci w XIX wieku było dostosowanie jej do eksploatacji przez barki typu wrocławskiego, co wymagało 2 m głębokości tranzytowej. Parametr ten nie został osiągnięty. Ponadto ograniczenie dla

Ryc. 3.10. Rzeka Noteć w okolicach Czarnkowa (1890)

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

Tab. 3.2. Głębokości użyteczne dla żeglugi na drodze wodnej Wisła-Odra, notowane przy stanie średnim niskim w 1909 roku

Odcinek drogi wodnej	Głębokość [m]
Brda Dolna skanalizowana	1,50
Kanał Bydgoski i Noteć skanalizowana	1,25
Noteć częściowo skanalizowana do ujścia Drawy	1,00
Noteć swobodna do Warty	1,20
Warta od ujścia Noteci do Odry	1,20

Źródło: Wojtkiewicz M., *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Dom Książki Polskiej Sp. Akc., Warszawa 1934, s. 198

ww. stanowiły śluzy na Kanale Bydgoskim, które nie były dostosowane do obsługi barek powyżej 200 ton (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017). Tabela 3.2 prezentuje jeden z parametrów żeglugowych – głębokość – notowaną na drodze wodnej przy stanie średnim niskim w 1909 roku.

Realizacja ww. inwestycji wraz z przeprowadzeniem prac związanych z prostowaniem koryta rzeki i innymi robotami regulacyjnymi oraz przebudową niektórych mostów kosztowała 8 mln marek. Oszacowano również, że koszty inwestycji na drodze Wisła-Warta poniesione po 1875 roku, z wyłączeniem kosztów budowy portu i kosztów ulepszania w tym czasie kanału, wyniosły 10 472 tys. marek. Koszt budowy drogi wodnej Wisła-Warta, mającej długość 228 km, policzony do 1 kwietnia 1906 roku, uwzględniający koszt przebudowy Brdy Dolnej w latach 1905-1906 obrazuje tabela 3.3. Na analizowanym odcinku Wisła-Warta pobudowano do 1906 roku 228 km drogi wodnej Wisła-Odra, co kosztowało 18 125 tys. marek. Roczny koszt utrzymania tego odcinka wynosił 304 590 marek.

Tab. 3.3. Porównanie kosztów budowy i utrzymania drogi wodnej Wisła-Warta wybudowanej do 1906 roku* (koszt utrzymania odnosi się do 1905 roku)**

	Koszt budowy i utrzymania drogi wodnej Wisła-Warta			
	Odcinek drogi wodnej	Długość w km	Budowa [tys. marek]*	Utrzymanie [marek]**
Fragment drogi wodnej Wisła--Odra	Brda Dolna skanalizowana	12	4059	60792
	Kanał Bydgoski z Notecią skanalizowaną do śluzy Gromadno	41	6216	250104
	Noteć częściowo skanalizowana do śluzy Gromadno do Warty	175	7850	193694
	Górna Noteć skanalizowana z Jeziorem Gopło	105	4047	86496

Źródło: opracowanie własne na podstawie Wojtkiewicz M., Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu, Dom Książki Polskiej Sp. Akc., Warszawa 1934, s. 199

W tabeli nr 3.3 przedstawiono również koszt budowy i utrzymania drogi dojazdowej do drogi wodnej Wisła-Odra, a mianowicie Noteci Górnej, która łączyła Jezioro Gopło z Kanałem Bydgoskim przez Noteć i kanał zasilający. Droga ta była zaprojektowana i wybudowana do kursowania na niej barki typu Finow. Głębokość na szlaku w 1909 roku wynosiła 1,25 m przy poziomie średnim niskim i była skanalizowana na długości 81 km przy pomocy 8 śluz o wymiarach 42,00 x 5,00. Ponadto droga ta miała istotne znaczenie dla

odwodnienie przyległych terenów (Wojtkiewicz 1934). W XX wieku podjęto kolejną próbę dostosowania Noteci do eksploatacji przez barki o ładowności 400 t. Na ten cel na mocy ustawy rząd w Berlinie wyasygnował kwotę 12 mln marek przeznaczając ją na regulację Noteci. W ramach tych środków prowadzono dalsze prace modernizacyjne i pobudowano kolejnych 8 stopni wodnych. Tak przebudowana droga wodna została oddana do użytku w 1915 roku i funkcjonuje do dnia dzisiejszego (Winid 1928).

Zarys historii eksploatacji drogi wodnej Odra-Wisła

Kolejnym ważnym, zagadnieniem w opisie rysu historycznego drogi wodnej Wisła-Odra jest scharakteryzowanie jej eksploatacji, z podaniem wielkości i typów ładunków, jakie były nią przewożone. W latach 1776-1779 w Bydgoszczy śluzowano rocznie około 734 łodzi i 314 tratew. Droga wodna zwiększyła swoją zdolność eksploatacyjną po przebudowaniu kanału wg projektu na barki 200-tonowe, niestety po zakończeniu prac kanał wpadł w wir zamieszek wojennych i dopiero po 1816 roku rozpoczął się czas jego właściwej eksploatacji. Przebudowanie drogi wodnej nie rozwiązało jednak problemu i nadal dopuszczalne było kursowanie po niej barek o znacznie mniejszej ładowności niż projektowana, tj. o ładowności do 40 ton, następnie transportowano po niej ładunki 62-tonowe. Nadal był to tonaż niewystarczający, niespełniający wymogów ówczesnych potrzeb transportowych. Droga ta natomiast była odpowiednia do transportu drewna, które z znacznych ilościach było nią spławiane. Tratwy nie wymagały dużych głębokości tranzytowych, a te, które oferował ówczesny szlak wodny, były wystarczające. W przypadku tratew problematyczne było natomiast ich zgłaszanie do śluzowania, co powodowało „korkowanie się" drogi wodnej i znacząco wydłużało czas transportu. Tratwy wysyłane z daleka masowo były zgłaszane do śluzowania latem. Gorącym okresem była również wczesna jesień, gdyż obawiano się postoju tratew spowodowanego wczesnymi mrozami. Teoretycznie przepustowość kanału udało się osiągnąć po roku 1875, ale jak donosiła Izba Handlowa w Bydgoszczy w 1888 roku tratwy oczekiwały na śluzowanie

Tab. 3.4. Wielkości ton drewna przerabianego rocznie przez przemysł drzewny w Bydgoszczy w latach 1875-1906

Lata	1875--1879	1880--1885	1886--1890	1891--1895	1896--1900	1901--1905	1906
Ilość drewna w [t]*	22904	28120	57438	77153	124717	229262	440000

*Wartość roczna. Źródło: Wojtkiewicz M., 1934, *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Dom Książki Polskiej Sp. Akc., Warszawa, s. 201

5-6 tygodni i tworzyły zatory na drodze wodnej. Sprawę rozwiązało przeniesienie do Bydgoszczy przemysłu tartacznego, gdzie pierwsze pojedyncze tartaki zaczęły powstawać po 1873 roku. Przechowywanie tratew na Wiśle powodowało straty, które za lata 1867-1871 oszacowano na 3 mln marek, stąd też opłacalne było skanalizowanie Brdy Dolnej i zbudowanie niedaleko jej ujścia do Wisły portu drzewnego. Stało się to impulsem do rozwoju przemysłu drzewnego w Bydgoszczy, czego potwierdzenie stanowi tabela 3.4 obrazująca wielkość ilości drewna trafiającego do obróbki przez bydgoski przemysł w latach 1875-1906.

Lokalna gospodarka rozwijała się. Rząd wspierał transport drewna nie tylko na tratwach, ale również łodziami. Wraz z rozwojem działalności tartacznej powstało w Bydgoszczy w 1891 roku przedsiębiorstwo o nazwie Towarzystwo Parowej Żeglugi Holowniczej, które posiadało na Brdzie Dolnej 4 holowniki i kilka parowców, a wzdłuż Wisły do 1600 flisaków z końmi, którzy spławiali tratwy aż do Szczecina. Niezależnie od ww. Towarzystwa na drodze wodnej funkcjonowali inni przedsiębiorcy posiadający mniejsze łodzie parowe.

W początkach funkcjonowania drogi Wisła-Odra pływały po niej łodzie typu Bromberki mające 38,92 m długości i 4,24 m szerokości. Później typowa dla tej drogi wodnej była łódź typu Finow – 42 m długości i 4,60 szerokości, mająca zanurzenie 1 m przy obciążeniu 110 tonami i 1,60 m – 200 ton. Uzupełnienie dużych łodzi dalekobieżnych stanowiły mniejsze łodzie o niższej nośności. Ciekawostką jest to, iż sumaryczna nośność małych łodzi równoważyła sumaryczną nośność dużych łodzi. Łodzie średniej wielkości zostały z czasem wyparte z rynku. Z ekonomicznego punktu widzenia, o ile w przypadku tratew nie ma to zasadniczego znaczenia, o tyle w przypadku łodzi ruch na szlaku powinien być obustronny, równoważąc ilość przewożonych ładunków w jedną i drugą stronę. Jak wskazują dane z Kanału Bydgoskiego dotyczące lat 1873-1912 (tabela 3.5) – nie zawsze tak było.

Jak wynika z tabeli, w latach 1883-1897 nastąpił znaczący spadek liczby łodzi wysyłanych na wschód. Podyktowane było to tym, iż na wschodzie, czyli w regionie wzdłuż Wisły były produkowane łodzie, które następnie sprzedawano i wysyłano na zachód, gdzie zasilały tabor żeglugi zachodniej.

Ranga drogi wodnej określana była według dopuszczalnej wielkości łodzi, która miała określoną nośność, co było jej cechą charakterystyczną. Oczywiście nośność łodzi stanowiła maksimum ładunku, jaki można przetransportować daną jednostką przy optymalnych warunkach nawigacyjnych. Jak podaje Winid Böhme – na drodze wodnej Wisła-Odra dostępnej dla żeglugi

Tab. 3.5. Podział ruchu łodzi i tratew notowany w latach 1873-1912 na śluzie nr 2 w Bydgoszczy

Ruch łodzi w relacji wschód-zachód notowany na śluzie nr 2 na Kanale Bydgoskim w latach 1873-1912									
Lata		1873--1877	1878--1882	1883--1887	1888--1892	1893--1897	1898--1902	1903--1907	1908--1912
Procentowy udział transportu w danym kierunku z ogółu ruchu w relacji wschód-zachód	% łodzi na wschód	51,1	50,4	42,0	36,0	36,0	43,7	51,2	50,3
	% tafli tratew na wschód	b.d.	b.d.	0,73	0,27	0,81	0,65	1,68	0,70
	% drewna na tratwach na wschód	b.d.	b.d.	0,83	0,31	0,93	0,81	1,92	0,70

Źródło: Wojtkiewicz M., *Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu*, Dom Książki Polskiej Sp. Akc., Warszawa 1934, s. 203

275 dni w roku, łodzie z maksymalnym obciążeniem mogły pływać przez 110 dni, z 75% tego obciążenia – 90 dni, z 50% – 40 dni i jeszcze mnij obciążone – 30 dni. Z powyższego wynika, iż średnia nośność łodzi na drodze wodnej relacji wschód-zachód wyniosła 75% dopuszczalnego obciążenia.

Wykorzystanie nośności drogi wodnej Wisła-Odra w latach 1873-1912 najpełniejsze było w latach 1883-1887 – 94% i 1888-1892 – 97%. Stan rzeczywisty drogi wodnej określany był na podstawie przeciętnego obciążeniu załadowanych łodzi płynących w głównym kierunku, tj. w tym przypadku od Wisły w kierunku Odry. Stan ten polepszał się w okresie 1873-1912 (Wojtkiewicz 1934).

W 1905 roku sejm niemiecki podjął uchwałę w sprawie przebudowy drogi wodnej Odra-Wisła, której głównym celem było dostosowanie drogi wodnej Wisła-Odra do barek o ładowności powyżej 400 ton, dostosowując śluzy do obsługi dwóch barek typu wrocławskiego lub tzw. finówek jednocześnie. Plan ten zamierzano zrealizować w sposób kompleksowy, zaspakajając interesy różnych grup interesariuszy dróg wodnych, mianowicie: rolników, dla których przewidywano wykonanie systemów melioracyjno-irygacyjnych, jak również przemysłowców i kupców, dla których transport wodny śródlądowy odgrywał bardzo ważną rolę. Ze względu na ograniczone zasoby wodne zakładano również budowę zbiorników oszczędnościowych przy śluzach na kanale oraz jego pogłębienie (do 2 m) i dostosowanie przepraw dro-

Ryc. 3.11. Plan nowego Kanału Bydgoskiego

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

gowych krzyżujących się z drogą wodną. Zadania te planowano zrealizować w terminie 10 lat (ryc. 3.11).

Fot. 3.12. Budowa nowej śluzy na Kanale Bydgoskim w latach 1910-1913.

Źródło: Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Muzeum Kanału Bydgoskiego, Bydgoszcz 2017

Nowy plan Kanału Bydgoskiego zakładał jego przesunięcie na północ, omijając stary Kanał Bydgoski, który od śluzy VI posiadał nowe połączenie z Brdą. Był dłuższy o 400 m, ale redukował liczbę śluz, które wydłużały czas transportu towarów. Wiązało się to z wykonaniem nowego przekopu do Brdy i budową kosztownych nowoczesnych śluz żeglugowych, wyposażonych w zbiorniki oszczędnościowe. W latach 1909-1910 rozpoczęto prace nad budową nowego kanału, a już w 1913 roku zostały wybudowane śluzy na nowym Kanale Bydgoskim. Niestety, ze względu na problemy ze śluzą Okole cała droga wodna do użytku oddana została dopiero dwa lata później (1 kwietnia 1915 roku). Na ryc. 3.11 przedstawiony został nowy przebieg Kanału Bydgoskiego. W maju 1915 roku kanał uzyskał maksymalne i planowane zanurzenie – 1,4 m. Popularności nowej drogi wodnej Odra-Wisła zagrażało konkurencyjne lobby kolejowe, a kryzys ten pogłębiły wysokie opłaty celne. Sytuacja uległa polepszeniu w 1928 roku, gdy powrócono do transportu wodnego. W 1939 roku reaktywowano ruch na startym Kanale Bydgoskim ze względu na zniszczenia wojenne jakich doznał nowy Kanał. Po II wojnie światowej nastąpił powrót żeglugi na drodze wodnej Odra-Wisła, jednak z biegiem czasu ruch ten malał, czego powodem były bardzo różne czynniki i stan ten trwa do chwili obecnej. Niemniej są podejmowane próby rewitalizacji tejże drogi wodnej (Izajasz, Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2017).

Regulacja i przebudowa rzeki Warty stanowiącej element drogi wodnej Odra-Wisła

W XVIII wieku w ramach budowanego połączenia Odra-Wisła została znacząco przebudowana również rzeka Warta, będąca fragmentarycznie elementem tej drogi wodnej. Prace przeprowadzone w drugiej połowie XVIII wieku, których inicjatorem byli władcy Prus (Fryderyk Wilhelm I Hohenzollern i Fryderyk Wielki), polegały przede wszystkim na melioracjach terenów nadwarciańskich, mających na celu jej udrożnienie i budowę obwałowań Warty oraz osuszenie Błot Warciańskich. Pierwszy odcinek wału powstał w 1767 roku, a za czas zakończenia przedmiotowych prac uznano lata 1787-1788, kiedy zagrodzono dotychczasowe ujście Warty, kierując jej wody do Odry za pośrednictwem Kanału Fryderyka Wilhelma, który dziś stanowi główne koryto Warty. Zakres prac obejmował m.in.: wybudowanie obwałowania Warty od strony północnej (lata 1767-1787), zmeliorowanie terenów tzw. zawala, wykopanie kilkunastokilometrowego Kanału Fryde-

ryka Wilhelma, który stanowi obecnie ujściowy odcinek rzeki (lata 80. XVIII wieku), zatarasowanie starego ujścia rzeki znajdującego się w okolicach Charzyna, usypanie lewobrzeżnego wału Warty między Słońskiem a Kostrzynem (lata 1828-1832), doprowadzenie wału lewobrzeżnego do Słońska i połączenie go z wałem rzeki Postomi (1842 rok) i wybudowanie szeregu pompowni odwadniających tereny zawala (na początku XX wieku). Dzięki budowie wałów przeciwpowodziowych oddzielono od wpływu wód zalewowych Warty obszar o powierzchni ponad 30 tys. ha. Budowa wałów przeciwpowodziowych nie jest jedyną i doskonałą formą ochrony przed wodami powodziowymi. Zagrożenie stanowi przerywanie wałów, o czym wiedziano już w XVIII wieku. Woda, która wcześniej zajmowała niczym nieograniczoną przestrzeń, została „wciśnięta" w wąski kanał pomiędzy wałami. Rozwiązaniem była budowa tzw. Kostrzyńskiego Zbiornika Retencyjnego (lata 1828-1832), którego rolą było i jest obecnie gromadzenie wód wezbraniowych Warty i Odry.

4.

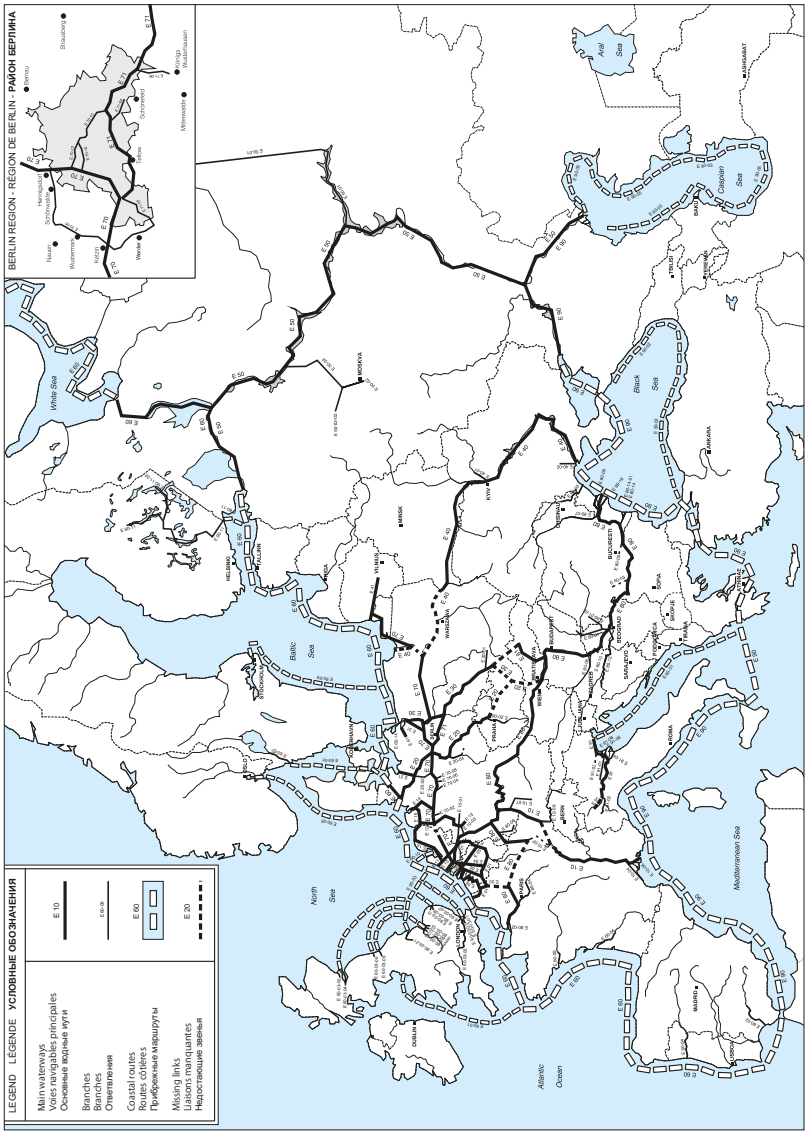
Międzynarodowa Droga Wodna E70 jako część europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych

MDW E70 stanowi element europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Należy na wstępie określić wytyczne dla dróg wodnych Europy oznaczonych symbolem „E" i umiejscowienie na tej mapie MDW E70.

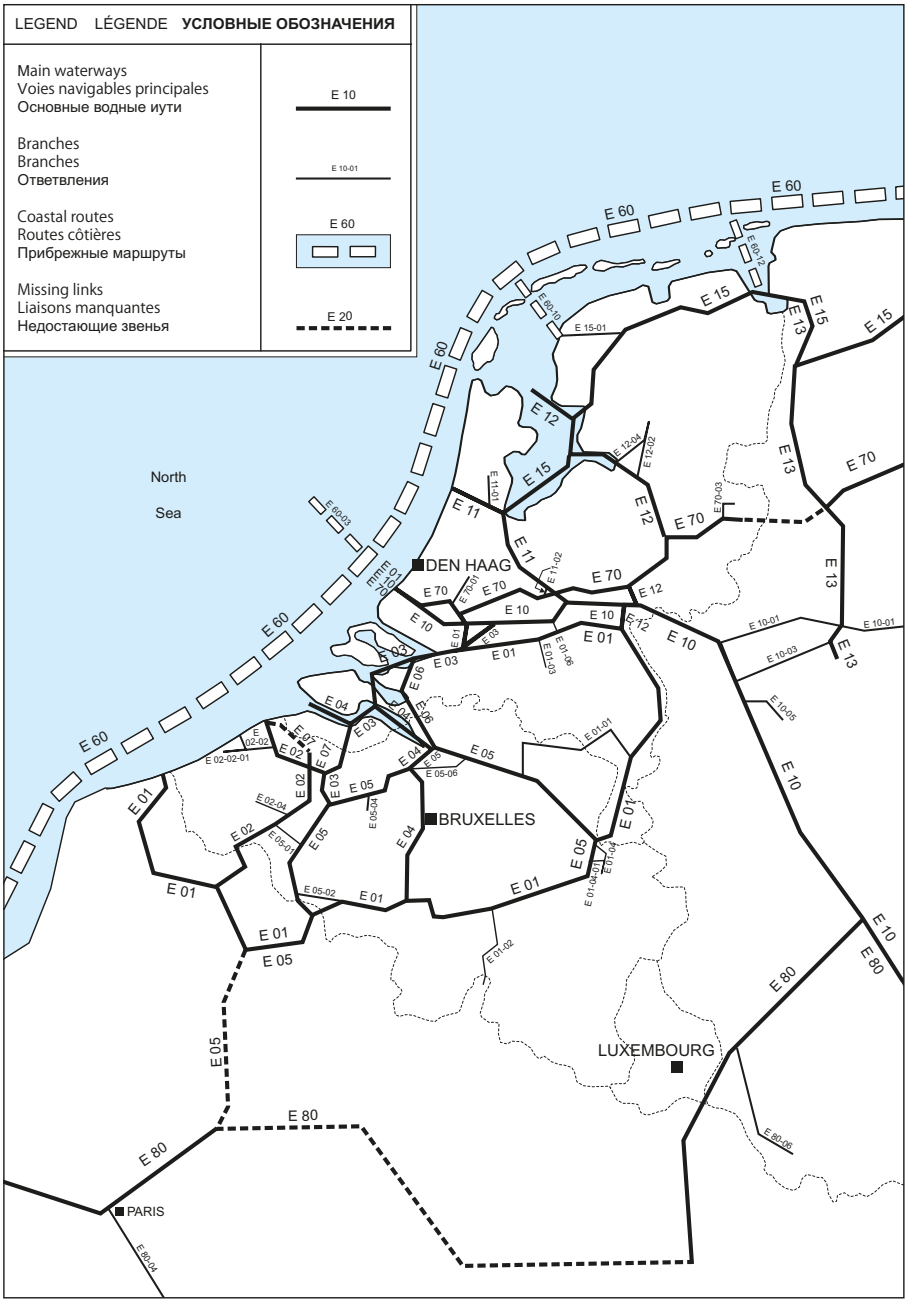
Podstawowym dokumentem określającym sieć śródlądowych dróg wodnych w Europie i kierunki ich rozwoju jest Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), nazywane w skrócie Konwencją AGN, sporządzone w Genewie 19 stycznia 1996 roku. Dokument ten stanowi ramy prawne dla skoordynowanego planu rozwoju i budowy dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu, jak również określa ich parametry infrastrukturalne i eksploatacyjne. Porozumienie to jest rodzajem umowy międzynarodowej. Państwa, które nie podpisały Konwencji do 30 września 1997 roku mogą na podstawie art. 7 Konwencji AGN przystąpić do niej w drodze akcesji, która następuje poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu sekretarzowi generalnemu ONZ. 23 stycznia 2017 roku prezydent RP Andrzej Duda, podpisał ustawę o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN).

Sieć dróg wodnych objętych Konwencją AGN obrazują ryc. 4.1 i 4.2. Została ona podzielona na dziewięć głównych wodnych szlaków transportowych, których łączna długość to ponad 27 tys. km łączących porty 37 krajów europejskich.

Główne drogi wodne śródlądowe, przebiegające na linii północ-południe, zapewniające dostęp do portów morskich i łączące jeden basen morski z innym, są numerowane 10, 20, 30, 40 i 50 w kolejności rosnącej



Ryc. 4.1. Mapa przedstawiająca europejską sieć śródlądowych dróg wodnych
Źródło: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc3wp3/E_Water_10.pdf



Ryc. 4.2. Mapa przedstawiająca sieć śródlądowych dróg wodnych Europy Zachodniej, ze szczególnym uwzględnieniem krajów Beneluksu

Źródło: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc3wp3/Extract_E_Water_10.

z zachodu na wschód, a te, które biegną z kierunku zachodniego w kierunku wschodnim, przechodzące przez trzy lub więcej dróg wodnych śródlądowych, są numerowane 60, 70, 80 i 90 w kolejności rosnącej z północy na południe.

MDW E70 jest zatem główną drogą wodną śródlądową relacji zachód-wschód, przebiegającą w Europie przez terytorium 5 krajów łącząc tym samym szlakiem wodnym Holandię, Niemcy, Polskę, Litwę i Rosję. Łączna długość szlaku to ok. 1800 km, z których prawie 700 km przypada na terytorium Polski. Informację o poszczególnych odcinkach MDW E70 i terytoriach krajów, przez które przebiega, przedstawia tabela nr 4.1.

Tab. 4.1. Przebieg MDW E70 w podziale na odcinki i kraje

Nazwa odcinka	Długość odcinka (km)	Kraj
NIEUWE WATERWEG (Europoort – Botlek)	19,70	Holandia
NIEUWE MAAS (Botlek – Krimpen)	23,80	
LEK (Krimpen – Wijk bij Duurstede)	60,70	
NEDER-RIJN (Wijk bij Duurstede – IJsselkop)	52,70	
IJSSEL (IJsselkop – Zutphen)	43,60	
TWENTEKANAAL (Zutphen – Delden)	36,20	
TWENTEKANAAL (Delden – Enschede)	14,00	
TWENTE – MITTELLANDKANAL (Enschede – Bergeshövede)	55,00	Holandia, Niemcy
MITTELLANDKANAL (including the Rothenseer – Verbindungskanal)	326,00	Niemcy
ELBE – HAVEL KANAL	56,00	
UNTERE HAVEL – WASSERSTRAßE (Plaue – Spree)	68,00	
HAVEL – ODER-WASSERSTRAßE (0 km – 92,5 km)	92,50	
ODRA (ujście rzeki Haweli – Odrzańska Droga Wodna – Kostrzyn) – w dół rzeki	49,40	Polska, Niemcy
ODRA (ujście rzeki Haweli – Odrzańska Droga Wodna – Kostrzyn) – w górę rzeki	49,40	
WARTA – NOTEĆ – KANAŁ BYDGOSKI – BRDA (Kostrzyn – Bydgoszcz)	294,00	Polska
WISŁA (ujście rzeki Brdy – ujście rzeki Wdy)	41,10	

WISŁA (ujście rzeki Wdy – Biała Góra)	73,00	Polska
WISŁA (Biała Góra – Gdańska Głowa (886,6 km – 931,0 km))	44,40	
SZKARPAWA (Gdańska Głowa – Elbląg)	25,40	
NOGAT (Biała Góra – Elbląg)	62,00	
ZALEW WIŚLANY (Elbląg – Kaliningrad)	96,00	Polska, Rosja
PREGEL (Kaliningrad – Gvardeysk)	49,00	Rosja
DEYMA (Gvardeysk – Mouth of Deyma)	37,50	
KURSHSKIY ZALIV (Mouth of Deyma – Lithuania/Russian Federation State border)	77,90	Rosja, Litwa
KURSHSKIY ZALIV (Lithuania/Russian Federation State border – Nida)	4,00	
KURSHSKIY ZALIV (Nida – Klajpeda sea port)	39,10	

Źródło: opracowanie własne na podstawie http://www.unece.org

Przez terytorium Polski przebiegają trzy szlaki wodne w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, co objaśnia tabela 4.2.

Tab. 4.2. Wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, które przebiegają przez terytorium Polski

Numer drogi wodnej E	Opis szlaku
E 30	Świnoujście-Szczecin-Odra ze Szczecina przez Wrocław do Koźla [Połączenie Odra-Dunaj]
E40	[Wisła z Gdańska do Warszawy-Brześcia] – Pinskriver Dnipro przez Kijów do Chersonia
E70	Z Europoort/Rotterdam do Arnhem przez Lek i Benedenrijn-Zutphen-Enschede – [Kanał Twente-Mittelland] – Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz – Elbląg-Zalew Wiślany – Kaliningrad – rzeki Pregolia i Dayma-Kurshskiy – Zaliv-Klaipeda

Źródło: opracowanie własne na postawie Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN) Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym

Konwencja AGN obejmuje zarówno śródlądowe drogi wodne i szlaki przybrzeżne wykorzystywane przez statki morsko-rzeczne, jak również porty o znaczeniu międzynarodowym znajdujące się na tych drogach wodnych. Porozumienie wskazuje dziesięć lokalizacji portów śródlądowych o między-

narodowym znaczeniu, które znajdują się na terytorium Polski. Są to: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz, Warszawa, Elbląg, z których 3 znajdują się na będącej przedmiotem analizy MDW E70 (Kostrzyn, Bydgoszcz, Elbląg).

Konwencja AGN określa wymogi stawiane drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym. Drogi wodne oznaczone symbolem „E" muszą spełniać określone parametry techniczne i eksploatacyjne, które są zgodne z europejską klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych. Zobowiązuje ona kraje, które przystąpiły do Konwencji, by dostosowały swoje drogi wodne do co najmniej IV klasy żeglowności (minimalne wymiary statku 80 m x 9,5 m), a ograniczenia głębokości zanurzenia (mniej niż 2,50 m) i minimalnej wysokości pod mostami (mniej niż 5,25 m) mogą być zaakceptowane tylko na istniejących drogach wodnych oraz w drodze wyjątku. Zaleca się również, by modernizowane drogi wodne klasy IV i mniejsze, regionalne drogi wodne spełniały parametry przynajmniej klasy Va, a nowe drogi wodne E powinny jednak spełniać co najmniej wymogi klasy Vb (min. 2,80 m głębokości zanurzenia).

Kraje, przez które przebiega MDW E70 w większości wywiązują się z obowiązku dostosowania śródlądowych dróg wodnych do wymogów tzw. klasy E. Holandia na swoim odcinku ma klasy od IV do VIb, Niemcy w większości posiadają IV klasę, wyjątek stanowi rzeka Odra. Polska praktycznie nie spełnia na analizowanym odcinku wymogu IV klasy (jedynie fragmentarycznie), Rosja podobnie – wyjątek stanowią Zalew Wiślany i Zalew Kuroński, który obejmuje swym zasięgiem również terytorium Litwy i spełnia parametry IV klasy.

Wizje i priorytety Unii Europejskiej dotyczące rozwoju żeglugi śródlądowej zostały wyrażone m.in. w *Strategii Europa 2020*, *Białej Księdze Transportu*, *Niebieskiej Księdze* oraz programie *NAIADES II*.

Jednym z najnowszych dokumentów z ww. jest trzecia edycja *Niebieskiej Księgi EKG ONZ* (*Inventory of main standards and parameters of the E waterway network Blue Book*) z 2017 roku, która inwentaryzuje wszystkie główne śródlądowe drogi wodne w Europie oznaczone symbolem „E", jak również prezentuje wykaz istniejących i planowanych (prognozowanych) standardów i parametrów europejskich dróg wodnych i portów w Europie. Aktualne parametry infrastruktury żeglugi śródlądowej w Europie zostały zestawione w porównaniu z minimalnymi standardami i parametrami określonymi w Konwencji AGN. Wydanie to prezentuje zaktualizowaną strukturę dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, identyfikuje wąskie gardła i brakujące połączenia w tzw. sieci E oraz listę portów E.

Transport wodny śródlądowy odpowiada na wyzwania Białej Księgi w sprawie unijnej polityki transportowej, gdyż dzięki niskiej emisyjności substancji szkodliwych dla środowiska jest wysoce energooszczędną alternatywą dla transportu drogowego. Transport ten jest pretendowany dla obszarów o dużej gęstości zaludnienia, gdyż jest znacznie mniej uciążliwy pod kątem niskiego poziomu emisji spalin i hałasu niż transport drogowy czy kolejowy.

„Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu" jako jeden z trzech priorytetów uznała „rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej", dla którego celem jest m.in. osiągnięcie wyniku 20/20/20 w zakresie klimatu i energii (w tym ograniczenie emisji dwutlenku węgla nawet o 30%, jeśli pozwolą na to warunki). Wyzwanie to w sposób naturalny skłania ku zwiększeniu udziału żeglugi śródlądowej w przewozie ładunków i rozwojowi sieci dróg wodnych Europy.

W 2013 roku Komisja Europejska przyjęła program NAIADES II, który stanowi kontynuację wcześniejszego programu NAIADES I i odpowiada na wyzwania postawione w strategii „Europa 2020". „Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla śródlądowego transportu wodnego, by stał się on środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuch transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska." W ramach programu zdefiniowano 10 kluczowych obszarów tematycznych. Należą do nich m.in.: infrastruktura wysokiej jakości, wysoka jakość dzięki innowacyjności, sprawne funkcjonowanie rynku, poprawa jakości ochrony środowiska dzięki niskiemu poziomowi emisji, wykwalifikowana siła robocza i wysoka jakość miejsc pracy, integracja śródlądowego transportu wodnego w logistyczne łańcuchy multimodalne. Dla każdego z obszarów przygotowano szczegółowe działania, do których należą m.in. budowa infrastruktury śródlądowych dróg wodnych i integracja żeglugi śródlądowej z innymi gałęziami transportu, likwidacja tzw. wąskich gardeł i włączeniu śródlądowych dróg wodnych do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, a to wszystko przy zastosowaniu innowacyjnych rozwiązań technologicznych, wysoko wykwalifikowanej kadrze i jednolitym, przejrzystym prawie.

5.

Uwarunkowania formalnoprawne oraz perspektywy rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w Polsce

5.1. Zarządzanie drogami wodnymi i żeglugą śródlądową

Pod pojęciem uwarunkowania formalnoprawne pojmowany jest system zarządzania drogami wodnymi i planowanie strategiczne wyrażone w krajowych dokumentach strategicznych określających politykę państwa względem określonego sektora gospodarki, jak również uwarunkowania prawne wyrażone w branżowych aktach prawnych.

Za politykę rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce odpowiada utworzone w 2015 roku Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej jest naczelnym organem administracji publicznej kierującym m.in. działem administracji rządowej żegluga śródlądowa. Ministrowi temu podlegają dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej jako terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej. Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi na MDW E70 sprawują urzędy żeglugi

śródlądowej w Szczecinie (rzeka Odra i rzeka Warta), Bydgoszczy (od ujścia Noteci Dolnej do Warty, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła do ujścia rzeki Wdy) i Gdańsku (rzeka Wisła od ujścia do Morza Bałtyckiego, rzeka Nogat od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, rzeka Szkarpawa, a na Zalewie Wiślanym – Urząd Morski w Gdyni.

Ustawa z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo wodne, która reguluje gospodarowanie wodami, a w szczególności kształtowanie i ochronę zasobów wodnych, korzystanie z wód oraz sprawy własności wód oraz gruntów pokrytych wodami określa kompetencje ministra właściwego do spraw żeglugi w zakresie praw i obowiązków w stosunku do śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Zgodnie z tą nowo przyjętą ustawą nastąpiła radykalna zmiana w zakresie zarządzania drogami wodnymi w Polsce, które dotychczas leżały w kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, a z jego ramienia realizował je prezes krajowego zarządu gospodarki wodnej wraz z regionalnymi zarządami. Obecne regulacje określają m.in., iż funkcje inwestora w zakresie budowy, przebudowy lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym będą pełniły organy administracji żeglugi śródlądowej, a wcześniej tę kompetencję posiadały regionalne zarządy gospodarki wodnej.

Ustawą regulującą sprawy żeglugi śródlądowej jest ustawa z dnia 21 grudnia 2000 roku o żegludze śródlądowej. Ustawa ta reguluje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów ustawy Prawo wodne.

Powyższe ustawy uzupełnione są o szereg aktów wykonawczych, takie jak np. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Zarządzanie drogami wodnymi i żeglugą śródlądową wymaga horyzontalnego spojrzenia na tę problematykę i zintegrowanie różnych gałęzi gospodarki przy jednoczesnym poszanowaniu środowiska przyrodniczego. Powodzenie realizacji wizji kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych będzie możliwe tylko wtedy, gdy zostanie wypracowana formuła współpracy międzyresortowej. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na wymogi determinujące rozwój dróg wodnych i żeglugi śródlądowej, szczególnie przy prowadzeniu prac budowlanych i modernizacyjnych na obiektach hydrotechnicznych (Marciniak, Wroński, Turowski 2015).

5.2. Wizja rozwoju MDW E70 w świetle krajowych dokumentów strategicznych

Programowanie rozwoju w ujęciu teoretycznym

Programowanie strategiczne stanowi nierozerwalny element polityki rozwoju. Polityka rozwoju w poszczególnych dziedzinach jest wyrażana w dokumentach strategicznych sporządzanych praktycznie na wszystkich szczeblach zarządzania, tj. europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym. Wybrane dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju śródlądowych dróg wodnych poziomu europejskiego zostały scharakteryzowane w poprzednim rozdziale. Poniżej zostaną poddane analizie wybrane krajowe i regionalne strategie i plany rozwoju odnoszące się do śródlądowych dróg wodnych, a w szczególności MDW E70.

Programowanie jest procesem formułowania i kreowania koncepcji rozwoju, w podziale na poszczególne etapy, z wykorzystaniem metod, które są sposobem przejścia od informacji o przeszłości, przez analizę stanu, do możliwych scenariuszy rozwojowych w przyszłości (Strahl 1990). Programowanie rozwoju polega na opracowywaniu kompleksowych, wewnętrznie spójnych zadań, koniecznych do zrealizowania założonych celów społeczno-gospodarczych, wraz z określeniem środków i metod realizacji (Kudłacz 2008). W wyniku przeprowadzonego procesu programowania powstaje program, który ma określony horyzont czasowy (Kudłacz 1999). Elementami programu są (Szymla 2000):

- cele rozwojowe, mające charakter zadań, których realizacja ukierunkowana jest na osiągnięcie pewnego (zakładanego) stanu w danej dziedzinie, który jest zdefiniowany jako stan docelowy,
- uwarunkowania, w jakich planowana aktywność będzie przebiegała,
- dostępne środki, determinujące wykonalność projektowanych działań.

Wytyczne w zakresie programowania rozwoju zostały określone w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, która m.in. definiuje rodzaje dokumentów strategicznych i sposób ich sporządzania.

Istnieje silna zależność pomiędzy polityką rozwoju a programowaniem rozwoju, ponieważ programowanie rozwoju służy realizacji określonej polityki rozwoju. Nierozerwalną części polityki regionalnej staje się zatem programowanie regionalne, które ułatwia jej realizację zgodnie z wyznaczonymi celami

strategicznymi. Programowanie regionalne stanowi formę przewidywania przyszłości i jest narzędziem aktywnego jej kształtowania. Powoduje minimalizację ryzyka i wzmocnienie wykorzystania mocnych stron (Hącia 2014). Programowanie rozwoju wynika z jednaj z zasad polityki rozwoju, a mianowicie zasady programowania (Markowski 2001), która porządkuje proces prowadzenia polityki rozwoju, ponieważ realizacja zadań musi wynikać z określonych dokumentów strategicznych i jest warunkiem otrzymania wsparcia (np. finansowego – dofinansowanie działań w ramach programów rozwoju, programów operacyjnych lub innych). W ten sposób realizacja określonych zadań stanowi element szerszej wizji rozwoju (planu strategicznego rozwoju).

Programowanie rozwoju regionalnego jest prowadzone na dwóch płaszczyznach: krajowej i regionalnej (Kudłacz 1999). Programowanie regionalne na płaszczyźnie krajowej ma kompleksowy charakter, dotyczy całego układu regionalnego w ujęciu krajowym i jest prowadzone na szczeblu centralnym, stanowiąc narzędzie polityki inter-regionalnej państwa. Programowanie rozwoju na płaszczyźnie regionalnej koncentruje się i zawęża terytorialnie do konkretnego regionu i stanowi element polityki intraregionalnej, mającej na celu osiągniecie określonego poziomu rozwoju w regionie.

W programowaniu rozwoju wyróżniamy kilka etapów. Są to: diagnozowanie, prognozowanie, negocjowanie, podejmowanie decyzji i ustalenia programu, oceny, monitorowanie (Kudłacz 1999). Niezwykle istotną kwestią w procesie programowania rozwoju jest sposób realizacji programu rozwoju, dla osiągnięcia efektów zdefiniowanych w celach strategicznych. Dlatego tak ważnym elementem jest dobór odpowiednich narzędzi i określenie podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań.

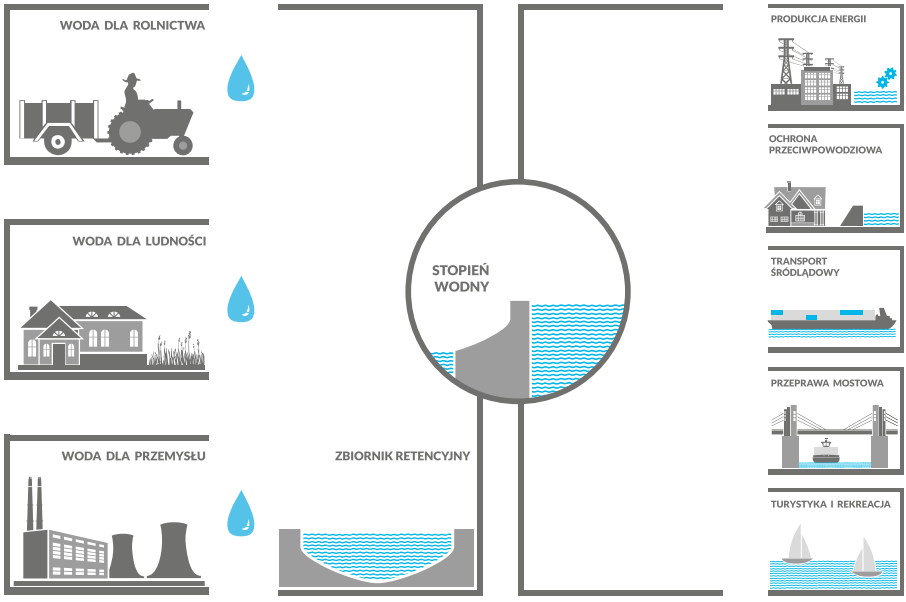
Drogi wodne i żegluga śródlądowa są przedmiotem badań w ramach wielu niezależnych dyscyplin i naukowych dociekań. Ich wpływ na rozwój kraju i regionów jest wieloaspektowy, przez co na drogi wodne (rzeki) patrzy się przez pryzmat zarówno potencjałów rozwojowych, jak i zagrożeń z nimi związanych. Potencjałem będzie rozwój żeglugi, turystyki wodnej, hydroenergetyki i in., a problemami są aspekty uwarunkowań środowiskowych rewitalizacji dróg wodnych, ryzyko powodziowe, jak również kwestie małych zasobów wodnych Polski.

MDW E70 w świetle wybranych krajowych dokumentów strategicznych

Planowanie rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej, w ramach zarządzania krajem i regionem, powinno opierać się na koncepcji zarządza-

nia strategicznego, którego podstawą jest tworzenie i realizacja strategii. Poza strategiami są tworzone dokumenty kierunkowe o charakterze strategicznym. Są to: polityka, programy i plany rozwoju. W związku z powyższym w rozdziale tym zostaną przeanalizowane wybrane, obecnie obowiązujące krajowe dokumenty strategiczne, w których zostały określone priorytety i zadania dla rewitalizacji i rozwoju MDW E70.

Uwarunkowania rewitalizacji i rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce są zróżnicowane pod względem funkcjonalnym. Historycznie szlak MDW E70 miał jedną główną funkcję – był arterią komunikacyjną, a zamysł polityczny jej budowy miał jasno określone przesłanki polityczne, podyktowane potrzebami rozwoju gospodarczego Prus. Funkcje, jakie pełni współczesna droga wodna, są następujące: transportowa, energetyczna, turystyczna, retencyjna. Świadczy to o wieloaspektowości dróg wodnych i potrzebie planowania ich rozwoju w sposób zintegrowany. Przykładem zintegrowanego rozwoju dróg wodnych jest budowa stopnia wodnego wraz z nowymi funkcjami, jakie on generuje (ryc. 5.2.1).



Ryc. 5.2.1. Zintegrowanie wykorzystanie potencjału śródlądowych dróg wodnych na przykładzie zagospodarowania stopnia wodnego i terenów w jego otoczeniu

Źródło: opracowanie własne

Już w rysie historycznym w sposób naturalny została określona typologia odcinków MDW E70. Są to: fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej, połączenie Odra-Wisła, droga wodna Wisły, odcinek Nogat-Zalew Wiślany (dawniej Zalew Świeży). Wskazana powyżej typologia odcinków ma swoją kontynuację w obecnych planach rozwoju tejże drogi wodnej.

Najnowszym dokumentem określającym wizje rozwoju dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce są *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, stanowiące załącznik do Uchwały nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 roku. Dokument określa cztery główne priorytety rządu w zakresie śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynawowym, tj. MDW E30, MDW E40 i MDW E70. *Założenia do planów...* nie mają charakteru strategii rozwoju. Są planem rozwoju określającym katalog działań, których realizacja pozwoli osiągnąć cel strategiczny, jakim jest wypełnienie zobowiązań wynikających z przystąpienia Polski do Konwencji AGN, tj. osiągnięcia na drogach wodnych międzynarodowego znaczenia IV klasy żeglowności. Celem strategicznym jest zatem budowa i modernizacja śródlądowych dróg wodnych do parametrów tzw. klasy „E". Cztery priorytety, o których mowa powyżej brzmią następująco:

I. Odrzańska Droga Wodna (E30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie jej w europejską sieć dróg wodnych.
II. Droga wodna Wisły – poprawa warunków nawigacyjnych.
III. Połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany i Warszawa – Brześć – rozbudowa dróg wodnych E70 i E40.
IV. Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

MDW E70 swym zasięgiem obejmuje wszystkie cztery priorytety. Stanowi fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej, dla której zaplanowano działania w priorytecie I. Do MDW E70 zaliczany jest odcinek dolnej Odry od km 617,6 (Kostrzyn nad Odrą – ujście rzeki Warty) do km 667,2 (miejscowość Hohensaaten – miejsce połączenia Odry z Kanałem Odra-Hawela) mający długość 49,6 km. Zgodnie z zapisami *Założeń do planów…* fragment ten będzie przystosowany w przyszłości do parametrów drogi wodnej Va. Dla połączenia Odra-Wisła i odcinka od Wisły do Zalewu Wiślanego zapisano w priorytecie III „Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra – Wisła – Zalew Wiślany (E70)". Pozostały odcinek MDW E70, który stanowi fragment Dolnej Wisły, zakłada kaskadową

zabudowę Wisły na odcinku od Warszawy do Gdańska. Realizację zadań podzielono na dwa horyzonty czasowe: perspektywa krótkookresowa – do 2020 roku oraz długookresowa – do 2030. Horyzonty te są zgodne z perspektywą zadań zaplanowanych w *Strategii rozwoju transportu*. Oszacowano również koszty realizacji zadań w poszczególnych priorytetach, które dla połączenia Odra-Wisła skalkulowano na 6,5 mld zł, a działania na Wiśle i Odrze stanowią część kosztów zaplanowanych dla tych dróg wodnych. Koszt kaskadowej zabudowy Wisły to wg szacunków 31,5 mld zł, a Odrzańska Droga Wodna (wraz z połączeniem Dunaj-Odra-Łaba i Kanałem Śląskim) – 30,7 mld zł.

Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) została przyjęta przez Radę Ministrów w 2013 roku w oparciu o ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (określanej dalej w dokumencie jako SRT). Uszczegółowieniem SRT jest Dokument Implementacyjny, który określa cele operacyjne zaplanowane do 2020 roku, a także szacunek wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań oraz podstawowe informacje na temat planowanych inwestycji i etapy realizacji poszczególnych projektów. SRT jest średniookresowym dokumentem strategicznym obejmującym kompleksowo wszystkie gałęzie transportu, dla którego zaplanowano cele i kierunki interwencji do 2020 roku, z perspektywą do 2030 roku. W ramach najważniejszych kierunków interwencji i celów szczegółowych dla sektora śródlądowego transportu wodnego zaplanowano m.in. osiągnięcie i utrzymanie określonych w Konwencji AGN warunków nawigacyjnych i infrastruktury na szlakach wodnych międzynarodowego znaczenia, poprawę warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizację infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym, stworzenie nowoczesnej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych i regionalnych, dążenie do stworzenia warunków sprzyjających korzystaniu z ekologicznych rodzajów transportu towarowego na odległości powyżej 300 km, rozwój infrastruktury korytarzy transportowych z włączeniem niektórych odcinków dróg wodnych oraz systematyczne wdrażanie systemu wymiany informacji (RIS), zwiększającego bezpieczeństwo i wydajność żeglugi.

SRT, podobnie jak *Założenia do planów*… określa katalog zadań w perspektywie krótkoterminowej (do 2020 roku) i długoterminowej (do 2030 roku). Największym tzw. wąskim gardłem na szlaku jest połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany, dla którego w SRT zaplanowano do 2030 roku prace modernizacyjne i utrzymaniowe celem przystosowania tego połączenia

do co najmniej II klasy żeglowności. Odcinek odrzański i Dolnej Wisły są przedmiotem interwencji zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i długoterminowej.

Drogi wodne i żegluga śródlądowa to również ważny element szeroko rozumianej gospodarki wodnej. Za zarządzanie zasobami wodnymi w Polsce odpowiada Ministerstwo Środowiska, a szczególnie Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. Opracowanie dokumentów strategicznych z zakresu gospodarki wodnej wynika z postanowień dyrektyw unijnych (m.in. Ramowej Dyrektywy Wodnej, Dyrektywy w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim – tzw. Dyrektywy Powodziowej oraz dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych), których zapisy są implementowane do ustawy Prawo wodne. Katalog dokumentów planistycznych w zakresie gospodarowania wodą w Polsce obejmuje: plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW), przejściowy dokument strategiczny, jakim jest Master Plan dla obszarów dorzeczy, program wodno-środowiskowy kraju, krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych, plany przeciwdziałania skutkom suszy, wstępną ocenę ryzyka powodziowego, mapy zagrożenia i ryzyka powodziowego, plany zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP), a także warunki korzystania z wód regionu wodnego i warunki korzystania z wód zlewni. Wszystkie plany inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych obligatoryjnie muszą być uwzględnione w dokumentach z zakresu gospodarki wodnej, a w szczególności w planach gospodarowania wodami (PGW) na obszarach dorzeczy. Jest to jeden z podstawowych wymogów przy wydawaniu decyzji środowiskowych dla planowanych projektów. Brak zapisu w PGW może stanowić podstawę do wydania negatywnej decyzji i uniemożliwić realizację projektu, zarówno tego „małego", jakim jest np. odbudowa ostrogi regulacyjnej, jak i „dużego", jakim jest np. budowa stopnia wodnego. Dokumenty te są również istotne z punktu widzenia ubiegania się o wsparcie finansowe, w tym m.in. z Unii Europejskiej. Ponadto dokumenty te regulują tak ważna kwestię jak zapewnienie ochrony przed powodzią, co ma szczególne znaczenie w kontekście zagospodarowywania nabrzeży, realizacji projektów rewitalizacyjnych i odbudowy relacji miasto-rzeka.

Zestawienie wybranych krajowych dokumentów strategiczno-planistycznych w podziale na sektory gospodarki przedstawia tabela 5.1, w której dokonano podziału na dokumenty planistyczne, dokumenty strategiczne i plany rozwoju, programy rozwoju oraz dokumenty, których opracowanie stanowi element kształtowania narzędzi i instrumentów rozwoju na poziomie krajowym.

Tab. 5.1. Zestawienie wybranych krajowych dokumentów planistyczno-strategicznych dla MDW E70

Typ dokumentu	Dokumenty strategiczne	Dokumenty planistyczne	Dokumenty programowe/programy rozwoju/ plany rozwoju
Nazwa dokumentu poziomu krajowego	Transport: Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK). Gospodarka wodna: – Plan Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły/Odry, – MasterPlan dla dorzecza Wisły/Odry, – Plany Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru Dorzecza Wisły/Odry, – Mapy zagrożenia powodziowego, – Mapy ryzyka powodziowego, – Wstępna ocena ryzyka powodziowego, – Plan przeciwdziałania skutkom suszy na obszarze dorzecza Wisły/Odry.	Transport: – Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 wraz z Dokumentem Implementacyjnym do SRT. Gospodarka wodna: – Program Wodno-Środowiskowy Kraju, – Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych. Turystyka: – Program Rozwoju Turystyki do 2020 roku.

Źródło: Opracowanie własne

5.3. MDW E70 jako element rozwoju regionalnego

W ujęciu teoretycznym zagadnienia programowania rozwoju, zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym zostały opisane na początku rozdziału.

Krajowe idee zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych są sukcesywnie transponowane do dokumentów regionalnych, szczególnie strategii rozwoju i planów zagospodarowania przestrzennego województw. MDW E70 przebiega przez terytorium sześciu województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Z uwagi na przebieg MDW E70 zasięg terytorialny jej oddziaływania na rozwój regionalny obejmuje obszar 6 województw, które stanowią ok. 40% powierzchni Polski i są zamieszkiwane przez ok 30% ludności. Inicja-

tywa solidarności w rewitalizacji szlaku wyrażona została zarówno w licznych porozumieniach i deklaracjach współpracy, o których była mowa w rozdziale *2. Idea rewitalizacji MDW E70 w latach 2006-2017*, jak również regionalnych dokumentach strategiczno-planistycznych, które stanowią instrumenty rozwoju regionalnego określające kierunki i politykę rozwoju poszczególnych województw. Jedną z form realizacji polityki rozwoju na poziomie jednostek samorządu terytorialnego jest formułowanie i realizacja strategii rozwoju, o której mowa w art. 4 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju: „Politykę rozwoju prowadzi się na podstawie strategii rozwoju, programów i dokumentów programowych". Definicji strategii rozwoju jest wiele, można jednak wyróżnić ich pewne elementy stałe. Każda strategia ma określony zasięg terytorialny i horyzont czasowy, diagnozuje problemy i potencjały (szanse rozwojowe), definiuje cele strategiczne i kierunki działań oraz mechanizmy ich realizacji, jak również określa sposób monitorowania jej realizacji.

Formalnie najważniejszym dokumentem samorządu wojewódzkiego związanym z kształtowaniem polityki rozwoju jest strategia rozwoju województwa. Niemniej strategia ma obowiązek „kształtowania i utrzymania ładu przestrzennego". Jednakże w praktyce strategia nie jest traktowana jako dokument planowania przestrzennego, będąc przede wszystkim kluczowym narzędziem określania kierunków rozwoju społeczno-ekonomicznego. Musi ona natomiast być spójna z planem zagospodarowania przestrzennego województwa (zwany dalej pzpw). Plan sporządzany (formalnie) jest przez zarząd województwa, a zatwierdzany w drodze uchwały sejmiku, stanowiąc główny instrument wojewódzkiego planowania przestrzennego (Ustawa o samorządzie wojewódzkim, Dziennik Ustaw z 2001 roku nr 142 poz. 1590, z późn. zm.). Kształt i zakres pzpw wynika z ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dziennik Ustaw z 2012 roku poz. 647). Ustawa ta reguluje elementy składowe pzpw, który zawiera m.in. podstawowe elementy sieci osadniczej województwa, główne powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne, w tym transgraniczne, system obszarów chronionych z uwagi na swoje walory przyrodnicze, kulturowe, krajobrazowe itp., rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zarówno wojewódzkie, jak i rządowe, obszary problemowe, wraz z zasadami ich zagospodarowania, obszary metropolitalne, obszary wsparcia, obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi, tereny zamknięte wraz z ich strefami ochron-

nymi, obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin. Konieczne jest ponadto uwzględnienie w planie województwa rozstrzygnięć obowiązującej strategii rozwoju województwa (Gorzym-Wilkowski 2014).

Jak podaje Potoczek (2009), rozwój regionalny należy traktować jako całościowe zmiany zachodzące w regionie, które odbywają się na kilku płaszczyznach. Jedną z tych płaszczyzn stanowi gospodarowanie terenami położonymi wzdłuż śródlądowych dróg wodnych, dla których bardzo ważne jest inicjowanie działań do ich rewitalizacji i rozwoju, jak również zapewnienie bezpieczeństwa dla mieszkańców poprzez m.in. prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej, mającej na celu przede wszystkim ochronę przed powodzią.

Strategia programowa MDW E70 w swojej strukturze została opracowana w 2010 roku jako program rozwoju, którego beneficjentami miały być wszystkie podmioty zainteresowane jej aktywizacją, tj. m.in. JST i instytucje im podległe, instytucje państwowe będące administratorami szlaku, organizacje pozarządowe działające na rzecz rozwoju turystyki wodnej, osoby fizyczne i prawne prowadzące działalność gospodarczą związaną z dostępem do dróg wodnych. Program ma zdefiniowaną wizję i misję. Wizją programu jest „zrównoważony rozwój regionów położonych wzdłuż polskiego odcinka MDW E70 poprzez rozwój różnych form żeglugi śródlądowej i pozostałych form aktywności gospodarczej związanych z dostępem do śródlądowych dróg wodnych". Misją programu jest „dążenie do zrównoważonego rozwoju drogi wodnej zarówno w aspekcie transportowym, jak i turystycznym, przy zachowaniu zasadniczych walorów środowiskowych rzek i kanałów ją tworzących poprzez współdziałania zainteresowanych JST, organów administracji rządowej oraz organizacji pozarządowych, i przy współpracy z zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi".

Na potrzeby publikacji zostały przeanalizowane zapisy regionalnych dokumentów strategiczno-planistycznych województw położonych wzdłuż MDW E70, a następnie ocenione względem katalogu działań operacyjnych dla poszczególnych województw zdefiniowanych w *Strategii programowej MDW E70*. Poniżej zostaną zaprezentowane zestawienia tabelaryczne województw pod względem zakresu i formy postrzegania MDW E70 przez wojewódzkie władze samorządowe, wyrażone w strategiczno-planistycznych dokumentach regionalnych, a następnie zostanie przeprowadzona analiza porównawcza zapisów w poszczególnych regionalnych dokumentach startegiczno-planistycznych względem działań operacyjnych dla poszczególnych regionów zaproponowanych w *Strategii programowej*.

Tab. 5.3.1. Zestawienie wybranych regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych dla MDW E70

Poziom planowania:	Ponadregionalny
Dokumenty strategiczne:	Strategia programowa MDW E70
Dokumenty planistyczne:	Koncepcja programowo-przestrzenna MDW E70
Programowanie strategiczne/ programy operacyjne/plany rozwoju/inne:	Studium wykonalności dla drogi wodnej E40 na odcinku Dniepr-Wisła (obejmuje fragment MDW E70)

Poziom planowania:	Regionalny
Dokumenty strategiczne:	Strategie rozwoju województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, pomorskiego. Turystyka wodna: Strategia rozwoju turystyki w województwie wielkopolskim do 2020 roku. Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2020.
Dokumenty planistyczne:	Plany zagospodarowania przestrzennego województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, pomorskiego. Gospodarka wodna: plany przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych dolnej Wisły/środkowej Wisły/Warty/dolnej Odry, warunki korzystania z wód regionu wodnego dolnej Wisły/ środkowej Wisły/Warty/dolnej Odry, sporządzane w miarę potrzeby warunki korzystania z wód zlewni.
Programowanie strategiczne/ programy operacyjne/plany rozwoju/inne:	Turystyka wodna: Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż, Program Rozwoju Lubuskiej Turystyki do 2020 roku, program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego. Gospodarka wodna: program „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)”, programy małej retencji województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, pomorskiego.

Programowanie strategiczne/ programy operacyjne/plany rozwoju/inne:	Ochrona środowiska: programy ochrony środowiska województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, pomorskiego.

Źródło: opracowanie własne

MDW E70 stała się przedmiotem zainteresowana marszałków pięciu województw, którzy zlecili opracowanie ponadregionalnych dokumentów strategiczno-planistycznych, do których należą:

- *Strategia programowa MDW E70* – dokument określający podstawy prawne rewitalizacji szlaku, uwarunkowania rozwoju i znaczenie drogi wodnej MDW E70 na tle kraju i UE (stan obecny i perspektywy rozwoju), diagnozę sytuacji społeczno-gospodarczej analizowanego obszaru, powiązania zewnętrzne obszaru projektu (sąsiedztwo obszarów metropolitalnych i głównych ośrodków miejskich, przebieg podstawowych arterii komunikacyjnych), charakterystykę hydrologiczną i nawigacyjną akwenów, analizę SWOT, zgodność programu z regulacjami unijnymi, krajowymi i regionalnymi, priorytety i działania programu, działania operacyjne dla poszczególnych województw, plan finansowy, analizę możliwości pozyskania środków funduszy UE, system realizacji. Dokument ten, choć w nazwie został określony jako strategia, w treści nazywany jest programem.
- *Koncepcja programowo-przestrzenna MDW E70* – dokument określający warunki przystosowania polskiego odcinka drogi wodnej Odra-Wisła do II klasy żeglowności, ocenę możliwości wprowadzenia IV klasy żeglowności na polskim odcinku MDW E70, określający wymogi techniczne i lokalizację portów handlowych, terminali multimodalnych oraz centrów logistycznych, a przede wszystkim lokalizację portów żeglugi towarowej i turystycznej zbiorowej, portów i przystani turystycznych, a także bariery administracyjne i prawne w procesie rewitalizacji MDW E70, uwarunkowania planistyczne lokalizacji infrastruktury punktowej MDW E70 i uwarunkowania własnościowe rewitalizacji planowanego polskiego odcinka MDW E70.

MDW E70 odgrywa szczególną rolę w kontekście opracowania dokumentów strategiczno-planistycznych, ponieważ zostały one sporządzone w ramach

ponadregionalnej współpracy marszałków pięciu województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

W tej części opracowania zostaną poddane analizie zapisy regionalnych dokumentów strategiczno-planistycznych (strategii rozwoju województw i planów przestrzennego zagospodarowania województw), a następnie zostaną poddane ocenie zgodności z zapisami dokumentów programowych MDW E70, które następnie zostaną skorelowane z zapisami *Strategii programowej MDW E70* i ocenione pod kątem zgodności.

Województwo zachodniopomorskie

Województwo zachodniopomorskie posiada dogodne położenie przy granicy z Niemcami, w regionie Morza Bałtyckiego. Potencjał gospodarczy Pomorza Zachodniego istotny z punktu widzenia rozwoju śródlądowego transportu wodnego stanowią dwa porty morskie (Szczecin i Świnoujście). Śródlądowe drogi wodne w regionie to Odrzańska Droga Wodna, która stanowi MDW E30 i na pewnym odcinku pokrywa się z przebiegiem MDW E70.

Tab. 5.3.2. Wybrane zapisy regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych odnoszące się do MDW E70 w województwie zachodniopomorskim

Strategia rozwoju województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku stanowiąca załącznik do Uchwały nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E7	W urozmaiconej ofercie turystycznej województwa coraz większą rolę odgrywa aktywny wypoczynek, w tym turystyka wodna, rowerowa i konna, nordic walking oraz golf (s. 51). Region ma dogodny układ śródlądowych dróg wodnych łączących porty ujścia Odry z krajami Unii Europejskiej, a szczególnie z Niemcami. Aktualny stan zabudowy hydrotechnicznej drogi wodnej na odcinku Szczecin – Kostrzyn nie pozwala jednak na pełne wykorzystanie jej możliwości transportowych (s. 71). Odrzańska Droga Wodna (jako mocna strona w analizie SWOT), zestawiona ze słabą stroną – niedostosowanie do celów komunikacyjnych i standardów międzynarodowych Odrzańskiej Drogi Wodnej (s. 167).

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	Cel strategiczny 3. Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu, działanie: Modernizacja i rozbudowa transportu wodnego oraz wzrost udziału portów, infrastruktury szlaków wodnych i floty śródlądowej w regionalnym i krajowym rynku logistyczno-transportowym, poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej (s. 125). Realizacja i rozwój ponadregionalnych i transgranicznych systemów komunikacyjnych, w tym podwyższenie stopnia żeglowności Odry, budowa kanału Odra – Dunaj (s. 168).
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przyjęty Uchwałą nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	Brak zapisów

Źródło: opracowanie własne

Ocena zgodności zapisów *Strategii programowej MDW E70* z dokumentami regionalnymi

W zapisach *Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku* nie wspomniano w żadnym miejscu o tym, iż MDW E70 na pewnym odcinku pokrywa się z MDW E30. Odrzańska Droga Wodna jest eksponowana kilkakrotnie w dokumencie, zarówno jako potencjał dla rozwoju śródlądowego transportu wodnego towarów, ale przede wszystkim turystyki wodnej. W związku z tym, iż województwo zachodniopomorskie nie partycypowało w ponadregionalnym porozumieniu marszałków województw wzdłuż MDW E70, jego obszar nie był przedmiotem badań w *Strategii i Koncepcji MDW E70*, zatem nie przewidziano działań operacyjnych dla województwa zachodniopomorskiego.

Województwo lubuskie

W województwie lubuskim kluczowymi miastami regionu są: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra i Żary. Atrakcyjność regionu wzmacnia przygraniczne położenie geograficzne, jak również skrzyżowanie ważnych szlaków komunikacyjnych relacji północ-południe (tzw. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy) i wschód-zachód (trasa E30), uzupełnione potencjałem śródlądowych dróg wodnych MDW E30 i MDW E70.

Tab. 5.3.3. Wybrane zapisy regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych odnoszące się do MDW E70 w województwie lubuskim

Strategia rozwoju województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Strategia rozwoju województwa lubuskiego 2020 stanowiąca załącznik do Uchwały nr XXXII/319/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 listopada 2012 r.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Wyzwanie 4: wysoka dostępność komunikacyjna zewnętrzna i wewnętrzna – układ rzeczny województwa wymaga przywrócenia funkcji transportowych (Odra, Warta)" (s. 16). „Cel operacyjny 1.7. Rozwój potencjału turystycznego województwa. Ważne miejsce w gospodarce regionalnej, m.in. z uwagi na atrakcyjność przyrodniczą i dziedzictwo kulturowe oraz dostępność transportową, zajmie turystyka. Rozbudowana zostanie baza turystyczna, szczególnie ta o podwyższonym standardzie. Intensywnie promowane będą atrakcyjne, zintegrowane produkty turystyczne związane z lokalnymi zasobami, np. dziedzictwem kulturowym, przyrodniczym, historycznym. Rozwój turystyki będzie uwzględniać działania międzyregionalne podejmowane wspólnie z sąsiednimi województwami (np. tworzenie wspólnych szlaków tematycznych, infrastruktury wodnej itp.)" (s. 34). „Cel strategiczny 2. Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna, Kierunki interwencji celu operacyjnego 2.1. Rozwój transportu wodnego: wspieranie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej E-30 (Odra) oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (Warta, Noteć) na terenie województwa, współpraca w tym zakresie z innymi województwami, stworzenie warunków do pełnienia przez rzeki województwa lubuskiego funkcji w transporcie towarowym i osobowym (turystycznym) i włączenia ich do europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych, wspieranie działań gmin położonych nad rzekami w za kresie budowy infrastruktury nadrzecznej, portów i przystani wodnych" (s. 43). „Cel strategiczny 2: wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna, Cel operacyjny 2.1 Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej – rozwój transportu wodnego poprzez wspieranie MDW E70 na terenie województwa i współpraca w tym zakresie z innymi województwami" (s. 45). Dostęp do projektowanej, międzynarodowej drogi wodnej E70 (s. 55) – jako mocna strona w analizie SWOT i „Zdegradowana i nieczynna infrastruktura służąca do transportu wodnego (porty, przystanie, tory wodne)" – s. 55 (słaba strona – SWOT). „Kluczowe inwestycje regionalne: Modernizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 polega na jej dostosowaniu do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych z zagwarantowaniem przez minimum 240 dni w roku bezpiecznej, całodobowej żeglugi poprzez wykonanie szeroko zakrojonych robót czerpalnych, modernizacje istniejących śluz oraz usunięcie barier technicznych.

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Kluczowe inwestycje regionalne: Modernizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 polega na jej dostosowaniu do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych z zagwarantowaniem przez minimum 240 dni w roku bezpiecznej, całodobowej żeglugi poprzez wykonanie szeroko zakrojonych robót czerpalnych, modernizacje istniejących śluz oraz usunięcie barier technicznych. Dodatkowo modernizacja będzie polegać na: rozbudowie systemu portów, marin, przystani i pomostów cumowniczych co pozwoli zniwelować negatywny wpływ ruchu turystycznego i żeglugi towarowej na stan środowiska naturalnego, stworzeniu jednolitego systemu informacji turystycznej zintegrowanego z systemem informacji i identyfikacji wizualnej współdziałającego z informatycznym systemem nadzoru i zarządzania ruchem, budowie i rozbudowie obiektów zaplecza usług turystycznych zlokalizowanych wokół portów, marin, przystani i pomostów cumowniczych rewitalizacji stref nadwodnych w Kostrzynie nad Odrą, Gorzowie Wlkp., Drezdenku poprzez budowę obiektów rekreacyjnych, sportowych, kulturalnych i rozrywkowych powiązanych funkcjonalnie z dostępem do drogi wodnej, zakomponowanych i zaprojektowanych jako całościowe założenia krajobrazowo-architektoniczne" (s. 64).
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, Załącznik nr 1 do Uchwały XXII/191/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 21 marca 2012 r.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„W wyniku prowadzonych studiów i analiz przyjęto kierunki rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego oparte na zrównoważonym rozwoju przyrodniczo-gospodarczym, przyjmując tezę, że rozwój województw a lubuskiego będzie następował w sposób ciągły i harmonijny w oparciu o: istotny postęp w wykorzystaniu dróg wodnych regionu w kierunku Berlina, Szczecina, Śląska, Gdańska, Bydgoszczy dla potrzeb transportu towarów i turystyki. Istnieją preferencje lokalizacyjne dla działalności gospodarczej w rejonach portów rzecznych, w tym związanej z transportem masowym i szkutnerstwem, »odciążaniem« portów w Szczecinie i Świnoujściu" (s. 14). „Proponuje się również, ze względu na unikatowe wartości krajobrazowe i kulturowe Doliny Noteci (aż do Bydgoszczy), przebudowę drogi wodnej Warta/Noteć E70 do klasy II i wykorzystanie jej dla rozwoju turystyki wodnej" (s. 192). „Przewidziana jest modernizacja dróg wodnych E70, E30"(s. 209). Kierunek interwencji: 15.3. KOMUNIKACJA WODNA W Zmianie PZPWL podtrzymuje się programy przywracania żeglowności na całej długości projektowanej międzynarodowej odrzańskiej drogi wodnej E30 (w tym także dla ruchu turystycznego w powiązaniu z drogami wodnymi Niemiec), z uzyskaniem docelowo klasy IV.

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	Istotna jest rola portu w Kostrzynie nad Odrą, jako mogącego pełnić funkcje pomocnicze w stosunku do Szczecina oraz portu rzecznego w Cigacicach i w Nowej Soli (strefa ekonomiczna). Konieczna jest poprawa infrastruktury w pozostałych portach. Podtrzymuje się programy zabezpieczenia żeglowności, szczególnie turystycznej, dolnej Warty i Noteci jako krajowej drogi wodnej E70 (postulowanej w przyszłości do zmiany rangi na międzynarodową), z zachowaniem w ich dolinach obszarów przyrodniczych podlegających szczególnej ochronie (Natura 2000). Konieczne jest podjęcie działań w kierunku podniesienia parametrów do klasy III oraz ochrona zabytkowych urządzeń hydrotechnicznych na Noteci. Szlaki wodne Nysy Łużyckiej i Bobru oraz Kwisy powinny być wykorzystane turystycznie jak również gospodarczo (przykład elektrowni szczytowo pompowej Dychów). Przy modernizacji szlaków wodnych i portów rzecznych należy uwzględniać: możliwości remontu i przechowywania sprzętu pływającego, możliwości lokalizacji działalności gospodarczej związanej z transportem i magazynowaniem towarów, budowę marin, obsługę ruchu turystyczno-wypoczynkowego, w tym spływów kajaków, żaglówek, wypożyczania sprzętu pływającego, uruchamianie tras wędrówek na wodzie i obok, wymogi dotyczące ochrony środowiska i bezpieczeństwa na wodzie, uwzględnienie projektu „Łączą nas rzeki" (s. 254-255). „W zakresie komunikacji wodnej należy podtrzymywać programy przywrócenia żeglowności na całej długości planowanej międzynarodowej Drogi Wodnej E30 Odry (także i dla ruchu turystycznego, a w tym powiązań z drogami wodnymi Niemiec), z podkreśleniem roli portu w Kostrzynie nad Odrą, jako mogącego pełnić funkcję pomocniczą w stosunku do Szczecina" (s. 327). „Przy modernizacji szlaków wodnych, w tym portów rzecznych, należy uwzględniać: możliwość remontu i przechowywania sprzętu pływającego, możliwość lokalizacji działalności gospodarczej związanej z transportem i magazynowaniem towarów, obsługę ruchu turystyczno-wypoczynkowego, w tym spływów kajakowych, żaglówek, wypożyczania sprzętu pływającego, ewentualnie uruchamiania na dużych jeziorach tras wycieczkowych, wymogi dotyczące ochrony środowiska" (s. 328).

Źródło: opracowanie własne

Ocena zgodności zapisów *Strategii programowej MDW E70* z dokumentami regionalnymi

Zaproponowane w *Strategii programowej MDW E70* działania operacyjne dla JST zostały prawie w całości zaimplementowane do dokumentów strategicznych i planistycznych województwa, szczególnie w zakresie budowy turystycznych portów i przystani, rewitalizacji stref nadwodnych (np. w Kostrzynie nad Odrą, Gorzowie Wielkopolskim), budowy obiektów rekreacyjnych,

sportowych, kulturalnych powiązanych funkcjonalnie z dostępem do wody, zaprojektowanych jako całościowe założenia krajobrazowo-architektoniczne, budowy ścieżek rowerowych wzdłuż Warty i Odry, wspierania rozwoju turystyki specjalistycznej i likwidacji przeszkód nawigacyjnych.

Województwo wielkopolskie

MDW E70 w województwie wielkopolskim stanowi fragment Wielkiej Pętli Wielkopolski – produktu turystycznego, który zyskał renomę na arenie krajowej i za granicą. Ponadto na Noteci aktywnie działa Związek Miast i Gmin Nadnoteckich, wspierający działania samorządów lokalnych na rzecz kompleksowego zagospodarowania terenów nadrzecznych. MDW E70 w Wielkopolsce biegnie obszarem mniejszych miast i wsi, zatem skala planowanych działań ma przede wszystkim charakter przedsięwzięć służących rozwojowi różnych form turystyki i rekreacji w oparciu o potencjał przyrodniczy i kulturowy regionu.

Tab. 5.3.4. Wybrane zapisy regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych odnoszące się do MDW E70 w województwie wielkopolskim

Strategia rozwoju województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Wielkopolska 2020. Zaktualizowana strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku stanowiąca Załącznik do Uchwały nr XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 roku.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Nie można pomijać także ważnego transportu śródlądowego. Drogi wodne Warty i Noteci, a także Kanału Ślesińskiego wymagają włączenia w sieć europejską. Mogą się one stać ważnymi szlakami turystycznymi, bowiem tworzą swoistą, zamkniętą pętlę. W związku z tym niezbędne jest podniesienie klasy żeglugowej tych dróg wodnych oraz uzupełnienie ich o odpowiednią infrastrukturę turystyczną" (s. 36-37). „Cel strategiczny 1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu. (…) względne zwiększenie roli transportu lotniczego oraz wodnego" (s. 77). „Cel operacyjny 1.4. Lepsze wykorzystanie dróg wodnych. Transport wodny jest nadal niewykorzystaną w Wielkopolsce formą transportu. Jego rozwój przyczynić się może do odciążenia transportu drogowego i kolejowego, a przez to do poprawy stanu środowiska.

	Przez działania promujące wykorzystanie szlaków wodnych na cele turystyczne i rozbudowę ich infrastruktury można doprowadzić do aktywizacji obszarów do nich przylegających, a przez działania rewitalizacyjne i modernizacyjne oraz włączenie systemu dróg Wielkopolski w system europejski zwiększyć wymianę handlową z innymi regionami. Cel ten realizowany powinien być przede wszystkim przez następujące kierunki działań: – Modernizacja wielkopolskich odcinków Noteci i Warty dla potrzeb transportu towarów. – Rewitalizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski na potrzeby turystyki. – Budowa i modernizacja terminali przeładunkowych integrujących transport wodny z innymi formami przewozu towarów oraz promocja tego rodzaju rozwiązań. – Wsparcie przedsięwzięć z zakresu turystyki wodnej także poza głównymi szlakami wodnymi Wielkopolski, w celu wykorzystania potencjału rzek i jezior." (s. 81)
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego stanowiący załącznik do Uchwały nr XLVI/690/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 roku.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	Modernizacja urządzeń drogi wodnej Odry i powiązanie jej z pozostałą siecią wodną Polski (Warta, Noteć i Wisła) (s. 30). Kierunek interwencji: 27.8. Drogi wodne. Dla wykorzystania głównych rzek województwa: Noteci, Warty i Kanału Ślesińskiego do celów transportu pasażerskiego i towarowego konieczna jest przebudowa istniejących szlaków oraz urządzeń wodnych. Dla obsługi transportu wskazuje się potrzebę lokalizacji nowego portu w rejonie Poznania, zintegrowanego z pozostałymi środkami komunikacji. Dla przewozów pasażerskich przewiduje się konieczność budowy przystani pasażerskich związanych z komunikacją drogową i kolejową. Konieczne jest wykonanie specjalistycznych opracowań dotyczących rozwoju dróg wodnych w Wielkopolsce, obejmujących kompleksowo problemy związane z ich zagospodarowaniem i wykorzystaniem dla celów gospodarczych i turystycznych, uwzględniających uwarunkowania przyrodnicze (s. 179). Kierunek interwencji 29.5. Efektywne wykorzystanie zasobów i walorów regionu (…) przystosowanie dróg wodnych Noteć i Warta o znaczeniu europejskim i regionalnym, dla żeglugi turystycznej i towarowej, poprzez odbudowę portów i urządzeń przeładunkowych, stanic i obiektów turystycznych oraz modernizację szlaków oraz utworzenie w oparciu o infrastrukturę portową centrum logistycznego w gminie Krzyż Wielkopolski, z zachowaniem kompromisu pomiędzy ochroną środowiska a transportem (s. 196).

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	Polityka rozwoju ponadlokalnych systemów transportowych 36. Transport wodny. Śródlądowa komunikacja wodna na terenie Wielkopolski wymaga zdecydowanych działań, z których najważniejsze to: odbudowanie, przy zachowaniu ograniczeń wynikających z ochrony przyrody i uwarunkowań kulturowych, planowanej międzynarodowej drogi wodnej Noteć E70, zgodnie z wymogami europejskimi dla wykorzystania dla celów turystyki i transportu towarowego, odbudowanie regionalnej drogi wodnej Warta, dla wykorzystania w regionie konkurencyjnego, taniego i ekologicznego szlaku transportowego, powiązanie żeglugi śródlądowej z pozostałymi rodzajami transportu dla powstania regionalnych centrów obsługi ładunków, powstrzymanie dekapitalizacji szlaków żeglugowych, budowli, urządzeń hydrotechnicznych, portów i przeładowni na Warcie i Noteci, przystosowanie dróg wodnych – rzeki Noteć i rzeki Warty, Kanału Ślesińskiego (tzw. Wielkiej Pętli Wielkopolski) oraz innych dróg wodnych dla celów turystycznych. Konieczne jest wykonanie specjalistycznych opracowań dotyczących rozwoju dróg wodnych w Wielkopolsce, obejmujących kompleksowo problemy związane z ich zagospodarowaniem i wykorzystaniem dla celów gospodarczych i turystycznych" (s. 234).

Źródło: opracowanie własne

Ocena zgodności zapisów *Strategii programowej MDW E70* z dokumentami regionalnymi

Działania operacyjne dla JST, określone w *Strategii programowej MDW E70* są zgodne w tymi, które wynikają ze strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Są one współmierne w zakresie budowy turystycznych portów i przystani, powiązania potencjału turystycznego MDW E70 z Wielką Pętlą Wielkopolski, konieczności likwidacji przeszkód nawigacyjnych na szlaku, budowy infrastruktury terenów portowo-logistycznych w Krzyżu, rozbudowy i utrzymania systemów melioracyjnych istotnych z punktu widzenia gospodarowania na łąkach nadnoteckich, rewitalizacji obszarów nadrzecznych, ze szczególnym uwzględnieniem wprowadzenia na te obszary funkcji rekreacyjnych, sportowych, kulturalnych i rozrywkowych, budowy ścieżek rowerowych, jak również wspierania wyspecjalizowanych form turystyki i rekreacji wykorzystujących walory przyrodnicze i kulturowe regionu.

Województwo kujawsko-pomorskie

Potencjał gospodarczy województwa skoncentrowany jest w dwóch głównych ośrodkach regionu: Bydgoszczy i Toruniu, jak również miastach takich jak Włocławek, Grudziądz i Inowrocław. Położenie geograficzne zapewnia województwu dostęp do ważnych szlaków komunikacyjnych relacji Skandynawia – południe Europy i Europa Zachodnia – Rosja i Ukraina. Ponadto województwo położone jest na skrzyżowaniu dwóch międzynarodowych dróg wodnych MDW E40 i MDW E70, z wyjątkową rolą Bydgoskiego Węzła Wodnego w tym układzie.

Tab. 5.3.5. Wybrane zapisy regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych odnoszące się do MDW E70 w województwie kujawsko-pomorskim

Strategia rozwoju województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, stanowiąca Załącznik do uchwały nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	Cel strategiczny: Dostępność i spójność: Bardzo duży nacisk kładzie się na odtworzenie transportowego znaczenia dróg wodnych (zwłaszcza MDW E40), ale także na ich wykorzystanie turystyczne (zwłaszcza MDW E70, Wielka Pętla Wielkopolski, Kanał Notecki, Noteć powyżej Nakła). Rozwój transportu wodnego umożliwi rozwój w pełnym zakresie idei transportu multimodalnego, którego głównym węzłem powinien być terminal (platforma multimodalna) w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa. Pożądana jest współpraca samorządów Bydgoszczy i Solca Kujawskiego na rzecz wyboru optymalnej lokalizacji oraz optymalnych zasad funkcjonowania tego przedsięwzięcia, aby zapewnić realizację interesów obydwu miast i zwiększyć szansę realizacji przedsięwzięcia. (…) Z zagadnieniem rozwoju dróg wodnych nierozerwalnie związana jest kwestia powrotu do dyskusji nad koncepcją kompleksowego zagospodarowania doliny Dolnej Wisły (korzyści będą dotyczyły nie tylko sfery transportu, a więc tworzenia drogi wodnej o wysokich parametrach technicznych i tworzenia nowych przepraw przez Wisłę, ale także zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego, produkcji energii elektrycznej, możliwości zagospodarowania turystycznego, możliwości nawodnień terenów rolniczych na Kujawach) (s. 29-30). Kierunek interwencji: „14. Rewitalizacja dróg wodnych dla celów transportowych i turystycznych” (s. 33). Dotychczas zidentyfikowane przedsięwzięcia:

	– 37. Podjęcie działań na rzecz stworzenia technicznych możliwości dla transportowego i turystycznego wykorzystania drogi wodnej E40 (rewitalizacja drogi E40). – 38. Stworzenie możliwości turystycznego wykorzystania oraz małego ruchu transportowego na drodze wodnej E70 w ramach Wielkiej Pętli Wielkopolski (rewitalizacja drogi E70). – 39. Utworzenie platformy multimodalnej w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa (s. 35). Cel strategiczny: Innowacyjność: „Dla wsparcia specjalizacji województwa w zakresie wykorzystania transportu wodnego zamierza się powołać Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych – placówkę łączącą działalność naukowo-badawczą z praktycznymi zastosowaniami na rzecz rozwoju transportu wodnego. Będzie to także jeden z instrumentów wzmacniania »wodnej« specjalizacji województwa (a Bydgoszczy jako siedziby Centrum, w szczególności) i budowania wizerunku regionu promującego ten rodzaj transportu" (s. 47). Kierunki działań: Kompleksowe zagospodarowanie doliny Wisły (s. 54) „W szczególności należy podkreślić dążenie do aktywnej promocji regionu i partnerskiej realizacji zadań rozwojowych. Do tego typu współdziałania należy zaliczyć współpracę na rzecz rewitalizacji Międzynarodowych Dróg Wodnych E40 i E70 przebiegających przez województwo kujawsko-pomorskie. Działania te zapewnią stworzenie nowoczesnej infrastruktury będącej stymulatorem rozwoju społeczno-gospodarczego oraz rozwoju turystyki na terenach położonych wzdłuż szlaku, a także mogą się przyczynić do poszerzenia współpracy między regionami, przy których drogi wodne mają swój bieg" (s. 58). „Podjęcie działań na rzecz stworzenia technicznych możliwości dla transportowego i turystycznego wykorzystania drogi wodnej E40 (rewitalizacja drogi E40)" (s. 70). Obszar Strategicznej Interwencji: Zagospodarowanie Dolnej Wisły i nowy stopień wodny (s. 116). Ustalenia strategii w odniesieniu do wybranych aspektów funkcjonowania województwa: „Zagadnienia dotyczące dróg wodnych zostały ujęte w SRW w aspektach: odtworzenia transportowego znaczenia dróg wodnych (zwłaszcza MDW E40), także na ich wykorzystanie turystyczne (zwłaszcza MDW E70), kompleksowego zagospodarowania Doliny Dolnej Wisły, w celu stworzenia drogi wodnej o wysokich parametrach technicznych, współpracy na szczeblu ponadregionalnym i międzynarodowym poprzez uczestnictwo w programach na rzecz rewitalizacji Międzynarodowych Dróg Wodnych E40 i E70 przebiegających przez województwo kujawsko-pomorskie, wykorzystania dróg wodnych dla rozwoju gospodarczego województwa – budowa terminalu (platformy multimodalnej) w rejonie Solca Kujawskiego – Bydgoszczy Łęgnowa.

	Ustalenia dotyczące dróg wodnych zostały zawarte w ramach następujących celów strategicznych: Dostępność, Sprawne zarządzanie, Bezpieczeństwo" (s. 121). TURYSTYKA: odtworzenia transportowego znaczenia dróg wodnych, połączonego z rozwojem transportu multimodalnego oraz ich wykorzystania turystycznego, (…) bezpieczeństwa – działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa publicznego, z uwzględnieniem terenów wodnych wykorzystywanych turystycznie (stworzenie sieci mobilnych posterunków) (s. 127). „Lista potencjalnych markowych produktów turystycznych bazujących na walorach przyrodniczych i/lub kulturowych, które obejmuje się priorytetem we wsparciu w ramach środków publicznych: – Zagospodarowanie turystyczne Wielkiej Pętli Wielkopolski w granicach województwa kujawsko-pomorskiego – Szlak zabytków techniki Bydgoskiego Węzła Wodnego – Rozwój produktu turystyki wodnej na bazie Bydgoskiego Węzła Wodnego – Rewitalizacja i przebudowa toru regatowego Brdyujście – Budowa szlaku turystyki wodnej między Bydgoszczą a Zalewem Koronowskim – Zagospodarowanie turystyczne bulwarów nad Brdą – Zagospodarowanie na cele turystyczne i rekreacyjne części nabrzeża rzeki Wisły – Odcinek Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu pomiędzy mostem kolejowym a przystanią AZS m.in. budowa mariny przy przystani AZS w Toruniu – Toruń na nadwiślańskim szlaku rowerowym – scalenie istniejącego systemu szlaków rowerowych w kujawsko-pomorskim w jednolity system regionalny i jego promocja oraz Festiwal Kultury Ludu Wiślanego Flisaków" (s. 144).
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, czerwiec 2003
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Zamierzone są inwestycje hydrotechniczne na rzekach, w celu silniejszego włączenia krajowych dróg wodnych do europejskiego systemu żeglugi śródlądowej. W tym zakresie planowana jest modernizacja drogi wodnej Odry i jej powiązanie z siecią wodną Niemiec i Polski (Łaba – Odra – Warta – Noteć – Wisła). Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w odniesieniu do dorzeczy postuluje uwzględnienie prewencji przeciwpowodziowej, rozwój małej retencji i równolegle energetyki wodnej" (s. 26). Zagospodarowanie turystyczne istniejących i projektowanych zbiorników wodnych oraz naturalnych wód powierzchniowych

	dla prowadzenia sportów wodnych i rozwoju turystyki kwalifikowanej w szczególności na zbiornikach: Włocławskim, Koronowskim, Żur, Gródek, oraz na rzekach: Brdzie, Drwęcy, Wdzie, Noteci i Kanale Bydgoskim (s. 78). „Uruchomienie najtańszego transportu drogami wodnymi na terenie województwa kujawsko–pomorskiego będzie możliwe po realizacji następujących kierunków działań: – przebudowy i budowy infrastruktury technicznej na śródlądowej drodze wodnej o znaczeniu międzynarodowym: Berlin – rzeka Odra – rzeka Warta – rzeka Noteć – Kanał Bydgoski (z południowym obejściem miasta Bydgoszczy) – rzeka Wisła – Zalew Wiślany – Kaliningrad, co najmniej do IV klasy drogi wodnej, – przebudowy i budowy kaskady oraz infrastruktury technicznej na śródlądowej drodze wodnej rzeki Wisły o znaczeniu międzynarodowym, co najmniej do IV klasy drogi wodnej" (s. 95).

Źródło: opracowanie własne

Ocena zgodności zapisów *Strategii programowej MDW E70* z dokumentami regionalnymi

Katalog działań operacyjnych dla Kujaw i Pomorza, zaproponowanych w *Strategii programowej MDW E70* obejmował m.in. rewitalizację i rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego, utworzenie regularnego pasażerskiego połączenia żeglugowego Bydgoszcz-Solec Kujawski-Toruń, rozwój bydgoskiego tramwaju wodnego, likwidację przeszkód nawigacyjnych, budowę turystycznych portów bazowych w Nakle nad Notecią, Chełmnie, Grudziądzu i Toruniu, a uzupełniająco sieci mniejszych przystani i pomostów cumowniczych, budowę infrastruktury przy śluzach na Noteci skanalizowanej, udrożnienie dla potrzeb ruchu małych jednostek turystycznych połączenia Brda-Zbiornik Koronowski (budowa systemu przerzutni przez stopnie wodne), budowę portu mulimodalnego z zapleczem logistycznym na Wiśle w Bydgoszczy-Łęgnowie, przebudowę systemu urządzeń melioracyjnych w dolinie Noteci, Kanale Bydgoskim i nad Wisłą, rewitalizację obszarów nadwodnych m.in. w Toruniu, Nakle, Chełmnie, Świeciu, Grudziądzu, budowę ścieżek rowerowych wzdłuż MDW E70, budowę terenów portowo-logistycznych w Nakle, Bydgoszczy i Toruniu i kilka innych zadań. Priorytety te w większości zostały zaimplementowane do dokumentów regionalnych.

Województwo pomorskie

Województwo pomorskie gospodarczo wyróżnia się przodującą rolą ośrodków miejskich w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Z uwagi na położenie geograficzne bardzo istotną rolę dla gospodarki kraju odgrywają dwa porty morskie (w Gdańsku i Gdyni). Turystyka wodna stanowi bardzo ważną gałąź gospodarki w regionie, a żegluga śródlądowa na przebiegających przez województwo MDW E40 i MDW E70 jest dopełnieniem potencjału turystyki morskiej w tej części kraju. Markowym produktem turystycznym regionu jest tzw. Pętla Żuławska, która swym zasięgiem obejmuje również fragment województwa warmińsko-mazurskiego.

Tab. 5.3.6. Wybrane zapisy regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych odnoszące się do MDW E70 w województwie pomorskim

Strategia rozwoju województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020 stanowiąca Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Kierunek działania: Rozwój sieciowych i kompleksowych produktów turystycznych, a w tym Rozwój regionalnych sieciowych produktów turystycznych obejmujących m.in. małe porty morskie, mariny, szlaki rowerowe i kajakowe oraz śródlądowe drogi wodne, a także unikatowe dziedzictwo regionalne i ofertę kulturalną" (s. 38). „Oczekiwania wobec władz centralnych w związku z realizacją celu: (…) – objęcie Żuław statusem krajowego produktu turystycznego; – aktywizacja transportowa drogi wodnej Dolnej Wisły oraz usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi po Zalewie Wiślanym" (s. 39). Obszary współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej: (…) Sieciowe ponadregionalne produkty turystyczne wykorzystujące m.in.: międzynarodowe drogi wodne: E60 (morska), E70 i E40, z uwzględnieniem Żuław i Zalewu Wiślanego" (s. 39) „Oczekiwania wobec władz centralnych w związku z realizacją celu: (…) Tworzenie warunków prawnych (np. podpisanie konwencji o śródlądowych drogach wodnych AGN), programowych, technicznych (IV klasa żeglowności) i organizacyjnych dla rozwoju funkcji transportowych dróg wodnych E40 i E70; Poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego, w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie." (s. 55).

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Zobowiązania Samorządu Województwa Pomorskiego: doprowadzenie do realizacji II etapu kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław" (s. 61).
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, stanowiący Załącznik nr 1 do Uchwały nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.
Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Rewitalizacja dróg wodnych E40 i E70" (s. 16) „Do 2020 r. Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci portów jachtowych, przystani żeglarskich i miejsc cumowania, mogących współtworzyć spójną ofertę turystyczną, dającą turyście wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym, przy kluczowym założeniu bezpieczeństwa żeglugi, w szczególności przez rozwijanie zagospodarowania turystycznego: Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 i E70 oraz innych rzek Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława) wraz z likwidacją barier technicznych (np. zastępowanie mostów drogowych mostami zwodzonymi) oraz sieci marin bałtyckich" (s. 136). „Podejmowanie działań związanych z rozwojem żeglugi śródlądowej, w tym mających na celu poprawę powiązań portu w Elblągu z morzem, polegających m.in. na: Wisła do ujścia do Zatoki Gdańskiej – dostosowanie polskiego odcinka MDW E70 do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem minimum 240 dni w roku całodobowej żeglugi" (s.151). „Modernizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo-logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku MDW E70, np. infrastruktury portowej śródlądowej na wysokości Zajączkowa Tczewskiego, powiązanej z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim" (s. 151). „Aktywizację międzynarodowych dróg wodnych E70 i E40 – rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej (etap II) przez przystosowanie sieci portów i przystani żeglarskich do zróżnicowanych wymagań turystów krajowych i zagranicznych." (s. 205)

Źródło: opracowanie własne

Ocena zgodności zapisów *Strategii programowej MDW E70* z dokumentami regionalnymi

Strategia programowa MDW E70 zakładała dla województwa pomorskiego m.in. realizację projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej", realizację projektu „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław", programu ożywienia dróg wodnych Gdańska, utworzenie regularnych połączeń żeglugowych Gdańsk – Tczew – Biała Góra – Gniew – Malbork – Elbląg, budowę turystycznych portów w Korzeniewie, Tczewie i Kry-

nicy Morskiej wraz z systemem sieci mniejszych przystani i pomostów cumowniczych, reaktywację dawnych dróg wodnych np. Tugi, Motławy, Wisły Królewieckiej, budowę infrastruktury turystycznej przy śluzach (np. Przegalina, Gdańska Głowa i in.), budowę infrastruktury portowo-logistycznej w Malborku i Tczewie, likwidację przeszkód nawigacyjnych, konserwację i rozbudowę systemów melioracyjnych wzdłuż MDW E70, stworzenie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru morskiego Zalewu Wiślanego oraz rozbudowę plaż na północnym brzegu Zalewu i in. zadania te zostały w większości zaimplementowane do dokumentów regionalnych.

Województwo warmińsko-mazurskie

Rozwój MDW E70 w tym województwie z punktu widzenia turystyki wodnej ma istotne znaczenie stanowiąc dopełnienie budowanego produktu turystycznego, jaki stanowi Pętla Żuławska. Ponadto funkcjonuje tutaj regionalny port morski w Elblągu, obsługujący zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko-turystyczną. Strategiczną inwestycją, zarówno z punktu widzenia rozwoju regionalnego, jak i krajowego, jest budowa przekopu przez Mierzeję Wiślaną. 3 kwietnia 2017 roku prezydent RP Andrzej Duda podpisał Ustawę z dnia 24 lutego 2017 roku o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, której nadrzędnym celem jest usprawnienie przygotowania i realizacji ww. inwestycji. Przedsięwzięcie to ma umożliwić swobodną i całoroczną żeglugę statków morskich wszystkich bander do portu w Elblągu i pozostałych portów Zalewu Wiślanego. Port w Elblągu, jako piąty port morski kraju po Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, stałby się dostępny dla jednostek o parametrach morskich mających zanurzenie do 4 m, długość 100 m i szerokość 20 m.

Tab. 5.3.7. Wybrane zapisy regionalnych dokumentów planistyczno-strategicznych odnoszące się do MDW E70 w województwie warmińsko-mazurskim

Strategia rozwoju województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025 stanowiąca Załącznik nr 1 Uchwały nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r.

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„4.3. PRIORYTET: NOWOCZESNE SIECI. Warmińsko-mazurskie zostało włączone w krajowe i międzynarodowe systemy transportowe (…) W sąsiedztwie województwa znajdują się duże porty morskie w Gdańsku i Kaliningradzie, a potencjał komunikacyjny uzupełnia międzynarodowa droga wodna E70" (s. 26). „Największe problemy i słabości województwa w poszczególnych rodzajach transportu można scharakteryzować następująco: Transport żeglugą śródlądową – na terenie województwa istnieje 6 dróg wodnych, przy czym jedna – System Wielkich Jezior Mazurskich – tworzy rozległą sieć powiązań, a do pozostałych dróg wodnych należą: Kanał Bartnicki, Kanał Elbląski, Kanał Jagielloński, rzeka Nogat i rzeka Pisa. Mają one znaczenie dla turystyki wodnej. Znaczenie dróg śródlądowych dla transportu ładunków jest w przypadku Warmii i Mazur niewielkie w przeciwieństwie do transportu pasażerskiego" (s. 27). „Główne kierunki działań: (…) tworzenia sieciowych ponadregionalnych produktów turystycznych (głównie w oparciu o: międzynarodową drogę wodną: E70, z uwzględnieniem Żuław i Zalewu Wiślanego, jako kierunku turystycznego o rosnącym znaczeniu); kontynuacji realizacji Programu Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030; poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego (w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie)" (s. 54). „Główne kierunki działań: (…) Komunikacja i transport wodny, poprzez modernizację szlaków wodnych i rozbudowę już istniejących ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej" (s. 57),
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	
Pełna nazwa dokumentu/ informacja o przyjęciu dokumentu	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, stanowiący Załącznik nr 1 do Uchwały Nr VII/164/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 maja 2015 roku.
	„Najważniejszymi elementami składającymi się na powiązania drogami wodnymi w obszarze przygranicznym są morskie drogi wewnętrzne: rzeka Elbląg i Zalew Wiślany z przejściami granicznymi morskimi w Elblągu i Fromborku oraz międzynarodowa śródlądowa droga wodna E70 Rotterdam – Berlin – Bydgoszcz – Elbląg Kaliningrad. Planowana rewitalizacja drogi wodnej E70, obecnie niespełniającej wymaganych przepisami parametrów, będzie mieć znaczenie dla rozwoju turystyki. Wykorzystanie drogi do przewozów towarów nie ma ekonomicznego uzasadnienia ze względu na koszty przebudowy" (s. 32).

Zapisy w dokumencie odnoszące się do MDW E70	„Uzupełnieniem istniejącego systemu szlaków (drogowych, pieszych) byłaby realizacja planowanych projektowanych tras, m.in.: koncepcja rewitalizacji i rozbudowy drogi wodnej pomiędzy Wielkimi Jeziorami Mazurskimi i Kanałem Augustowskim, droga wodna E70, rowerowy Szlak Żelaznej Kurtyny, Szlak Frontu Wschodniego I Wojny Światowej, Europejskie Długodystansowe Szlaki Piesze" (s. 84). „Drogi wodne na polskim odcinku drogi E70 posiadają klasy niższe niż wymagane dla dróg międzynarodowych (zgodnie z nieratyfikowaną przez Polskę umową AGN). Brak na niej przewozów towarowych z powodu wieloletnich zaniedbań w konserwacji szlaku żeglownego, urządzeń i budowli hydrotechnicznych. Niezbędna jest rewitalizacja w celu dostosowania do wymaganych parametrów drogi wodnej międzynarodowej i w przyszłości włączenia jej do sieci TEN-T. W ten sposób województwo zyska połączenie z systemem międzynarodowych dróg wodnych" (s. 103) „Zarząd Portu Morskiego w Elblągu planuje także budowę terminali dla partnerów zagranicznych (ukraińskich i białoruskich). W przyszłości należy dążyć do współpracy portów w Gdańsku, Gdyni i Elblągu. W zależności od rozwoju gospodarczego regionu oraz możliwości portu, jak też warunków żeglugowych na Zalewie Wiślanym oraz na szlakach wodnych, port w Elblągu będzie obsługiwał: przewozy przygraniczne, morskie przewozy kabotażowe, przewozy lokalne, przewozy na kierunku wschód-zachód. Priorytetowe znaczenie dla zwiększenia roli portu w gospodarce regionu ma dostęp do otwartych wód Morza Bałtyckiego" (s. 104). „Rozwój śródlądowych dróg wodnych, poprzez działania prowadzące do zwiększenia roli transportu wodnego śródlądowego: rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 dla osiągnięcia odpowiedniej klasy technicznej umożliwiającej włączenie jej do sieci TEN-T" (s. 180).

Źródło: opracowanie własne

Ocena zgodności zapisów *Strategii programowej MDW E70* z dokumentami regionalnymi

Strategia programowa MDW E70 określa katalog 29 działań operacyjnych dedykowanych JST w województwie warmińsko-mazurskim. Należą do nich m.in. realizacja zadań Projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej", doprowadzenie głównego toru wodnego na Zalewie Wiślanym do IV klasy oraz utrzymanie żeglowności torów podejściowych do portów we Fromborku i Tolkmicku w III klasie i doprowadzenie parametrów żeglowności Kanału Jagiellońskiego co najmniej do II klasy, budowa mostu zwodzonego w Nowakowie, realizacja projektów odnowy wsi położonych wzdłuż

MDW E70 oraz modernizacja portów i przystani rybackich, budowę morskiego przejścia we Fromborku, budowa dworców żeglugi śródlądowej oraz dworca żeglugi morskiej w Elblągu, likwidacja przeszkód nawigacyjnych, uruchomienie przepraw promowych osobowo-samochodowych oraz tramwajów wodnych z Fromborka i Tolkmicka do Krynicy Morskiej, uruchomienie kolei nadzalewowej, realizacja sieci ścieżek rowerowych wokół Zalewu Wiślanego. Wymienione powyżej to tylko niektóre z działań, które tylko częściowo zostały zaimplementowane do regionalnych dokumentów strategicznych województwa warmińsko-mazurskiego.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza dokumentów strategiczno-planistycznych i jej ocena względem *Strategii programowej MDW E70* pozwala na zdefiniowanie następujących wniosków:

1. Budowa turystycznych portów bazowych i przystani turystycznych wzdłuż MDW E70 jest priorytetem, który znajduje się w dokumentach strategiczno-planistycznych wszystkich województw. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku priorytetów związanych z potrzebą rewitalizacji stref nadwodnych na cele rekreacyjno-sportowe i kulturalno-rozrywkowe. Stan realizacji infrastruktury turystyki wodnej na MDW E70 został szczegółowo przeanalizowany w rozdziale 8. Ocena stanu realizacji koncepcji programowo-przestrzennej.
2. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż szlaku to kolejny wspólny cel, który można odnaleźć w dokumentach wszystkich analizowanych województw.
3. Każde z województw położonych wzdłuż MDW E70 wskazuje na niewykorzystany potencjał tego szlaku wodnego, podkreślając, że przede wszystkim ma on szanse rozwinąć się w kierunku turystyki wodnej. Znacznie niżej oceniane są perspektywy rozwoju MDW E70 w kontekście przewozu towarów i stworzenia realnej alternatywy dla połączeń kolejowych i drogowych. W analizowanych dokumentach każdorazowo wskazywano na potencjał do rozwoju w związku z obecnością drogi wodnej w regionie, z jednoczesnym diagnozowaniem problemu jaki stanowi zły stan techniczny większości odcinków MDW E70 oraz potrzeba ich modernizacji i utrzymania.

4. W związku ze znikomym udziałem żeglugi śródlądowej w ogólnej strukturze przewozowej kraju priorytety związane z zagospodarowaniem terenów na funkcje portowe i temu towarzyszące są znacznie słabiej eksponowane. W dokumentach województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego praktycznie nie ma takich zapisów. Kujawsko-pomorskie przewiduje działania związane z gospodarczym wykorzystaniem nadwodnego położenia, wskazując w strategii na lokalizację portu multimodalnego w okolicach Bydgszczy-Łęgnowa, a warmińsko-mazurski na rozbudowę portu morskiego w Elblągu. Realizacja każdej z dwóch ww. inwestycji uzależniona jest od realizacji strategicznych zadań będących w kompetencji administracji rządowej, tj. realizacji projektu budowy Kaskady Dolnej Wisły oraz przekopu przez Mierzeję Wiślaną. Z kolei w województwie pomorskim bardzo duży nacisk został położony na rewitalizację dróg wodnych E40 i E70, zarówno w kontekście transportowym, turystycznym, jak i ochrony przed powodzią.

Powyższe wnioski wskazują na silne zaangażowani samorządów województw w problematykę rewitalizacji i rozwoju MDW E70. Zapisy w regionalnych dokumentach strategicznych potwierdzają, iż stanowisko w zakresie koncepcji zagospodarowania na cele turystyczne i transportowe analizowanego szlaku wyrażone w 2010 roku w *Strategii programowej MDW E70* zostało konsekwentnie zaimplementowane do aktualizowanych regionalnych dokumentów strategicznych i planistycznych, powstałych w większości po 2010 roku. Zapisy te świadczą również o wzroście świadomości społecznej dotyczącej istnienia MDW E70 i potrzeby jej aktywizacji gospodarczej. Postulaty związane z zagospodarowaniem szlaku na cele turystyki wodnej świadczą również o dobrej jakości wód powierzchniowych.

Zdefiniowanie celów i priorytetów dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż MDW E70 w regionalnych dokumentach strategicznych i planistycznych pozwoliło na ich realizację w ramach regionalnych programów operacyjnych i innych programów współfinansowanych ze środków UE. Dzięki powyższym wzrosła popularność żeglugi turystycznej jako sposobu aktywnego spędzania wolnego czasu i poznawania regionów „od strony wody". Wysoka atrakcyjność krajobrazowa i ogromne zasoby walorów kulturowych wzmacniają potencjał MDW E70.

6.
Międzynarodowa Droga Wodna E70 w rozwoju lokalnym

6.1. Geografia i rozwój miast nadrzecznych. Kształtowanie relacji miasto-rzeka – ujęcie teoretyczne

Wśród miast wszystkich typów, miasta nadrzeczne są szczególnymi jednostkami osadniczymi i posiadają charakterystyczną odrębność (Czarnecki 1965, 1968; Wrzosek 1976; Pancewicz 2002, 2004). Charakteryzuje je duża różnorodność i indywidualne cechy każdego z nich, wynikające z sytuacji topograficznej miejsca, w którym były zakładane oraz dalszego rozwoju przestrzennego. O specyfice miast nadrzecznych decyduje niepowtarzalność cech środowiska przyrodniczego danego obszaru, a także warunki kulturowe i gospodarcze, w których powstawało i rozwijało się miasto nad rzeką (Bogdanowski 1996; Ostrowski 1996; Pancewicz 2002, 2004; Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2016; Wroński 2016).

Z punktu widzenia geografii miasta nadrzeczne i ich strukturę można scharakteryzować m.in. w odniesieniu do położenia geograficznego (ogólnego i szczegółowego), morfologii obejmującej układ przestrzenny oraz fizjonomię miasta i jego genezę, struktury przestrzenno-funkcjonalnej oraz relacji rzeka-miasto.

Wzdłuż drogi wodnej MDW E70 występuje bogata i zróżnicowana sieć miast nadrzecznych. Położenie geograficzne, kontekst historyczny i rozwój miast nadrzecznych położonych wzdłuż MDW E70 w niniejszej publikacji rozpatrywano na tle szerszych europejskich przemian miast nadrzecznych, podziałów i klasyfikacji tych ośrodków występujących w literaturze z zakresu nauk geograficznych oraz architektury i urbanistyki.

Położenie i morfologia miast nadrzecznych

W literaturze geograficznej oraz z zakresu urbanistyki znaleźć można różnego rodzaju klasyfikacje nadrzecznego położenia historycznych ośrodków miejskich. Wskazują one na pewne prawidłowości w lokalizacji miast nadrzecznych (Kiełczewska-Zaleska 1956; Czarnecki 1965, 1968; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004).

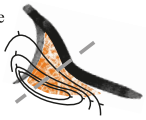
Jedną z charakterystycznych, wyraźnie eksponowanych cech miast nadrzecznych, jest fizjonomiczny czynnik budowy morfologicznej historycznych ośrodków nadrzecznych.

Biorąc pod uwagę lokalizację szczegółową (topograficzną) wyróżnić można kilka typów utytułowania topograficznego (historycznych ośrodków miejskich) związanego rzeką (Liszewski 1995; Kiełczewska-Zaleska 1956; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004) (ryc. 6.1.1):

1. Położenie wyspowe – na wyspie, między odnogami (ramionami) rzeki.
2. Położenie dolinno-denne – na dnie doliny (najczęściej na pierwszej terasie zalewowej) w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki.
3. Położenie krawędziowe oraz na skarpie, na wysokim brzegu rzeki.
4. Położenie zakolowe, w zakolach meandrującej rzeki.
5. Położenie u zbiegu rzek, w widłach rzek (w miejscu połączenia wodnych szlaków komunikacyjnych).
6. Położenie przyujściowe (przy ujściu dużego systemu rzecznego).

Położenie topograficzne ulegało zmianom wraz z rozwojem przestrzennym miast nadrzecznych. Miasto rozwijając się i rozbudowując zagospodarowywało dla swoich potrzeb coraz to nowe tereny (Liszewski 1995). Zróżnicowanie warunków topograficznych przyczyniło się do nadania miastom nadrzecznym indywidualnego oblicza.

Z punktu widzenia geografii miast nadrzecznych bardzo interesującym zagadnieniem jest także morfologia miasta, czyli jego budowa wewnętrzna powiązana często z fizjonomią (wyglądem i krajobrazem) miasta (Liszewski 1995; Koter 1974). Rozpatrując strukturę przestrzenną miast nadrzecz-

Typ położenia	Przykłady
położenie wyspowe, obronne	Paryż (Ile da la Cite), Wrocław (Ostrów Tumski), Poznań (Ostrów Tumski), Głogów, Kalisz, Opole (Wyspa Pasiecka)
położenie dolinnodenne, obronne	Duisburg, Lipsk, Poznań (miasto lokacyjne), Wrocław (miasto lokacyjne), Bydgoszcz (miasto lokacyjne), Gdańsk
położenie na wydłużonym cyplu	Besancon, Berno, Lidzbark Warmiński, Kamieniec Podolski
położenie krawędziowe (brzegowe lub na skarpie), obronne	Praga, Magdeburg, Tuluza, Bordeaux,Warszawa, Kraków (Wawel), Sandomierz, Płock, Grudziądz, Włocławek,
położenie w widłach rzek, obronne	Moskwa, Lyon, Frankfurt nad Menem, Berlin, Nowy Sącz, Krosno
położenie przy ujściu rzeki spławnej do wielkich akwenów, komunikacyjne	Lubeka, Nontes, Hamburg, Brugia, Gdańsk, Szczecin
położenie na skrzyżowaniu dróg lądowych i wodnych, komunikacyjne	Frankfurt nad Odrą, Brodnica, Zamość, Krasnobród, Przemyśl, Toruń
położenie pomiędzy jeziorem a rozlewiskiem rzeki	Zurych, Genewa, Marsylia
położenie mieszane 	Kolonia, Bazylea, Kazimierz Dolny, Kalisz

Ryc. 6.1.1. Położenie topograficzne historycznych ośrodków miejskich

Źródło: opracowanie Muszyńska-Jeleszyńska 2012 na podstawie Kiełczewska-Zaleska 1956; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004

nych można zatem określić również pewne prawidłowości i podobieństwa dotyczące elementów historycznego rozplanowania tych ośrodków (sieć ulic i placów). Na tej podstawie można wyróżnić następujące typy układów przestrzennych miast nadrzecznych: grzebieniowy, wzdłużny, osiowy i krajobrazowy (Ostrowski 1996; Pancewicz 2004) (ryc. 6.1.2).

Typ układu		Przykłady
	GRZEBIENIOWY rozwijany wzdłuż szerokiej ulicy, układ równoległych ulic dochodzących prostopadle do nabrzeża rzeki, portu, otwarty ku wodzie	miasta zakładane na lubeckim prawie miejskim: Lubeka, Genewa, Zurych nowe miasta portowe: Elbląg, Toruń, Gdańsk
	WZDŁUŻNY, LINEARNY główne ulice równoległe do rzeki, współczesną formą układu wzdłużnego są wyróżniające się w strukturze miejskiej, poprowadzone równolegle do rzeki, w bliskiej odległości główne arterie komunikacyjne	Fryburg, Berno, Lyon
	OSIOWY, PROSTOPADŁY główna ulica prowadząca w kierunku przeprawy, przebiegająca prostopadle do rzeki, układ ten charakteryzował miasta, w których funkcjonowała przeprawa przez rzekę	Kalisz, Pułtusk, Puerta la Reina
	KRAJOBRAZOWY, NATURALNY siatka ulic dostosowana do ukształtowania terenu, układ charakterystyczny dla miast o trudnych warunkach lokalizacyjnych np. położonych na wzgórzu, w zakolu rzeki	Krumlov, Durham

Ryc. 6.1.2. Układy przestrzenne miasta nadrzecznych – rozplanowanie historycznych ośrodków miejskich

Źródło: opracowanie Muszyńska-Jeleszyńska 2012 na podstawie Pancewicz 2004

W odniesieniu do położenia miasta względem rzeki i rozwoju przestrzennego można wskazać dwa główne typy miast nadrzecznych, do których należą miasta jednobrzeżne (pasmowe i styczne) i dwubrzeżne (scalone, dysproporcjonalne, wiązane i rozproszone) zróżnicowane z uwagi na powiązania rzeki z przestrzenią miasta (Wrzosek 1976; Pancewicz 2004) (ryc. 6.1.3).

Typ położenia		Przykłady
położenie dwubrzeżne, scalone całkowita integracja rzeki z miastem		Paryż, Londyn, Lyon, Budapeszt, Wrocław, Bydgoszcz
położenie dwubrzeżne, dysproporcjonalne miasto podzielone przez rzekę na części różnej wielkości		Frankfurt nad Odrą
położenie dwubrzeżne, wiązane układ podwójnych miast nadrzecznych		Gubin - Guben, Frankfurt - Słubice, Bielsko-Biała
położenie dwubrzeżne, rozproszone układ połączonych, niespójnych jednostek urbanistycznych		Warszawa, Kraków
położenie jednobrzeżne, pasmowe zabudowa miejska zlokalizowana wzdłuż jednego brzegu rzeki		Grudziądz, Włocławek
położenie jednobrzeżne,styczne powiązanie miasta z rzeka przez przeprawę mostową		Gniew

Ryc. 6.1.3. Położenie miast względem rzeki

Źródło: opracowanie Muszyńska-Jeleszyńska 2012 na podstawie Wrzosek 1976; Pancewicz 2004

Za Wrzoskiem (1976) i Liszewskim (1995) można także wskazać na nieco inne ujęcie tej klasyfikacji uwzględniającej zarówno położenie miasta w stosunku do biegu rzeki oraz okres rozwoju, w którym przekroczyły one barierę, jaką stanowiła rzeka. Wyróżnia się w tym przypadku trzy główne typy miast:

1. miasta, które już w XIX wieku rozwijały się po obu stronach rzeki
2. miasta, które dopiero w drugiej połowie XIX wieku lub na początku XX wieku przekroczyły rzekę
3. miasta jednobrzeżne, które w swoim rozwoju przestrzennym nie przekroczyły bariery rzeki i nadal rozwijają się na jednym jej brzegu.

Obecnie pierwotne cechy lokalizacji miast nadrzecznych i jej związek z rzeką bardzo często są nieczytelne z powodu zmian sieci rzecznej w obrębie miast w wyniku ich rozwoju.

Relacje rzeka – miasto

Rzeki zawsze pełniły ważne funkcje w miastach, przez które przepływały. Relacje rzeka – miasto, często bardzo złożone, ewaluowały wraz z rozwojem miasta od „przenikania" poprzez „wykluczenie" (zarówno w aspekcie fizycznym jak i mentalnym) do ponownego „pojednania się". Rzeki i kanały wykorzystywano jako szlaki komunikacyjne i handlowe oraz zagospodarowywano je dla celów żeglugi, spławu, handlu zbożem, rybołówstwa oraz obronności. Zmianom podlegały również tereny nadrzeczne, zwłaszcza ich funkcje i zagospodarowanie (Chalin 1980; Drapella-Hermansdorfer 1998; Bańkowska 2000; Pancewicz 2004; Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak, Wroński 2016).

Przemiany w relacji rzeka – miasto można opisać i przedstawić na podstawie koncepcji cyklu życia. W odniesieniu do miast nadrzecznych i relacji rzeka-miasto cykl ten składa się kolejno z fazy wzrostu, dojrzałości, starości, opuszczenia (zaniedbania) i rewitalizacji (Marcadon, Comtois 1996; Chasseriau, Peyon 2004).

Początkowo związki między miastem i rzeką polegały na zagospodarowywaniu rzeki dla potrzeb miasta i jego mieszkańców, głównie połowu ryb i wymiany dób. Miasta wykorzystywały przywilej nadrzecznej lokalizacji oraz liczne uprawnienia dotyczące możliwości eksploatowania wód w zakresie rybołówstwa, składu i spławu zboża, drewna, soli i innych towarów, a także budowy młynów. Dogodne położenie miast nad spławną rzeką sprzyjało rozwojowi żeglugi śródlądowej, handlu oraz rzemiosł zajmujących się ich obsługą, co było podstawą bogacenia się wielu miast zlokalizowanych przy ważnych szlakach wodnych (np. Toruń, Gdańsk, Bydgoszcz) (Bogucka, Samsonowicz 1986; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004).

Sposób wykorzystywania rzeki wpływał na zagospodarowanie jej nadbrzeży. Nad rzekami i w ich korytach lokalizowano liczne urządzenia i budowle hydrotechniczne, takie jak siłownie wodne, jazy i śluzy, przeprawy, komory celne, a także obiekty i warsztaty wykorzystujące siłę wody – tartaki, folusze, kuźnie, rzeźnie oraz inne obiekty, takie jak spichrze, młyny, mennice, urządzenia przeładunkowe oraz składy towarów, w tym drewna i soli (Ostrowski 1996). Obiekty te były ważnym elementem zagospodarowania wielu miast nadrzecznych (np. Toruń, Elbląg, Grudziądz, Bydgoszcz). Na terenach nadrzecznych powstawały warsztaty i osady ludzi reprezentujących działalności, które w procesie produkcyjnym wykorzystywały wodę: garbarze, szewcy, młynarze, płóciennicy, piwowarzy, rzemieślnicy zajmujący się obróbką i składowaniem drewna (Kaniecki 1995, 1996; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004). W strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miast nadrzecznych ważną rolę odgrywał port rzeczny wraz z towarzyszącą mu zabudową, do której należały: przystań (nadbrzeże przeładunkowe), urządzenia przeładunkowe oraz warsztaty szkutnicze. W ten sposób zaczęły się formować nadrzeczne zespoły rzemieślnicze i portowe jako ośrodki życia gospodarczego miast, m.in. Elbląg, Toruń, Bydgoszcz, Gdańsk. Jednostki te posiadały własny układ przestrzenny, rozproszoną zabudowę oraz odmienną niż na obszarze miasta lokacyjnego architekturę, odpowiednią dla podmiejskich dzielnic rzemieślniczych i portowych (Ostrowski 1996; Pancewicz 2004).

W niektórych ośrodkach nadrzecznych, zwłaszcza tych największych, w sąsiedztwie rzeki lokalizowano szereg reprezentacyjnych obiektów, jak: zespoły klasztorne, kościoły, ratusze, pałace, zamki oraz nadrzeczne założenia i otwarte przestrzenie takie, jak: promenady, aleje, bulwary, parki miejskie. W miastach tych nabrzeża stały się miejscem reprezentacyjnym, planowo kształtowanym i zagospodarowywanym (Ostrowski 1996; Drapella-Hermansdorfer 1998; Pancewicz 2004).

Rozwój miast następował po obu stronach rzeki i wzdłuż jej koryta poprzez wchłanianie przedmieść i osad rzemieślniczych oraz pozyskiwanie niezagospodarowanych jeszcze terenów pod nowe dzielnice (np. Elbląg, Bydgoszcz). Proces ten wiązał się z koniecznością integracji obszarów znajdujących się na przeciwległych brzegach rzeki (Wrzosek 1976; Pancewicz 2004).

Z dużym uproszeniem można przyjąć, że do XVIII wieku miasto i rzeka pozostawały w ścisłych relacjach przestrzenno-funkcjonalnych. Rzeka była ważnym elementem struktury przestrzennej, układu komunikacyjnego i transportowego miasta nadrzecznego, determinowała charakter zabudowy

oraz indywidualność i różnorodność zagospodarowania nabrzeży (Pancewicz 2002).

Kolejny ważny etap rozwoju struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast nadrzecznych oraz kształtowania relacji miasto-rzeka był związany z epoką industrializacji i trwał od drugiej połowy XVIII aż do początku XX wieku (Chasseriau, Peyon 2004). Okres ten charakteryzował się silnymi związkami między miastem i rzeką. Rzeka była ważnym elementem tkanki miejskiej oraz niezbędnym czynnikiem rozwijającego się przemysłu i transportu towarów (Chasseriau, Peyon 2004). W pierwszym okresie industrializacji rozpoczęła się również intensywna przebudowa sieci hydrograficznej i budowa dróg wodnych. W tym czasie prowadzono działania polegające na regulacji rzek, ich kanalizowaniu oraz budowie kanałów lateralnych i kanałów żeglugowych (Ostrowski 1996; Pancewicz 2004). Rozwój transportu wodnego przyczynił się do powstania wielu znaczących dziś portów rzecznych oraz rozwoju wyspecjalizowanych gałęzi przemysłu.

Inwestycje na śródlądowych drogach wodnych zostały zahamowane w drugiej połowie XIX wieku wraz z rozwojem linii kolejowych. W związku z rozbudową dróg żelaznych, lokalizacją w miastach dworców oraz budową infrastruktury kolejowej, w tym mostów, w drugiej połowie XIX wieku większość do tej pory jednobrzeżnych miast nadrzecznych przekroczyło rzekę i mogło rozwijać się jako miasto dwubrzeżne (Wrzosek 1976; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004). Tereny nadrzeczne były wówczas atrakcyjnym miejscem dla rozmieszczenia licznych inwestycji przemysłowych. Powstające wzdłuż koryta rzeki duże dzielnice przemysłowe, portowo-magazynowe oraz kolejowo-magazynowe miały charakter monofunkcyjny oraz były barierą pomiędzy miastem a rzeką (Wrzosek 1976; Liszewski 1995; Pancewicz 2002, 2004, 2006; Chasseriau, Peyon 2004). Rozwój przestrzenny miast nadrzecznych następował również poprzez włączanie w granice miasta obszarów wiejskich i grodztw oraz innych obszarów położonych po obu stronach rzeki o odrębnych funkcjach, odpowiadającemu im zagospodarowaniu, architekturze, formie i rozplanowaniu (Wrzosek 1976; Ostrowski 1996; Pancewicz 2004).

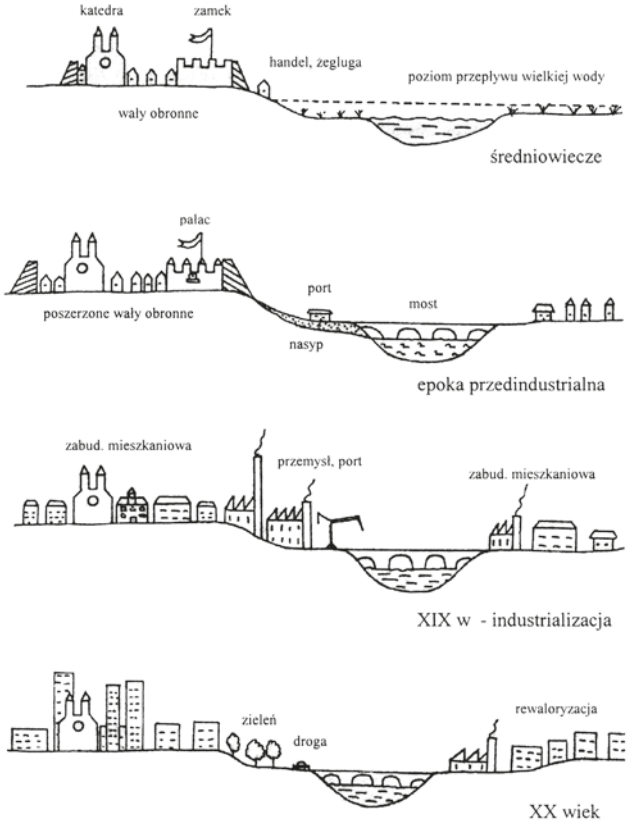
Wieki XIX i XX były najbardziej dynamicznym okresem rozwoju miast nadrzecznych związanym z kolejnym etapem industrializacji (Chasseriau, Peyon 2004). Był to okres intensywnej eksploatacji rzeki, która w pełni została podporządkowana potrzebom gospodarczym miasta. Korzyści ekonomiczne wynikające z obecności wody w mieście były na tyle wysokie, że nie zauważano narastających stopniowo niebezpieczeństw. W tym okresie

pojawiło się również zachwianie równowagi pomiędzy korzyściami wynikającymi z obecności rzeki w mieście a ograniczeniami (bariera dla rozwijającej się bardzo dynamicznie komunikacji) i problemami oraz zagrożeniami, jakie stwarza rzeka (zanieczyszczenie wód, okresowe powodzie).

W okresie tym rozpoczęła się również stopniowa separacja miasta od rzeki, a także zrywanie relacji przestrzenno-funkcjonalnych. Pozyskiwanie nowych terenów dla potrzeb rozbudowującego się miasta oraz powstawanie nowych jednostek miejskich, oddalonych od rzeki powodowało zmianę relacji między miastem i rzeką oraz alienację rzeki i terenów nadrzecznych w przestrzeni miejskiej (Chasseriau, Peyon 2004). Bardzo intensywny rozwój indywidualnych środków transportu, budowa dróg i infrastruktury spowodowały odcięcie rzek od pozostałych obszarów miejskich. Wzdłuż koryt rzeki i kanałów powstały duże arterie i ciągi komunikacyjne (Ostrowski 1996; Pancewicz 2004). Zaprzestano inwestowania w utrzymanie dróg wodnych, co w znacznym stopniu przyczyniło się do pogorszenia warunków hydrologicznych i hydrograficznych oraz degradacji i dekapitalizacji zabudowy. Rzeka i tereny nadrzeczne stopniowo przestawały być atrakcyjne dla lokalizacji przemysłu. Dzielnice nadrzeczne straciły swoje funkcje, a dawne aktywności przenoszono w inne bardziej dogodne miejsca (peryferie, tereny podmiejskie). Wzdłuż rzek i kanałów powstawały nieużytki oraz tereny zdegradowane, będące pozostałościami po okresie silnej industrializacji. Rzeka w mieście, zwłaszcza w gospodarce odgrywała coraz mniejszą rolę z uwagi na brak wymiernych korzyści ekonomicznych, związanych z jej użytkowaniem (Ostrowski 1996; Pancewicz 2004). Z tego względu w wielu miastach nadrzecznych zmniejszano powierzchnię wód poprzez zasypywanie starych koryt rzecznych, niedrożnych kanałów, odcinanie odnóg, wykorzystując te tereny pod nowe inwestycje, zgodnie z ówczesnymi potrzebami i wzorcami gospodarowania przestrzenią (np. zasypanie fragmentu odcinka tzw. Starego Kanału Bydgoskiego w Bydgoszczy). Funkcje rzeki ograniczone zostały do odprowadzania ścieków oraz utrzymywania ekosystemów wodnych i od wody zależnych (Ostrowski 1996; Chasseriau, Peyon 2004). W okresie tym pojawiła się tendencja zmierzająca do stopniowej separacji miasta od rzeki oraz załamanie relacji przestrzenno-funkcjonalnych. W ten sposób stopniowo miasta zaczęły odwracać się od rzek, które przestały być już główną osią urbanizacji (Pancewicz 2002; 2004; Chasseriau, Peyon 2004). Rzeka i inne cieki były postrzegane jako czynnik ograniczający uciążliwy ograniczający rozwój i zagospodarowanie układów komunikacyjnych oraz zabudowy

terenu. Ta ostatnia, schyłkowa faza charakteryzująca się całkowitym zerwaniem relacji przestrzenno-funkcjonalnych między miastem i rzeką trwała aż do lat 1980-1990 XX wieku i w głównej mierze dotyczyła okresu postindustrialnego (Chasseriau, Peyon 2004).

W Europie od końca lat 80-90. XX wieku w wielu miastach nadrzecznych zaczęto dostrzegać znaczenie rzeki dla rozwoju miasta i jego tożsamości (Pancewicz 2002, 2004; Chasseriau, Peyon 2004) (patrz ryc. 6.1.4). Jest to również charakterystyczne dla obecnego okresu związanego z odnawianiem relacji między miastem a rzeką. W różnych krajach i miastach nadrzecznych okres ten obejmował różne ramy czasowe, charakteryzował się odmiennymi procesami i podejściem do kształtowania tych relacji (Chasseriau, Peyon



Ryc. 6.1.4. Kształtowanie wzajemnych powiązań pomiędzy miastem a rzeką. Przemiany przestrzenno-funkcjonalne terenów nadrzecznych wg Claude'a Chaline'a

Źródło: Chalin 1980, za Pancewicz 2014

2004). W drugiej połowie XX wieku nastąpiła olbrzymia rozbieżność pomiędzy rozwojem miast nadrzecznych w Europie Zachodniej i Wschodniej.

W historycznym rozwoju miast nadrzecznych tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie rzek i kanałów pełniły różne funkcje miejskie, takie jak: obronne, transportowe, przemysłowe, prestiżowe, turystyczne czy reprezentacyjne (Bańkowska 2000; Pancewicz 2004). Na sposób ich zagospodarowania największy wpływ miały żegluga śródlądowa i handel, przemysł, kolej oraz komunikacja kołowa (Pancewicz 2002, 2004). Miejskie tereny nadrzeczne odzwierciedlają proces kształtowania się struktury przestrzenno-funkcjonalne miast nadrzecznych (Pancewicz 2004). W strukturze tej tereny nadrzeczne charakteryzują się zróżnicowaniem funkcjonalnym, odmiennym sposobem użytkowania i zagospodarowania teren.

6.2. Historia, rozwój przestrzenny i struktura wybranych miast nadrzecznych MDW E70

Teza o ważnej roli rzek w formowaniu się i funkcjonowaniu sieci osadniczej (zwłaszcza wczesnośredniowiecznej) w Polsce należała zawsze do prawd oczywistych i niekwestionowanych. Na organizującą rolę rzek w kształtowaniu osadnictwa wskazywał również Eugeniusz Romer w znanym szkicu o roli rzek w historii i geografii narodów. Jak twierdził ten wybitny antropogeograf po pierwsze „gęstość [...] sieci wodnej, rozmiary, a w pierwszym rzędzie dostępność rzek są miarą kultury i zaludnienia lądów" po drugie, że „rzeka i dolina są dwa nieoddzielne od siebie utwory" bowiem „rzeka życiem organicznem jej właściwe, dolina swą żyźniejszą glebą zapraszają do osadnictwa; rzeka jest zwykle drogą wodną, dolina od natury wskazaną drogą lądową" (za Labuda 2002).

Rzeki od najdawniejszych czasów przyciągały osadnictwo z wielu względów. Były one bowiem: naturalnymi zbiornikami żywności (połów ryb), wygodnymi szlakami komunikacyjnymi (spław płodów rolnych i leśnych) i handlowymi (obrót towarowy). Symbioza miasta i rzeki jest zjawiskiem potwierdzonym przez niezliczoną ilość realizacji.

Wymienione wyżej zależności mają odzwierciedlenie w rozwoju osadnictwa na terenach położonych wzdłuż MDW E70. Sieć miast oraz wsi zakładanych i rozwijających się nad poszczególnymi jej odcinkami (Odrą, Wartą,

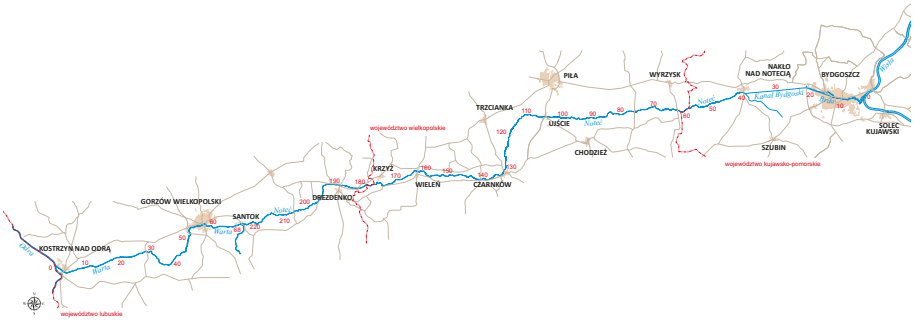
Notecią, Brdą i Kanałem Bydgoskim, Wisłą, Nogatem oraz rzeką Elbląg) jest bardzo bogata i zróżnicowana. O specyfice każdego z ośrodków nadrzecznych w znacznym stopniu decydowała rzeka. Odgrywała ona zazwyczaj istotną rolę w lokalizacji generalnej miasta związanej z położeniem komunikacyjnym oraz w lokalizacji szczegółowej określającej topograficzne położenie miasta (Słodczyk 2014). Piękno przyrody nadrzecznych regionów położonych wzdłuż drogi wodnej E70 wzbogaca i uzupełnia krajobraz kulturowy wraz z siecią historycznych miast i wsi. To właśnie ośrodki osadnicze, które powstawały w strategicznych miejscach nad rzeką, zdecydowały o bogactwie i rozwoju nadrzecznych regionów.

Podejmując problematykę geograficzną miast nadrzecznych zlokalizowanych wzdłuż drogi wodnej E70 dokonano analizy ich położenia geograficznego z uwzględnieniem położenia ogólnego oraz szczegółowego (topograficznego) oraz krótkiego kontekstu ich historycznego rozwoju. Przedmiotem poniższych analiz są wybrane miasta nadrzeczne rozpatrywane w ujęciu ich relacji z rzeką.

Wybór miast do analizy był z założenia subiektywny, lecz uwzględniał i nawiązywał także m.in. do zapisów *Koncepcji programowo-przestrzennej...* (t. II), w której wyróżnia się punkty węzłowe MDW E70 jako najistotniejszych dla rozwoju kompleksowej turystyki wodnej będącej istotnym czynnikiem rozwoju miast, gmin i regionów położonych wzdłuż analizowanego szlaku wodnego. W związku z powyższym przedmiotem analiz były wybrane następujące ośrodki osadnicze zlokalizowane wzdłuż poszczególnych odcinków MDW E70: Kostrzyn nad Odrą, nadwarciański Gorzów Wielkopolski, Santok (u ujścia Noteci do Warty), miasta nadnoteckie Krzyż Wielkopolski, Czarnków, Ujście i Nakło nad Notecią, Bydgoszcz (nad Brdą, Wisłą i Kanałem Bydgoskim), miasta nadwiślańskie Toruń, Grudziądz, Gniew, Malbork nad Nogatem, Elbląg, Kąty Rybackie i Krynica Morska na Mierzei Wiślanej oraz Frombork. Analizy przeprowadzono i zaprezentowano w podziale MDW E70 na odcinek wschód-zachód (ryc. 6.2.1) oraz południe-północ (ryc. 6.2.13).

Podkreślić należy, że prezentowane poniżej analizy dotyczą wybranych zagadnień, wydarzeń i faktów historycznych związanych z rozwojem i kształtowaniem się struktury przestrzennej miast. Każdy z ośrodków osadniczych zlokalizowanych wzdłuż MDW E70 ma bardzo bogatą historię, której nie sposób opisać w jednym opracowaniu. Jest to zatem tylko przyczynek do dalszych dociekań i badań naukowych związanych z prezentowanym zagadnieniem.

Wybrane miasta MDW E70 na odcinku wschód-zachód



Ryc. 6.2.1. Wybrane miasta nadrzeczne MDW E70 na odcinku wschód-zachód
Źródło: Międzynarodowa Droga Wodna E70 – przewodnik dla wodniaków, 2014

Bydgoszcz miasto nad Wisłą, Brdą i Kanałem Bydgoskim

Bydgoszcz (353 938 mieszkańców) jest miastem położonym w województwie kujawsko-pomorskim. Zachwyca swym położeniem u ujścia rzeki Brdy do Wisły i nad Kanałem Bydgoskim. Pod względem fizycznogeograficznym Bydgoszcz zlokalizowana jest na styku kilku mezoregionów: Kotliny Toruńskiej, Doliny Fordońskiej, Doliny Brdy, Wysoczyzny Świeckiej, Pojezierza Krajeńskiego oraz Pojezierza Chełmińskiego (Kondracki 1978). Brda w Bydgoszczy, w samym centrum miasta w malowniczy sposób, charakterystycznym zakolem (Wyspa Młyńska) zmienia swój bieg z południkowego na równoleżnikowy i uchodzi do Wisły (fot. 6.2.1).

Historia Bydgoszczy od samego początku istnienia ośrodka miejskiego (XIV wiek), ale również w okresie przedlokacyjnym (gród) była związana z położeniem nad Brdą w niewielkiej odległości od Wisły, a w późniejszym okresie również nad Kanałem Bydgoskim i ich gospodarczym wykorzystaniem.

Rozwój osadnictwa wczesnodziejowego na obszarze międzyrzecza Brdy i Wisły był ściśle zależny od sieci rzecznej. Wynikał z ówczesnej topografii i korzystnego położenia tego terytorium na suchym przesmyku, pomiędzy kolanem Wisły a szeroką bagnistą doliną Noteci, będącą niezwykle trudną do przebycia barierą oddzielającą Wielkopolskę i Kujawy od Pomorza (położenie obronne). W XI wieku funkcjonowała przeprawa przez Brdę prowadząca lądowy szlak komunikacyjny lewym brzegiem Wisły z Kujaw na północ w kie-

Fot. 6.2.1 Bydgoszcz nad rzeką Brdą - śródmiejski odcinek rzeki wraz z Wyspą Młyńską

Źródło R. Sawicki

runku Gdańska. Na lewym brzegu Wisły w okresie XI-XIV wieku funkcjonował zespół grodowy w Wyszogrodzie (Kabaciński 1980; Biskup 1991; Czachorowski 1997). Proces osadniczy postępował wzdłuż Brdy w równoleżnikowym jej biegu. Szczególnym miejscem, z punktu widzenia rozwoju osadnictwa wczesnodziejowego i późniejszego kształtowania się średniowiecznego zespołu miejskiego, było zakole Brdy, gdzie rzeka zmieniała swój bieg z południkowego na równoleżnikowy. Od XII wieku na tym charakterystycznym obszarze nadrzecznym nastąpił proces intensyfikacji osadnictwa. W XII-XIII wieku powstał tu ośrodek grodowy, a w XIV wieku, na zachód od grodu zostało założone miasto. Gród bydgoski, podobnie jak ten w Wyszogrodzie, ze względu na swoje położenie i funkcjonowanie przy nim przeprawy przez Brdę i komory celnej, pełnił ważną rolę komunikacyjną i strategiczną w ówczesnej sieci osadniczej.

Ważne zmiany w obrazie osadnictwa na obszarze dzisiejszej Bydgoszczy zaszły wraz z lokacją miasta przez Kazimierza Wielkiego w XIV wieku (1346 rok). Miasto lokacyjne zajęło powierzchnię I terasy nadzalewowe, znajdujące się 4 m powyżej poziomu rzeki, na lewym brzegu Brdy (poło-

żenie dolinnodenne). Do lokacji doszło w bardzo dogodnym gospodarczo miejscu, tuż przy zamku, gdzie już wcześniej istniała przeprawa przez Brdę, gdzie możliwe było łagodne dojście do rzeki z obu stron i niewielka szerokość samej rzeki – 30-40 m oraz w punkcie krzyżowania się dawnych szlaków komunikacyjnych wschód-zachód i północ-południe (Biskup 1991). Z urbanistycznego punktu widzenia Bydgoszcz w wiekach średnich była trójczłonowym zespołem osadniczym, obejmującym lewobrzeżne miasto lokacyjne, zamek oraz przedmieścia z tzw. Wyspą Młyńską. Zasadnicze ramy przestrzennego rozwoju miasta i jego kształtu wyznaczały trzy czynniki: układ hydrograficzny, lokalne warunki terenowe oraz przebieg szlaków handlowych (Czachorowski 1997).

Wraz z przywilejem lokacyjnym Bydgoszcz uzyskała wiele uprawnień, które wpłynęły na jej rozwój gospodarczy i przestrzenny. Obejmowały one np. prawo do bicia monet (na przełomie XV/XVI wieku nad Brdą na tzw. Wyspie Młyńskiej funkcjonowała mennica królewska), czy też prawo prowadzenia handlu spławnego na Brdzie. Obrót zbożem i solą (składy solne i warzelnia soli) stał się specjalnością bydgoskiego handlu i gospodarki. W XV wieku Brda została uznana za rzekę żeglowną (Biskup 1991). Powyżej Bydgoszczy Brdę wykorzystywano jedynie do spławu drewna z pobliskich lasów (kaszubskich, bydgoskich i koronowskich). Najpoważniejsze miejsce w grupie towarów spławianych Brdą i Wisłą do Gdańska zajmowało zboże. Bydgoszcz czerpała z tego faktu bardzo duże korzyści. W związku z tym w mieście rozwijało się także młynarstwo, a w przywileju lokacyjnym Bydgoszcz otrzymała prawo do budowy młynów (w tym młyny wodne), które lokalizowano wzdłuż Brdy, zwłaszcza na Wyspie Młyńskiej. Nad Brdą znajdowały się także urządzenia takie jak folusze (zwane młynami szewskimi), tartaki, prochownia oraz większe zakłady produkcyjne, w tym cegielnie, papiernia itp. W związku z handlem spławnym działały w mieście specjalne bractwa szyprów i sterników. Rozwijały się również rzemiosła wykonujące produkty i usługi na rzecz żeglugi. Nad rzeką Brdą funkcjonował również bydgoski port z urządzeniami do załadunku i wyładunku towarów.

Podkreślenia wymaga fakt, że o ile warunki naturalne (fizjografia terenu) zadecydowały o lokacji miasta w zakolu Brdy, to cały następny okres rozwoju miasta charakteryzował się ciągłą ingerencją w stosunki wodne, w celu optymalnego wykorzystania wód dla potrzeb miasta i jego mieszkańców (Jankowski 1975).

Ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego miasta Bydgoszczy była budowa w XVIII wieku Kanału Bydgoskiego. Bydgoszcz stała się wówczas

ważnym węzłem dróg wodnych i portem śródlądowym. Inwestycja ta przyczyniła się również do rozwoju gospodarczego miasta. W tym czasie w Bydgoszczy intensywnie rozwijał się przemysł, handel, a także rzemiosło i administracja. Liczne zakłady przemysłowe (manufaktury) lokalizowano wówczas na północ i zachód od ośrodka lokacyjnego, nad Brdą i Kanałem oraz na równoleżnikowym odcinku Brdy (Przedmieście Toruńskie) – rafineria cukru braci Schinklerów, odlewnia i kuźnia żelaza, papiernia, cegielnie, garbarnia itp. Budowa Kanału pociągnęła za sobą szereg nowych inwestycji z zakresu gospodarki wodnej i żeglugi rzecznej (Winid 1928; Tychoniewicz 1938; Guldon, Kabaciński 1975; Kabaciński 1980; Biskup 1991; Czachorowski 1997).

Proces industrializacji w Bydgoszczy zaznaczył się powstaniem wielu zakładów związanych z przemysłem: drzewnym, budowlanym, poligraficznym, chemicznym, spożywczym, w tym młynarstwem (Kabaciński 1980; Biskup 1991; Czachorowski 1997). Duża liczba zakładów tych branż lokalizowana była wzdłuż Brdy i Kanału Bydgoskiego dając początki dzielnicom przemysłowym. Podstawowym czynnikiem industrializacji miasta w drugiej połowie XIX wieku było włączenie Bydgoszczy do ogólnoniemieckiej sieci kolejowej. Pierwsze połączenie kolejowe w Bydgoszczy uruchomiono w 1851 roku, a w 1895 roku Bydgoszcz była siedzibą Dyrekcji Kolei Wschodniej. Bydgoski węzeł komunikacyjny nabrał szczególnego znaczenia w powiązaniu z systemem lokalnych połączeń wodnych. W tym okresie nastąpiła poprawa komunikacji wodnej oraz podjęto szereg inwestycji hydrotechnicznych takich jak przebudowa Kanału, regulacja rzeki Brdy. Wszystkie przedsięwzięcia zmierzały do usprawnienia bydgoskiego węzła komunikacyjnego wodno-drogowo-kolejowego (Tychoniewicz 1938; Węzeł Bydgoski 1948). W drugiej połowie XIX wieku nastąpił rozwój przestrzenny miasta w kierunku północnym. Na prawym brzegu Brdy zaczęło kształtować się XIX-wieczne śródmieście, nowy „punkt ciężkości miasta", o czym zdecydowała lokalizacja budynków użyteczności publicznej i administracyjnych zwłaszcza dworca kolejowego.

W drugiej połowie XIX wieku tereny nadrzeczne, zwłaszcza położone wzdłuż lewego brzegu Brdy w kierunku Fordonu, traktowano jako obszary zabudowy przemysłowej i komunalnej (Kabaciński 1988).

Na przełomie XIX i XX wieku tereny nad Brdą oraz nad Kanałem Bydgoskim były popularnym miejscem wypoczynku i rekreacji. Na terenach funkcjonowały liczne restauracje i kawiarnie, kluby i przystanie sportów wodnych (wioślarskie i kajakowe) oraz kąpieliska miejskie i plaże. Bardzo popularne były wówczas ogrodowe założenia teatralno-rozrywkowe (établissement) składa-

jące się z kilku budynków i pawilonów o różnych funkcjach (scena letnia, sala bankietowo-teatralna, bufet, altana dla orkiestry, werandy do tańca, oranżeria, strzelnice i kręgielnie) (Bręczewska-Kulesza, Derkowska-Kostkowska 2008).

W XX wieku, szczególnie po I wojnie światowej, miasto rozwijało się z jednej strony w kierunku zachodnim, wzdłuż Kanału Bydgoskiego oraz wzdłuż północnego odcinka Brdy, a z drugiej w kierunku wschodnim, wzdłuż równoleżnikowego odcinka Brdy, po obu jej stronach w kierunku Wisły. Nad Brdą, po obu jej brzegach lokalizowano liczne inwestycje związane z rozwojem i modernizacją bydgoskiego przemysłu metalowego, spożywczego, elektrotechnicznego oraz chemicznego. Nowe zakłady przemysłowe lokalizowano najczęściej nad Brdą, we wschodniej części miasta, w kierunku Wisły tworząc w ten sposób kompleksową nadrzeczną dzielnicę przemysłowo-składową (Kaczmarek 1988).

W XX wieku Brda stała się osią rozwoju i kręgosłupem całego układu przestrzennego ówczesnego miasta. Taki układ, który był wynikiem wielowiekowego rozwoju wywołanego siłami natury i przekształconego intensywną, gospodarczą działalnością człowieka, a który stał się kośćcem współczesnego miasta, był i jest ewenementem w skali ogólnopolskiej (Kabaciński 1980; Biskup 1991; Czachorowski 1997).

Ryc. 6.2.2. Fragment planu miasta Bydgoszczy (1943)

Źródło:http://maps.mapywig.org/m/City_plans/GSGS_4435_Poland_4496_Danzig/GSGS_4435_TOWN_PLANS_OF_POLAND_BYDGOSZCZ_25K_1943.jpg

Analiza historii i rozwoju przestrzennego Bydgoszczy wykazała, że odcinek Wisły Kujawskiej, równoleżnikowy odcinek Brdy oraz Kanał Bydgoski były nie tylko czynnikiem rozwoju gospodarczego miasta ale również osią, na której od pradziejów rozwijało się osadnictwo oraz rozbudowywało się miasto przez cały XX wiek.

Wybrane miasta nadnoteckie

Nakło nad Notecią

Nakło (18 718 mieszkańców) leży na prawobrzeżnej ziemi nadnoteckiej, zwanej Krajną w województwie kujawsko-pomorskim w powiecie nakielskim. Położenie miasta na skraju Wysoczyzny Krajeńskiej, na prawym brzegu rzeki Noteci miało znaczenie obronne. W Nakle swój początek ma tzw. Noteć skanalizowana, natomiast swój przebieg kończy Kanał Bydgoski. Zbiegają się tu trzy ważne jednostki układu hydrograficznego, tj. Kanał Bydgoski, dolina starej Noteci oraz Pradoliny Noteci (Kukier 1990).

Fot. 6.2.2. Nakło nad Notecią – współczesny widok miasta
Źródło: M. Szelest

Ryc. 6.2.3. Fragment mapy topograficznej okolic Nakła nad Notecią
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2871_Nakel_1940.jpg

Powstanie i rozwój miasta były ściśle związane z rzeką Notecią. O lokalizacji pierwszych struktur osadniczych zadecydowała przed wiekami rzeźba terenu i miejscowe stosunki hydrograficzne. Na wysokości miasta szeroka Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka wypełniona niegdyś bagnami i mokradłami nadnoteckimi zwęża się do 2 km, tworząc bramę dolinną zwaną bramą nakielską (Łbik 1999). Gród nakielski zlokalizowano nad rzeką, wśród jej rozlewisk, łąk, bagien i mokradeł. Miasto rozbudowywało się w pobliżu Noteci, na północnym brzegu rzeki w obrębie pradoliny, strefy przykrawędziowej oraz strefy pojeziernej (Janiszewska-Mincer 1990). Nakło usytuowane było także na ważnym szlaku drogi handlowej prowadzącej z Wielkopolski do Gdańska (Gierszewski 1966; Perlińska 1990).

Na silny związek miasta z rzeką wskazuje również jego nazwa (zarówno grodu Nakieł jak też późniejsza Nakło), która pochodzi od dwóch wyrazów „na kieł". Terminem „kieł" określano rozmieszczone na brzegu rzeki słupy, które

wykorzystywano do przywiązywania łodzie. Jak wskazują źródła „Nakło" mogło zatem oznaczać miejsce, gdzie można było założyć czółno „na kieł" i zagościć na tamtejszym, błotnistym terenie (Geppert 1926; Janiszewska-Mincer 1990). W nieco innymi ujęciu określenie „nakieł" oznaczało miejsce podmokłe, a nawet mokre, porośnięte młodą wierzbiną (http://tpn.naklo.org/historia).

Początki dawnych struktur osadniczych związane z nakielskim grodem datuje się na drugą połowę X wieku. Zgodnie ze źródłami historycznymi w XI wieku Nakło (Castrum Nakel) było ważnym grodem warownym pomorzan, który miał duże znaczenie militarne, osadnicze i handlowe. Był to również ważny ośrodek gospodarczy o znaczeniu regionalnym. W pierwszej połowie XII w. gród nakielski posiadał już prawo pobierania cła (Janiszewska-Mincer 1990; Tabaczyńska, Tabaczyński 1964). W 1299 roku osada leżąca w pobliżu grodu otrzymała z polecenia króla Władysława Łokietka prawa miejskie. Miasto zostało założone na prawie magdeburskim (Janiszewska-Mincer 1990). Ówczesne miasto miała głównie charakter rolniczy, jednakże część mieszkańców trudniła się handlem i rzemiosłem. W mieście rozwijały się różnorodne cechy rzemiosł, które reprezentowali m.in. piwowarzy, gorzelnicy, sukiennicy, płóciennicy i cechowi rybacy (Danielewicz 1990).

Ważnym wydarzeniem na dziejowej osi rozwoju Nakła, świadczącym o rosnącej randze miasta jako ośrodka nadrzecznego było rozpoczęcie w latach 70. XVIII wieku budowy Kanału Bydgoskiego (1774 rok) i inwestycji z dziedziny transportu.

Ponowne ożywienie gospodarcze miasta miało miejsce dopiero w drugiej połowie XIX wieku. W tym czasie Nakło z Bydgoszczą oprócz połączenia wodnego poprzez Kanał Bydgoski zyskało także połączenie kolejowe. Zrealizowano wówczas kolejne inwestycje z dziedziny transportu. W 1851 roku uruchomiono linię do Piły i Bydgoszczy, stanowiącą część kluczowej dla Prus magistrali Ostbahn, łączącej Berlin z Królewcem. W 1887 roku powstała linia do Gniezna, a w 1894 roku – do Chojnic. W 1895 roku uruchomiona została także linia kolei wąskotorowej do Koronowa, Wysokiej i Łobżenicy (czynna do 1994). Dzięki inwestycjom kolejowym oraz rozwojowi portu rzecznego miasto nad Notecią w XIX wieku stało się ważnym węzłem komunikacyjnym i ośrodkiem przemysłowym. Powstało wówczas także kilka dużych przedsiębiorstw reprezentujących branżę spożywczą: browar, młyny, gorzelnie, rzeźnia, a w 1881 roku – cukrownia. W XIX wieku Nakło było ważnym punktem (centrum) przeładunkowym i magazynowym na trasie wschód-zachód. Sprzyjało to rozwojowi handlu, transportu i przemysłu (Danielewicz 1990).

Miasto miało dobre warunki dla lokalizacji i rozwoju przemysłu drzewnego i maszynowego. Efektem rozwoju tych gałęzi przemysłu w Nakle była budowa w mieście m.in. spichrzy i elewatorów zbożowych. Po II wojnie światowej transport wodny zaczął stopniowo zamierać. Spichrze i magazyny funkcjonujące z czasem przestały być przydatne i niszczały (Danielewicz 1990).

Z nadrzeczną historią miasta oraz żeglugi śródlądowej wiąże się również utworzenie w Nakle w 1992 roku Technikum Żeglugi Śródlądowej (patron–Bolesław Romanowski). Powołanie szkoły w Nakle wiązało się z ideą odbudowy i rozbudowy żeglugi śródlądowej, która istniała w czasach II Rzeczpospolitej (Łąski 1998).

W 2011 roku w Nakle powstała nowa inwestycja powiatu nakielskiego jaką jest przystań wodna dostosowana do potrzeb turystów-wodniaków z urządzeniami portowymi i zapleczem sanitarnym, bazą gastronomiczną, noclegową i konferencyjną. Nadnotecka przystań ma ożywić turystykę wodną w regionie, a także spopularyzować MDW E70. Przystań „Powiat Nakielski" pełni również ważną funkcję edukacyjną. Odbywają się tu zajęcia dydaktyczne i praktyczne dla uczniów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią. Ważnym elementem nadnoteckiego krajobrazu i nakielskiej przystani jest statek szkolny „Władysław Łokietek", na pokładzie którego odbywają się również rejsy wycieczkowe stanowiące dużą atrakcję tego regionu (Izajasz, Marciniak, Muszyńska-Jeleszyńska 2017).

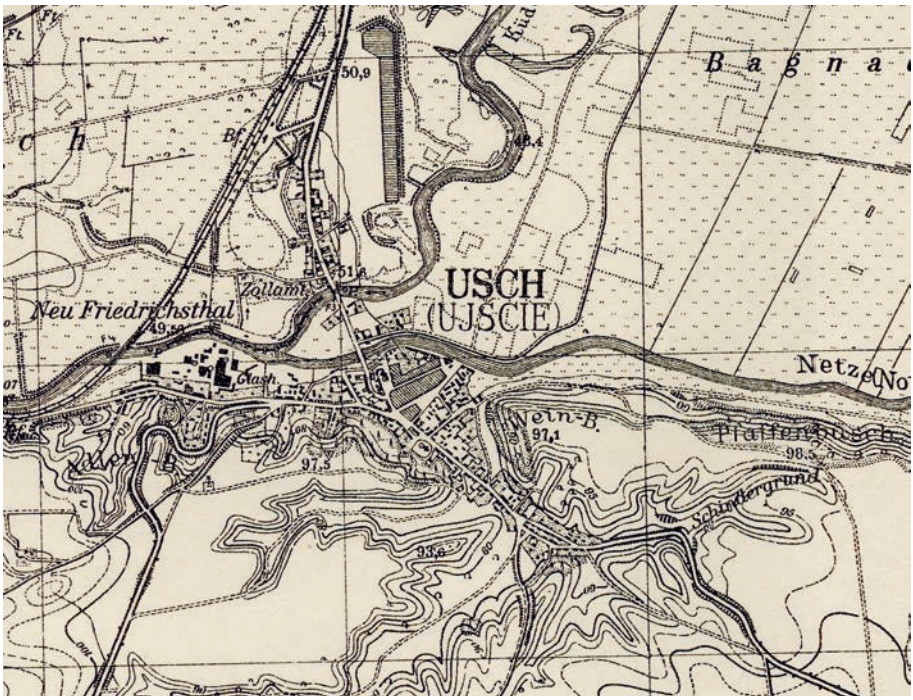
W obecnej strukturze przestrzennej miasta rzeka Noteć i Kanał Bydgoski znajdują się w południowej jego części, w strefie krajobrazu otwartego (rolniczego) oraz w bliskim sąsiedztwie terenów przemysłowych i mieszkaniowych.

Obecnie warunki fizjograficzne stanowią przeszkodę dla dalszego rozwoju przestrzennego miasta. Tereny zalewowe Noteci sąsiadujące z miastem od strony południowej w naturalny sposób ograniczają rozwój zabudowy i inwestycji. Ponad doliną, w północnej części miasta wznosi się krawędź Wysoczyzny Krajeńskiej opadającej terasami ku Pradolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej (*Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nakło nad Notecią* 2016).

Ujście

Miasto Ujście (3 761 mieszkańców) zlokalizowane jest w Dolinie Środkowej Noteci, na skraju Wysoczyzny Chodzieskiej, u ujścia Gwdy do Noteci, w województwie wielkopolskim.

Nazwa miasta wywodzi się i nawiązuje do położenia geograficznego u ujścia rzeki Gwdy, zwanej także Głdą, do Noteci. W miejscu tym w VII wieku istniała już osada wczesnośredniowieczna. Bolesław Chrobry na miejscu istniejącej osady, w rozlewiskach Noteci wybudował warowny gród. W XII wieku Ujście było ważnym węzłem drogowym i punktem strategicznym. Stało w rzędzie grodów pogranicznych wielkopolsko-pomorskich razem z Santokiem, Wieleniem, Czarnkowem, Drezdenkiem i Nakłem nad Notecią. Od 1225 roku przez ponad sto lat Ujście było kasztelanią. Siedzibą kasztelana był odbudowany ujski zamek, który stał w rejonie dzisiejszego Starego Rynku. Na początku XV wieku (1413 rok) Ujście uzyskało prawa miejskie. Miasto lokowano na prawie magdeburskim i było ono ukoronowaniem rosnącego znaczenia tego nadrzecznego ośrodka. W XVI wieku powstał w mieście cech piwowarów i rozwinęło się piwowarstwo. O dobrej jakości piwa, z którego słynęło Uście, decydowały zalety tutejszej wody. Do rozwoju miasta przyczyniły się ważne inwestycje gospodarcze. Na początku XIX wieku w mieście powstała huta szkła (1809 rok), która do dzisiaj odgrywa ważną rolę w mieście.



Ryc. 6.2.4. Fragment mapy topograficznej okolic Ujścia (1936 r.)
Źródło:http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2966_Usch_1936.jpg

Koniec XIX wieku był z kolei czasem ważnych prac regulacyjnych na Noteci. W latach 1891-1897 uregulowano jej bieg oraz zmeliorowano nadnoteckie łąki. Regulacja Noteci korzystnie wpłynęła na rozwój drogi wodnej i handlu. W Ujściu powstał port rzeczny. Na początku XX wieku w mieście zbudowano linię kolejową relacji Piła – Czarnków.

Ważnym i ciekawym elementem krajobrazu Uścia jest także Kalwaria (14 kaplic stacji Drogi Krzyżowej), która powstała w latach 1893-1908. Kalwaria z tego okresu była niezwykle imponującym i wyjątkowym kompleksem obiektów sakralnych reprezentujących różne style architektoniczne.

Istniejące warunki geograficzne spowodowały, że miasto rozbudowało się w kształcie przypominającym literę „Y" (por. fot. 6.2.3). Ramiona tej litery tworzą dzisiejsze ulice: Chodzieska, Czarnkowska i Pilska.

Fot 6.2.3. Miasto Ujście na tle rzeki Gwdy i Noteci
Źródło: M. Szelest

Czarnków

Miasto Czarnków (10 896 mieszkańców) położone jest w województwie wielkopolskim, na lewym brzegu Noteci, w malowniczym zakolu rzeki, na skraju Puszczy Noteckiej, Kotliny Gorzowskiej i Pojezierza Chodzieskiego. Miasto wkomponowało się pomiędzy rzekę a strome wzgórza stanowiące krawędź doliny (por. ryc. 6.2.5).

Ryc. 6.2.5. Fragment mapy topograficznej okolic Czarnkowa (1934 r.)
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P37-S23-E_CZARNKOW_1934.jpg

Osadnictwo pradziejowe w okolicach Czarnkowa w znacznym stopniu uwarunkowane było przez biegnącą szerokim pasem Pradolinę Noteci. Dolina Noteci stanowiła jednocześnie naturalną granicę Pomorza i państwa polskiego, a okolice Czarnkowa był najdogodniejszym miejscem przeprawy przez bagniste tereny. Osadnictwo średniowieczne na tych terenach uwarunkowane było przebiegiem szlaków lądowych łączących Poznań z Pomorzem i Ujście z Frankfurtem. Drogi te schodził do rzeki wąwozem między Górą Żydowską a Górą Krzyżową, w miejscu zwanym w średniowieczu „Porta Czarnkoviensis" – Wrota Czarnkowskie (http://www.teraznotec.pl/pl/historia.html). Nakładały się na to korzystne warunki środowiska naturalnego, które sprzyjały prowadzeniu osiadłego trybu życia. Z uwagi na te uwarunkowania w X wieku wzniesiono gród piastowski będący strażnicą pogranicza ziem Polan i Pomorzan i jednym z ważniejszych grodów położonych nad Notecią. Czarnków wzmiankowany jest w źródłach pisanych ok. 1025 roku. Od XIII wieku Czarnków był kasztelanią. W końcu XIII wieku Władysław Łokietek przyznał Czarnków rodowi Nałęczów, którzy od jego nazwy przyjęli nazwisko Czarnkowskich. Na miejscu dawnego grodu w jego pobliżu wznieśli oni zamek, a na terenie dawnej osady

Fot. 6.2.4. Czarnków – widok od strony rzeki na marinę i miasto
Źródło: P. Pasieczny

targowej założono miasto, które zostało lokowane na prawie magdeburskim w XIV wieku (1397 rok). W średniowieczu w Czarnkowie odbywały się pograniczne jarmarki. Szczytowy okres rozwoju miasta przypada na XVII wieku. W mieście rozwija się rzemiosło sukiennicze. Ma ono także bogatą i długą tradycję związaną z piwowarstwem, która na tych terenach sięga XVI wieku. Pierwsze wzmianki związane z browarem w Czarnkowie datuje się na początek XIX wieku. Browar wzniesiono na ruinach niegdysiejszego zamku. Jednak to w 1893 roku, za sprawą ówczesnych właścicieli – rodziny Koeppe, czarnkowski zakład zyskał swój ostateczny kształt i charakter, który przetrwał do dziś (http://www.browarczarnkow.pl/nasze-browary/czarnkow/). W Czarnkowie funkcjonowała także baza remontowa, stocznia Żeglugi Bydgoskiej. W mieście rozwijał się przemysł drzewny (wytwórnie płyt pilśniowych, mebli okrętowych), spożywczy (zakłady mięsne, browar, mleczarnia).

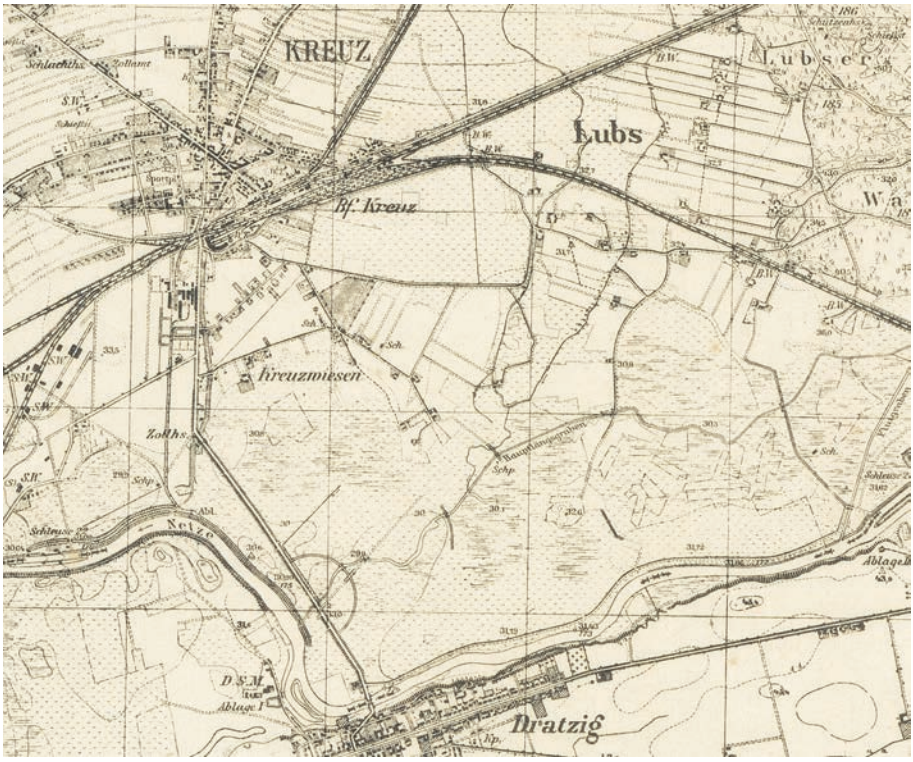
Rzeka Noteć odegrała znaczącą rolę w rozwoju Czarnkowa jako wodny szklak komunikacyjny, a jednocześnie naturalna ochrona dla wczesnego grodu. Dalszy rozwój terytorialny postępował wzdłuż krzyżujących się traktów handlowych. Dolina Noteci kształtowała strukturę przyrodniczą okolic Czarnkowa. Układ doliny warunkował również pasmowy rozwój i rozkład osadnictwa wzdłuż północo-zachodniego jego brzegu.

W strukturze dzisiejszego miasta czytelny pozostaje układ i rozplanowanie ośrodka lokacyjnego z XIV wieku (rynek, uliczki wychodzące z narożni-

ków rynku/placu, ratusz oraz kościół pw. św. Marii Magdaleny) oraz przebieg ul. Rybaki łączącej historyczny obszar miasta lokacyjnego z terenami nadrzecznymi i prowadzącej do dawnego basenu portowego (ulica biegnąca od Rynku w kierunku rzeki). Jej przebieg nawiązuje do dawnego szlaku lądowego prowadzącego przez Czarnków z Poznania na Pomorze.

Krzyż Wielkopolski

Miasto (6238 mieszkańców) leży w województwie wielkopolskim. O nadrzecznym charakterze miasta zdecydowało jego położenie przy ujściu rzeki Drawy do Noteci (por. fot. 6.2.5).



Ryc. 6.2.6. Fragment mapy topograficznej okolic Krzyża Wielkopolskiego (1941 r.)
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/3162_Kreuz_1941.jpg

Powstanie, nazwę i rozwój Krzyż Wielkopolski zawdzięcza jednak kolei. Jego historia i dzieje są przede wszystkim ściśle związane z drogami żelaznymi. Z położeniem miasta, na skrzyżowaniu ważnych dróg kolejowych ma

Fot. 6.2.5. Ujście rzeki Drawy do Noteci oraz Port Żeglugi Bydgoskiej w Krzyżu Wielkopolskim

Źródło: M. Szelest

również związek jego nazwa. Wywodzi się ona z niemieckiego słowa Kreuz, które odzwierciedlało krzyżujące się drogi linii kolejowych: Poznań – Szczecin i Bydgoszcz – Berlin (miasto krzyżujących się torów).

Na analizowanym terenie osadnictwo rozwinęło się na szerszą skalę dopiero na początku XVIII wieku. W 1701 roku osadnicy olęderscy, zagospodarowujący dolinę Noteci, założyli na tych terenach wieś Łokacz.

W kontekście rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego miasta niezmiernie istotna była jednak budowa linii kolejowej z Poznania do Szczecina (1848) i z Berlina do Bydgoszczy (1851). W obecnym Krzyżu (ówcześnie we wsi Łokacz) prace rozpoczęto w 1848 roku, na samym początku tworzenia sieci kolejowej. Na skrzyżowaniu budowanych szlaków kolejowych znalazła się część wsi Łokacz. Z uwagi na to położenie osadę nazwano Kreuz – po polsku Krzyż. Obie linie Poznań – Szczecin i Berlin – Bydgoszcz były bardzo ważne dla ówczesnego państwa pruskiego i stanowiły tylko cześć wielkich inwestycji kolejowych m.in. na trasie Berlin – Kostrzyn – Piła – Bydgoszcz – Tczew – Malbork – Elbląg – Frombork – Królewiec. W wyniku tych oraz kolejnych inwestycji w tę gałąź transportu powstał w Krzyżu ważny węzeł kolejowy o znaczeniu ponadregionalnym.

Jak już wcześniej wspomniano, „skok cywilizacyjny" i nazwę Krzyż Wielkopolski (wcześniej niewielka osada) zawdzięcza korzystnemu położeniu na skrzyżowaniu tych „żelaznych szlaków". Inwestycje kolejowe przez ok. 150 lat były głównym czynnikiem rozwoju, zwłaszcza przemysłu. Miejscowość, osada usytuowana wokół stacji kolejowej szybko się rozwijała. Na obu trasach kolejowych wzrastał ruch towarowy i pasażerski. Z uwagi na coraz większe potrzeby transportowe w 1912 roku w Krzyżu rozpoczęto budowę portu rzecznego oraz wybudowany został duży dworzec przeładunkowy. Tym razem do dalszego rozwoju miejscowości przyczyniły się drogi i transport wodny. Krzyż stał się ważnym węzłem kolejowo-wodnym. Wraz z rozwojem kolei rozwijał się także przemysł. Obok dworca kolejowego działały zakłady naprawcze taboru kolejowego, fabryka mączki odżywczej dla dzieci, fabryka krochmalu (od XIX wieku) oraz niewielki port rzeczny.

Prawa miejskie Krzyż otrzymał stosunkowo późno, dopiero w 1936 roku, kiedy był dużym i prężnie rozwijającym się ośrodkiem.

Dzięki swojej długiej historii związanej z koleją Krzyż jako nieco ponad 6-tysięczne miasto, znajduje się na każdej mapie komunikacyjnej Polski jako ważny węzeł kolejowy. Krzyż Wielkopolski jest miastem położonym na skrzyżowaniu dwóch szlaków kolejowych łączących Szczecin z Poznaniem i Kostrzyn nad Odrą z Bydgoszczą. Obecnie znaczenie kolei jest nieporównanie mniejsze, ale Krzyż nadal pełni rolę stacji węzłowej. Charakterystycznym elementem w jego krajobrazie jest żelazna kładka nad torami i stojącym pośrodku XIX-wieczny budynek dworca. Na kolejowej mapie Krzyż jest ciekawym miejscem – najmniejsze miasto w Polsce, gdzie oprócz zwykłych pociągów zatrzymują się ekspresy InterCity.

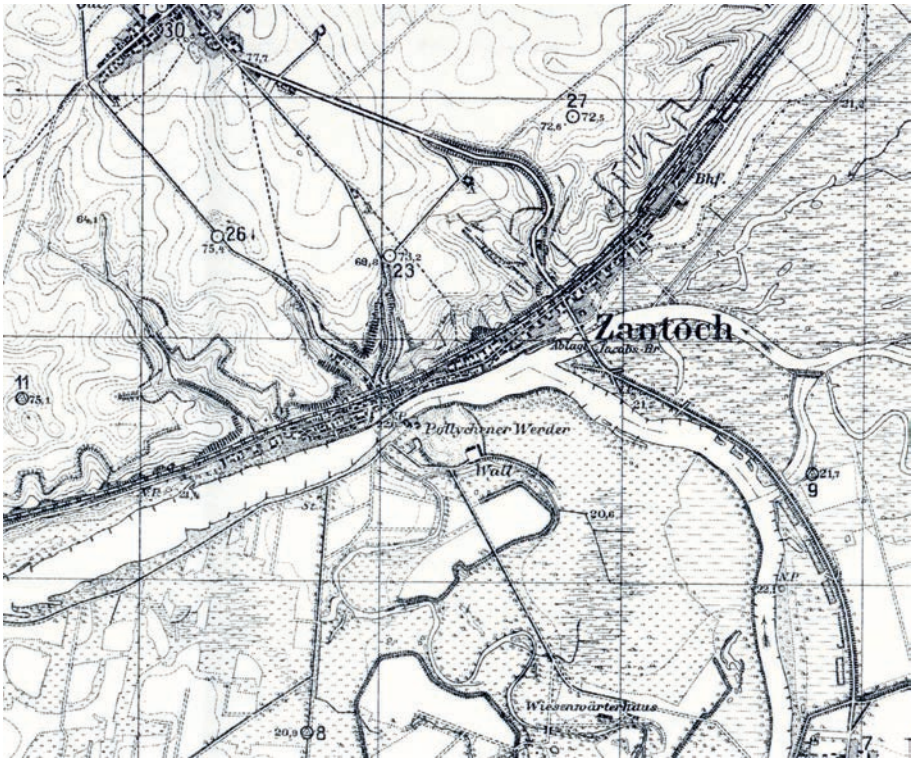
Krzyż jest dziś siedzibą miejsko-wiejskiej gminy wchodzącej w skład powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego. Obecnie profil gospodarczy miasta znacznie się zmienił. Powstały nowe przedsiębiorstwa, rozwinęło się rzemiosło, usługi, a także turystyka. Dawne obiekty poprzemysłowe, jakie pozostały po zlikwidowanych firmach państwowych, dzięki staraniom lokalnych i regionalnych władz znajdują nowe funkcje i zagospodarowanie.

U ujścia Noteci do Warty

Santok

Santok położony jest w województwie lubuskim, w powiecie gorzowskim. Jako ośrodek osadniczy jest wsią typu ulicówka i siedzibą gminy Santok. Nazwa miejscowości nawiązuje do jej nadrzecznego położenia. Staropolski (starosłowiański) *sątok* oznacza spływ rzek lub połączenie dwóch rzek (sątok Warty i Noteci).

Wieś zlokalizowana jest u ujścia Noteci do Warty, na wąskiej terasie Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, na 66 km rzeki Warty i 225 km rzeki Noteci. Od południa miejscowość ograniczona jest korytami Warty i Noteci, a od północy wysoką krawędzią Równiny Gorzowskiej (por. ryc. 6.2.7).



Ryc. 6.2.7. Fragment mapy topograficznej okolic Santoka (1932 r.)

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/3258_Zantoch_Planblatt_A_1932.jpg

Santok posiada długą i ciekawą historię związaną z przemianami przestrzennymi wczesnodziejowych struktur osadniczych. Kluczowe znaczenie w kontekście powstania i rozwoju struktur grodowych w odniesieniu do Santoka miało jego położenie. Historyczny ośrodek osadniczy, gród santocki powstał około połowy VIII wieku w miejscu atrakcyjnym osadniczo, o znaczących naturalnych walorach obronnych jakim były widły rzek Noteci i Warty. Lokalizacja grodu w tym miejscu nie była przypadkowa i wykazywała związek z kluczowym punktem i siecią połączeń (szlaków) wodnych. Gród założono w ważnym punkcie strategicznym obszaru pradoliny stanowiącym przejście przez nadwarciańskie i nadnoteckie bagna (Garbacz 2013). Oprócz funkcji obronnych pełnił również ważną rolę w organizacji państwa polskiego przez pierwszych Piastów i był, jak wskazywał Gall Anonim w „Kronice polskiej" „kluczem i strażnicą Królestwa Polskiego".

Położenie grodu wiązało się z wieloma korzyściami m.in. z dostępem do zasobów wody i komunikacją lokalną oraz rozwojem szerszych kontaktów i wymiany handlowej. Gród santocki zlokalizowano na ważnym szlaku komunikacyjnym i handlowym prowadzącym z nadbałtyckich ośrodków rzemieślniczo - handlowych w głąb ziem w dorzeczu Odry i Warty (zaplecze rolnicze). W związku z tym ówczesny Santok był z pewnością ważnym punktem obsługi na szlaku wodnym, w którym naprawiano łodzie i zaopa-

Fot. 6.2.6. Santok na tle rzeki Noteci i Warty
Źródło: M. Szelest

Fot. 6.2.7. Nadrzeczna panorama Santoka
Źródło: M. Szelest

trywano żeglarzy w żywność. We wczesnym średniowieczu był to najważniejszy i najpotężniejszy gród polski na linii Warty i Noteci (Zamelska-Monczak 2011).

Gród znajdował się w innym miejscu niż dzisiejsza wieś, na lewym brzegu Warty. Wieś rozlokowała się na prawym brzegu rzeki. Mieszkańcy wsi trudnili się rolnictwem, ogrodnictwem i sadownictwem oraz hodowlą i rybołówstwem, kowalstwem, garncarstwem, rogownictwem.

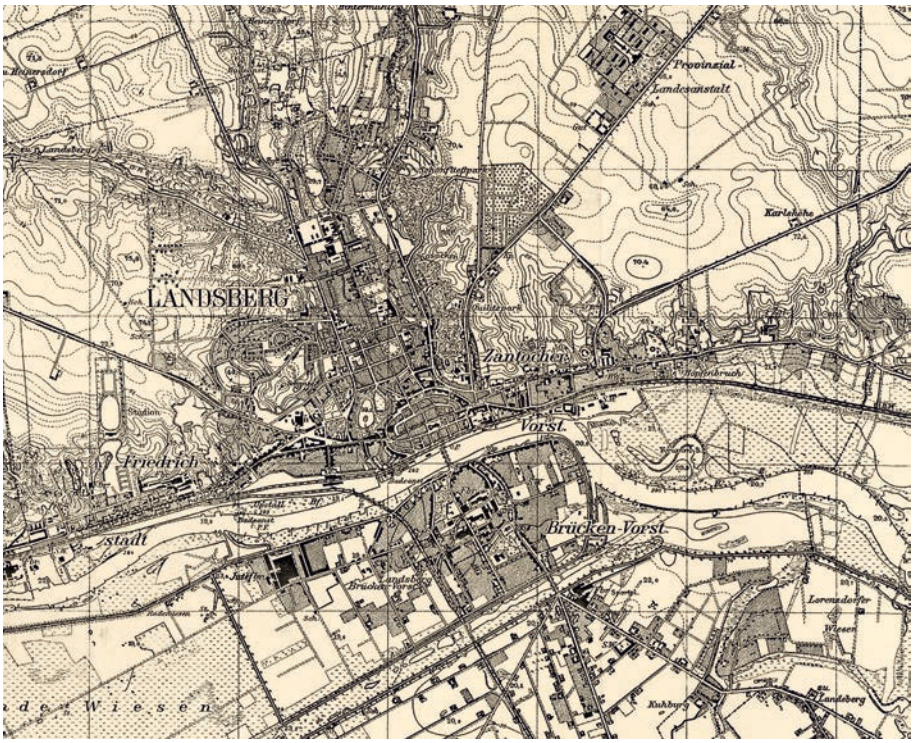
Obecnie jest to węzeł dróg wodnych Warty oraz Noteci swobodnie płynącej. Do ważnych atrakcji turystycznych należy Muzeum Grodu Santok znajdujące się w pobliży przeprawy promowej. Na 225,6 km rzeki Noteć znajduje się przystań w pobliżu, której rozciąga się santocka promenada wraz z zapleczem rekreacyjno-kulturalnym i sportowym (por. fot. 6.2.7). Nad miejscowością w miejscu gródka pomorskiego z XI wieku i niewielkiego zamku rycerskiego z XV wieku góruje wieża widokowa z 1936 roku. Do dziś zachowały się zarysy wałów grodu i podgrodzia oraz fragmenty fosy. Na lewym brzegu Warty na terenie grodziska znajduje się rezerwat archeologiczny.

Wybrane miasta nadwarciańskie

Gorzów Wielkopolski

Gorzów Wielkopolski (123 995 mieszkańców) położony jest w województwie lubuskim na północnej krawędzi Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, nad Wartą, przy ujściu rzeczki Kłodawki. Wody tej rzeki spływające z północy, wyżłobiły w krawędzi pradoliny prostopadłą dolinę boczną, u jej wylotu uformował się stosunkowo rozległy stożek napływowy. Odmiennie warunki topograficzne charakteryzowały przeciwległy, lewy brzeg Warty. Południowa krawędź pradoliny była znacznie oddalona (ok. 20 km), co utrudniało dostęp do terenów wysokich i suchych. Warta w tym miejscu tworzyła gęstą sieć odnóg, rozlewających się na terenie podmokłym i bagnistym. To właśnie warunki położenia topograficznego Gorzowa w dużej mierze zadecydowały o założeniu w XIII wieku średniowiecznego miasta oraz miały wpływ na dalsze kształtowanie się jego struktury przestrzenno-funkcjonalnej (Wąsicki 1964).

Lokacja miasta na prawie brandenburskim miała miejsce w 1257 roku. Nowo założony ośrodek miejski rozplanowano nad Wartą, na niezalewowym terenie stożka napływowego, utworzonego przez spływające z północy wody rzeki Kłodawy. Miejsce to było dogodne pod wieloma względami. Układ sieci rzecznej (Warty i Kłodawy) ułatwiał wykorzystanie go dla celów obronnych. Ośrodek znajdujący się u zbiegu Kłodawy i Warty posiadał znaczące walory strategiczne. Ponadto Warta była naturalnym szlakiem komunikacyjnym regionu. Równolegle wzdłuż jej północnego brzegu przebiegał szlak lądowy w kierunku wschodnim. Centralne usytuowanie w skali regionu, przy drodze wodnej miedzy dwoma węzłami rzecznymi (Kostrzyn n. Odrą i Santok) i dogodne położenie komunikacyjnym dawało gwarancję dalszego rozwoju osady, zaś bliskie sąsiedztwo obszarów suchych zapewniało możliwość osiedlania także poza murami miasta (Wąsicki 1964). Wraz z lokacją miasto uzyskało nowy wygląd i fizjonomię. Średniowieczny, nowo zaprojektowany zgodnie z założeniami urbanistycznymi wynikającymi z prawa brandenburskiego obszar miasta został dostosowany do ówczesnych warunków topograficznych i hydrograficznych. W wyniku tego zarys miasta uzyskał nieregularny kształt, zbliżony do elipsy (400 x 600 m), dłuższym, połu-



Ryc. 6.2.8. Fragment mapy topograficznej okolic Gorzwa Wielkopolskiego (1936 r.)
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/3257_Landsberg_1936.jpg

dniowym bokiem opartej o Wartę (por. ryc. 6.2.8). Układ przestrzenny miasta kształtował się do pierwszej ćwierci XIV stulecia. Miasto w kształcie i granicach z okresu lokacji pozostało niezmienione do XIX wieku. Największe i najbardziej znaczące zmiany na obszarze staromiejskim dokonały się wraz z rozbudową miasta oraz w wyniku działań wojennych w 1945 roku i w okresie powojennym.

Ówczesny ośrodek miejski otrzymał także liczne przywileje, m.in.: łowienia ryb w Warcie, stawiania młynów na rzece Kłodawie oraz budowy budynków potrzebnych dla uprawiania handlu i czerpania czynszu z dzierżawienia ich, a także prawo składu oraz swobodnej żeglugi na Warcie i Odrze aż do Szczecina (Zysnarski 2007; Garbacz 2013). W mieście rozwijało się rzemiosło i związane z nim cechy m.in. piekarzy, rzeźników, piwowarów, szewców, garbarzy, sukienników oraz krawców. Lokacja miasta przyczyniła się do lepszego wykorzystanie możliwości handlowych osady i podniesienia rangi gospodar-

czej Gorzowa do roli ośrodka regionalnego. W życiu gospodarczym miasta znaczącą rolę odgrywał handel związany z rzeką.

Ważnym elementem ówczesnej struktury osadniczej oprócz miasta lokacyjnego były także przedmieścia (Santockie, Młyńskie i Przedmoście). Obszary te rozwijały się bardzo intensywnie w drugiej połowie XVII oraz w XVIII wieku. Również na przedmieściach, wzdłuż biegu Kłodawki i jej odnóg powstawały młyny, folusze i kuźnie i inne obiekty (Zysnarski 2007). Charakter przedmieść zmieniał się stopniowo z rolniczego i rzemieślniczego na przemysłowy odzwierciedlając tym samym zmiany w strukturze gospodarczej miasta zachodzące w XVIII i XIX wieku. W tym czasie intensywnie rozwijało się rzemiosło, a następnie przemysł. Nastąpił wzrost branżowy i ilościowy innych gałęzi produkcji, przede wszystkim przemysłu maszynowego (kontynuacja XVII-wiecznych tradycji hutnictwa nowomarchijskiego oraz młynów, cegielni, tartaków), ożywienie handlu spirytusem i zbożem. Powstała także fabryka maszyn i odlewów Paucksha, fabryka budowy maszyn Staeckerta, młyn parowy do przemiału gipsu, a z czasem również kopalnia węgla brunatnego (Wąsicki 1964).

Znaczący rozwój przestrzenny Gorzowa rozpoczął się w XVIII wieku. Zaczęły się wówczas kształtować nowe struktury przestrzenne, m.in. Nowe Miasto (pierwsza dzielnica miejska, założona planowo, poza obrębem murów, na częściowo zniwelowanych terenach pofortyfikacyjnych), osiedle tkackie (Frydrychowa) i inne. Na przełomie XVIII i XIX wieku rozwój zabudowy miasta związany był przede wszystkim z terenami prawobrzeżnymi, a obszary zurbanizowane tworzyły wąski, silnie wydłużony pas ciągnący się wzdłuż rzeki. Zabudowa miejska lokalizowana była na średniej terasie Warty. Na terenie miasta lewobrzeżnego (Zamoście) następował natomiast niekontrolowany, spontaniczny rozwój zabudowy i zagospodarowania głównie związanych z przemysłem. Rozwój przestrzenny miasta był związany m.in. z zakrojonymi na szeroką skalę pracami melioracyjnymi i regulacyjnymi (Wąsicki 1964).

Ważnym etapem w dziejach miasta był okres po wybudowaniu kolei w latach 1856-1859 i uruchomieniu połączeń kolejowych oraz związany z tym dalszy intensywny rozwój nie tylko gospodarczy, ale także przestrzenny miasta. W tym czasie rozplanowano kolejne, nowe tereny rozwojowe obejmujące dawne przedmieścia i tereny nadrzeczne. Wytyczono sieć uliczną na obszarze Zamościa, między Wartą a kanałem ulgi oraz na prawmy brzegu Warty na obszarach zagłębienia doliny Kłodawy. Nowa

zaprojektowana sieć ulic stanowiąca osnowę dla dalszej rozbudowy miasta miała szachownicowy układ równoległych do siebie ulic, a prostopadłych do Warty. W północnej części miasta powstało regularne szachownicowe założenie, z kwartałową zabudową. Zmiany przestrzenne i przebudowy objęły także tereny miasta średniowiecznego (m.in. rozebrano większą część murów miejskich). W południowo-zachodniej części miasta powstała zabudowa przemysłowa, m.in. garbarnia, port rzeczny i tereny składowe. Na Przedmieściu Młyńskim wybudowano gazownię i rzeźnię miejską, na obszarze Frydrychowa zlokalizowano Zakłady Mechaniczne i Odlewni Żeliwa. Obszar przedmościa stał się terenem budowy magazynów, spichlerzy i zakładów przemysłowych, w tym Odlewni Żeliwa i Fabryki Maszyn. W 1896 roku zbudowano w Gorzowie port zimowy, którego basen w formie sztucznej odnogi Warty odchodził ku kanałowi ulgi.

Budowa kolei miała także istotne znaczenie dla zagospodarowania terenów nadwarciańskich. W bliskim sąsiedztwie rzeki, na piaszczystych nieużytkach Przedmieścia Młyńskiego wybudowano dworzec kolejowy. Przebieg linii kolejowej został wytyczony wzdłuż Warty w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Wybudowanie i przeprowadzenie linii kolejowej przez miasto, w tym przez tereny nadwarciańskie wymagało wyburzeń. Objęły one wiele obiektów świadczących o dawnej, nadrzecznej tożsamości miasta takich jak spichrze zlokalizowane licznie nad rzeką. Przeprowadzenie torów nadbrzeżem Warty zatarło i zniekształciło także widok miasta od strony południowej. Znaczącej degradacji uległa panorama Gorzowa Wielkopolskiego od strony Warty, na skutek przypadkowej lub też niezharmonizowanej z zabytkowym charakterem zabudowy pierzei ulicy Spichrzowej, zabudowy arkad estakady i funkcjonowania bazaru na terenie bulwarów nadwarciańskich. Wiadukt kolejowy zmienił nadwarciańską panoramę nabrzeża oraz jego funkcję. Nabrzeże zostało przeznaczone na cele magazynowo-składowe, a następnie znajdowało się na nim targowisko. W okresie powojennym kilkakrotnie podejmowano próbę modernizacji nabrzeża i jego adaptacji dla funkcji rekreacyjnej. Niestety, w 1991 roku umocniony plac na nabrzeżu został przeznaczony na targowisko (Zysnarski 2007).

Obecnie tereny nabrzeża wraz z wiaduktem kolejowym dzięki działaniom rewitalizacyjnym zostały wykorzystane dla kształtowania nowego wizerunku Gorzowa, miasta zwróconego do wody (por. fot. 6.2.8).

Gorzów z uwagi na swoje nadrzeczne położenie nad Dolną Wartą, 10 km na zachód od ujścia Noteci do Wart był także ważnym miastem por-

Fot. 6.2.8. Gorzów Wielkopolski na tle rzeki Warty
Źródło. M. Szelest

towym. Po obu stronach rzeki wzdłuż jej nabrzeży cumowały barki i statki pasażerskie. Nabrzeża Warty zagospodarowywane były w celach m.in. gospodarczych (Zysnarski 2007). Urządzono plac składowy z nowoczesnymi – jak na tamte czasy – dźwigami. W strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miasta znaczącą rolę odgrywał port rzeczny o nabrzeżu długości 0,5 km, usytuowanym na prawym brzegu rzeki i wyposażonym w dźwigi parowe i elektryczne, transportery i inne urządzenia przeładunkowe. Była to istotna baza żeglugi śródlądowej i rybołówstwa. Wiele zakładów przemysłowych (m.in. fabryka chemiczna IG Farbenindustrie przędzalnia i tkalnia juty Max Bahr) posiadało w gorzowskim porcie własne baseny przeładunkowe. W obszarze miasta koryto rzeki było uregulowane i przystosowane do przepływu barek o tonażu do 600 ton. Przywoziły one ze Szczecina rudę żelazną i jutę, z Frankfurtu nad Odrą węgiel brunatny. Z Gorzowa barkami transportowano drobnicę, kotły parowe, maszyny rolnicze oraz wszelkiego rodzaju odlewy żeliwne i wyroby z drutu. Sieć rzeczna i jej układ (Warta z licznymi odnogami i kanałami) dawała możliwość połowów (indywidualnych i przemysłowych) stanowiących bazę gorzowskiego przemysłu rybnego. Ponadto Warta i jej liczne odgałęzienia i kanały, jak również stawy miejskie przy ulicach Dzierżyńskiego i Błotnej stanowiły bogate źródło połowów zarówno indywidualnych,

jak i przemysłowych, będących podstawą gorzowskiego przemysłu rybnego (Wąsicki 1964). Do dziś zachował się portowy basen ze slipem, czyli jedną z ostatnich na Warcie pochylni pozwalającej na wodowanie albo wyciąganie na brzeg niewielkich jednostek pływających. Od 1945 roku funkcjonowała w tym miejscu stocznia remontowa. W latach 90. XX wieku stocznia przestała funkcjonować. Obecnie nadal pełni funkcję rzecznego portu remontowego, w którym m.in. przywrócono do życia lodołamacz „Kuna" i kolejny zabytkowy holownik „Kormoran". Niezmiernie istotny jest także rozwój żeglugi parowej na Warcie.

Gorzów w profilu historycznym był także znaczącym ośrodkiem przemysłowym o charakterze rzemieślniczym ziemi lubuskiej, w którym skupiało się wiele zakładów przemysłowych, w tym przemysłu metalowego, włókienniczego, drzewnego, papierniczego, obuwniczego, ceramicznego, farmaceutycznego i rolno-spożywczego. Gorzów, czyli kiedyś Landsberg an der Warthe – tak nazywał się przez większą część swojego istnienia.

Obecnie Warta i tereny nadwarciańskie w Gorzowie stanowią znaczący potencjał rozwojowy. Świadkiem nadrzecznej historii miasta i jego związków z żeglugą jest istniejącą, lecz niestety często zdekapitalizowana infrastruktura hydrotechniczna (w tym baseny portowe). Na szczególną uwagę zasługują podejmowane w mieście inicjatywy społeczne na rzecz powrotu miasta nad Wartę (rewitalizacja i eksploatacja na potrzeby ruchu turystycznego zabytkowego lodołamacza „Kuna") (Koncepcja MDW E70). Nadwarciański krajobraz wzbogaca 127-letni, najstarszy na świecie pływający lodołamacz „Kuna". Obecnie pełni funkcje muzealne i edukacyjne. Jako statek muzealno-szkoleniowy przeznaczony do edukacji historyczno-kulturalnej w szeroko pojętym zakresie historii dróg wodnych, żeglugi śródlądowej, budownictwa wodnego, ekologii, jak również kultury i historii regionu, w którym został przywrócony do życia.

Kostrzyn nad Odrą

Miasto (18 055 mieszkańców) zlokalizowane jest w północno-zachodniej części województwa lubuskiego, u ujścia rzeki Warty do Odry, na 0 km Warty i 618 km Odry. W związku z powyższym pełna, administracyjna nazwa granicznego miasta Kostrzyn nad Odrą tylko częściowo odzwierciedla jego położenie. Miasto znajduje się na styku trzech krain: Pomorza, Wielkopolski oraz Zaodrza (Garbacz 2013). Historyczne struktury miejskie powstały nad Odrą natomiast współczesne miasto rozbudowało się głównie na prawym, północ-

nym brzegu Warty (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion historii i przyrody* 2008) (por. ryc. 6.2.9). Położenie geograficzne i dostępność komunikacyjna miasta stanowią jeden z jego największych atutów. Dużym walorem miasta jest bliskość Berlina. Potencjał rozwojowy miasta wiąże się także z przebiegającymi przez miasto ważnymi drogami wodnymi, lądowymi i kolejowymi. Szlaki kolejowe łączą Kostrzyn m.in. ze Szczecinem, Wrocławiem, Katowicami, Bydgoszczą i Warszawą oraz portem rzecznym. Dzięki systemowi rzek (Warty i Odry) i kanałów możliwe jest połączenie z miastami przemysłowymi w głębi Niemiec i z portami dalekomorskimi Szczecin-Świnoujście i Hamburg. W obecnych granicach administracyjnych miasta znajdują się tereny położone nad Odrą, Wartą oraz niewielkim ciekiem – rzeką Postomią (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion historii i przyrody* 2008).

Warunki topograficzne i ówczesny układ sieci hydrograficznej zdecydowały o wyborze miejsca do założenia pierwszej stałej osady. Dogodne do

Ryc. 6.2.9. Fragment mapy topograficznej Kostrzyna nad Odrą (1928 r.)

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/100K_300dpi/P38_S19_271_CUESTRIN_(Kistrzyn)_1928_300dpi_(1).jpg

tego warunki panowały na wyspie utworzonej przez rzeczne osady, położona pośród błot na dnie pradoliny. Było to miejsce suche, dające nieograniczony dostęp do zasobów rzeki, trudno dostępne, a przez to dające poczucie bezpieczeństwa jego mieszkańcom. (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion historii i przyrody* 2008, s. 20). W dziejach osadnictwa w rejonie doliny przyujściowego odcinka Warty Kostrzyn pełnił ważną rolę jako gród warowny strzegący przeprawy przez Odrę u ujścia Warty. Pierwsze wzmianki związane z osadnictwem w pobliży dzisiejszego Kostrzyna nad Odrą pochodzą z X i XI wieku. Pierwsza wzmianka o grodzie obronnym Kostrzyn pochodzi z 1232 roku. W drugiej połowie XIII wieku był to ośrodek Marchii Brandenburskiej. Ważnym dla Kostrzyna dziejowym wydarzeniem było uzyskanie ok. 1300 roku praw miejskich. Kostrzyn (pod nazwą Cüstrin) znalazł się wówczas pośród siedmiu nowomarchijskich miast, które przyjęły lokalną odmianę prawa magdeburskiego, prawo myśliborskie. Miasto uzyskało m.in. charakterystyczny dla tego prawa układ urbanistyczny. W XV i XVI wieku miasto rozwijało się jako ważny ośrodek handlowy, w zwartych granicach miasta oraz wzdłuż szlaku biegnącego prostopadłe do Odry. Dopiero w późniejszym okresie (po zbudowaniu twierdzy) miasto rozbudowywało się wzdłuż Warty. Kostrzyńskie Stare Miasto (obszar miasta lokacyjnego i twierdzy), aż do roku 1945 zachowało swój charakter i piękno, na które składały się m.in. obwarowania twierdzy, charakterystyczne wąskie uliczki, zwarta zabudowa, zamek, kościół farny i inne. Dziś kostrzyńska starówka pobudza wyobraźnię turystów spacerujących po zachowanych ruinach. Mogą oni poczuć atmosferę, ducha i specyfikę tego nadodrzańskiego miasta, którą wyraża historyczna sieć ulic z zachowaną nawierzchnią brukową, płytami chodnikowymi i pozostałościami infrastruktury komunalnej, fundamenty i piwnice domów, schody do nieistniejących budynków, ruiny zamku i kościoła (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion historii i przyrody* 2008).

Obszar Starego Miasta w Kostrzynie (kostrzyńska starówka) nazywany jest często Kostrzyńskimi Pompejami. Dzięki opisanej specyfice i ilości atrakcji miejsce to stało się produktem turystycznym o takiej nazwie (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion historii i przyrody* 2008).

Obok właściwego miasta strukturę przestrzenno-funkcjonalną ówczesnego Kostrzyna tworzyły również rozwijające się poza murami przedmieścia (Krótkiej i Długiej Grobli), rozbudowywane wzdłuż dróg wylotowych. Początkowo miały one przede wszystkim charakter rolniczy, lecz z czasem koncentrowały się tam także budowle i obiekty rzemieślnicze. Rozwój przed-

mieść i ich przemiany przestrzenno-funkcjonalne nastąpiły w 2 połowie XIX wieku. Miejsce dominujących użytków rolnych zajęły zakłady przemysłowe, składy, magazyny, bocznice kolejowe oraz zwarta zabudowa miejska. Na brzegu Warty zaczęły się kształtować obszary przemysłowe. Lokalizowano tu m.in. Północnoniemiecką Fabrykę Mąki Kartoflanej (największy wówczas tego typu zakład w Niemczech) oraz inne zakłady produkujące m.in. kotły parowe, urządzenia przeciwpożarowe, powozy, kotły, pędzle i szczotki, różnorodne wyroby metalowe, słupy telegraficzne i podkłady kolejowe, słód, spirytus, glazurę, smołę i papę, cygara, łodzie i inne. W wyniku tych inwestycji tereny dawnych przedmieść stały się głównym obszarem rozwoju przestrzennego i gospodarczego. Inwestycje nie ominęły także nabrzeża Warty, które rozbudowano w 1912 roku. Powstała infrastruktura portowa i kolejowa w postaci dźwigów do przeładunku barek oraz bocznic kolejowych (*Kostrzyna nad Odrą. Bastion...* 2008, s. 38). Drogi wodne Warty i Odry, zbiegające się pod Kostrzynem, odgrywające coraz większą rolę w życiu gospodarczym miały także wpływ na kształtowanie się profilu zawodowego mieszkańców. Coraz większa grupa jego mieszkańców wybierała zawody związane z żeglugą (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion...* 2008, s. 35).

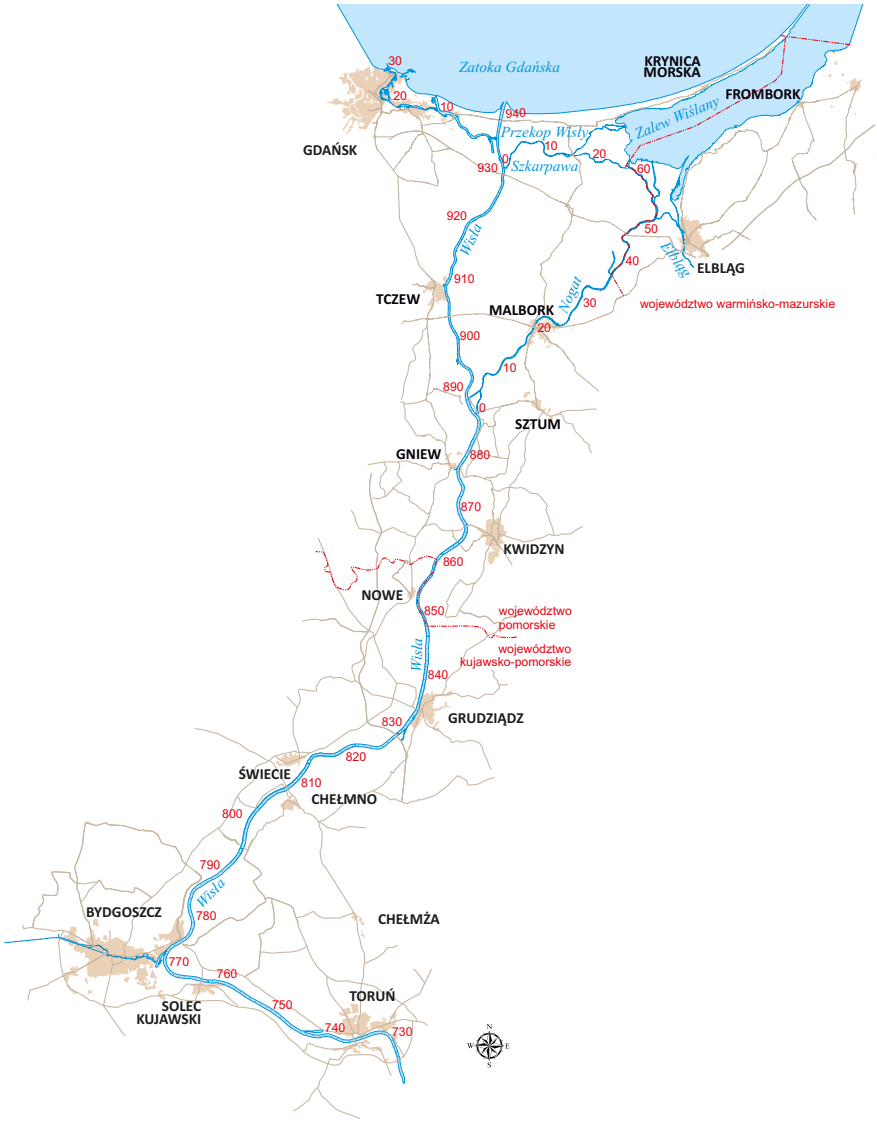
Fot. 6.2.9. Kostrzyn nad Odrą
Źródło: P. Pasieczny

Częścią odrzańskiego krajobrazu były zakotwiczone na rzece pływające młyny. Na gospodarkę miasta pośrednio wpływ miała także funkcjonująca w Kostrzynie komora celna. Do ważnych, ówczesnych inwestycji miejskich należał także wykonany w 1653 roku „wodotrysk", czyli rurociąg dostarczający wodę z rzeki, zasilany przez zainstalowane przed Furtą Młyńską koło czerpakowe (*Kostrzyn nad Odrą. Bastion*... 2008, s. 23). Oprócz korzyści, jakie miasto czerpało z nadrzecznego położenia nad Odrą i Wartą (ważny węzeł wodny), Kostrzyn zmagał się także z żywiołem rzek. Na początku XVIII wieku miasto nawiedzały liczne powodzie (1770, 1780 i 1785), które spowodowały rozpoczęcie na szeroką skalę prac melioracyjnych i regulację dróg wodnych Warty i Odry.

Od XVI wieku nieodłącznym elementem nadrzecznego (nadodrzańskiego) krajobrazu Kostrzyna była twierdza, dzieło architektury obronnej. W drugiej połowie XVI wieku rozpoczęto proces przekształcania miasta w twierdzę. Zamknięto w niej średniowieczne struktury miejskie (Stare Miasto). Twierdzę wielokrotnie rozbudowywano i przebudowywano, stosownie do zmieniającej się sztuki fortyfikacyjnej tworząc potężną fortecę bastionową (*Odra przyszłość regionów* 2001, s. 94). Miała ona ogromne znaczenie ze względu na strategiczne położenie. W wyniku działań wojennych twierdza i miasto zostały zniszczone w ponad 90%. Ruiny Starego Miasta oraz pozostałości twierdzy kostrzyńskiej położone są bezpośrednio nad Odrą w bliskim sąsiedztwie byłego drogowego przejścia granicznego.

Ważnym etapem rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego Kostrzyna podobnie jak innych opisywanych ośrodków nadrzecznych (m.in. Bydgoszczy, Krzyża) była budowa linii kolejowych i włączenie miasta w sieć połączeń kolejowych. Kostrzyn pierwsze połączenie kolejowe uzyskał w 1857 roku na linii z Frankfurtu do Gorzowa. Poprzez rozbudowę w kolejnych latach dalszych połączeń Kostrzyn stał się ważnym węzłem komunikacyjnym. Dla miasta rozwój komunikacji oznaczał również dalszy rozwój terytorialny, już poza murami twierdzy. Nowe inwestycje w tym czasie związane były z budową dworców oraz mostów, w tym kolejowych, które posiadały ruchome (obrotowe) przęsła umożliwiające przejście większych statków.

Wybrane miasta MDW E70 na odcinku południe-północ



Ryc. 6.2.10. Wybrane miasta MDW E70 na odcinku południe-północ
Źródło: Międzynarodowa Droga Wodna E70 – przewodnik dla wodniaków, 2014

Wybrane miasta nadwiślańskie

Toruń

Toruń (202 521 mieszkańców) położony w województwie kujawsko-pomorskim jest niewątpliwie jednym z najpiękniejszych nadwiślańskich miast. Miasto usytuowane jest we wschodniej części Kotliny Toruńskiej (Kotliny Bydgosko-Toruńskiej) nad charakterystycznym zakolem Wisły. Historycznie i geograficznie związane jest z trzema krainami, tj. Kujawami, ziemiami chełmińską oraz dobrzyńską. Średniowieczny ośrodek miejski powstał nad na prawym brzegu Wisły, na obszarze niewielkiej terasy pradoliny Wisły (Tandecki 1995). Współcześnie miasto rozciąga się na obu brzegach Wisły. To właśnie nadrzeczne położenie czyniło go ważnym, przydatnym do pełnienia roli portu śródlądowego na skrzyżowaniu szlaków lądowych i wodnych. Regulacja i bieg rzeki oraz ukształtowanie jej brzegów zmieniały na przestrzeni lat oblicze miasta, jego gospodarkę i warunki osiedleńcze (Remer 1970; Tandecki 1995).

Toruń od początku swojego istnienia bardzo mocno związany był z Wisłą. Rzeka stanowiła naturalną obronę miasta, a z czasem przyczyniła się do powstania Torunia – twierdzy otoczonej warownym murem, położonej na łagodnym brzegu rzeki. Dzięki nadwiślańskiemu położeniu Toruń pełni rolę ośrodka o znaczeniu ponadlokalnym. W mieście rozwijał się handel, kupiectwo i rzemiosło. Już w średniowieczu Toruń jako ważny ośrodek handlowy uznawany był za centralny punkt handlu zbożem na Wiśle. Toruńscy kupcy utrzymywali silne stosunki handlowe z północą i południem. Z czasem wywalczyli cenne prawo składu. Od XII wieku w mieście funkcjonował port obsługujący zarówno żeglugę rzeczną, jak również morską.

Ważnym wydarzeniem dziejowym dla Torunia było wydanie przywileju lokacyjnego, na podstawie którego w 1233 roku znajdująca się tu wcześniejsza osada otrzymała prawa miejskie magdeburskie, rozszerzone o elementy praw flamandzkiego i freiberskiego. Wraz z przywilejem lokacyjnym miasto uzyskało m.in. cenne prawo do użytkowania Wisły na określonym odcinku (Tandecki 1995). Nadrzeczne położenie miasta rodziło także problemy związane z ciągłymi wówczas wylewami Wisły. W związku z tą sytuacją poszukiwano korzystniejszej lokalizacji dla miasta. W 1236 roku miała miejsce translokacja Torunia, w górę rzeki, na obecnie zajmowane przez Toruń miejsce.

W pobliży miasta, w miejscu dawnego grodu, na wzniesieniu nad Wisłą rozpoczęto budowę zamku krzyżackiego (Tandecki 1995).

Na ukształtowanie i rozplanowanie miasta ważny wpływ miały zarówno warunki naturalne jak również funkcjonująca przeprawa przez Wisłę oraz port, a także istniejąca sieć ulic (Tandecki 1995). Silny związek między miastem, rzeką i portem widoczny był w historycznym układzie rozmieszczenia i ukształtowania sieci ulicznej także w obrębie miasta. W przypadku Torunia był to układ „grzebieniowy" charakterystyczny dla miast portowych (obecność struktur portowych), rozwijający się wzdłuż szerokiej ulicy, do której dochodziła sieć dróg usytuowanych prostopadle do nabrzeża ładunkowego rzeki. Układ ten poprzez otwartość ulic ku nabrzeżu umożliwiał szybki dostęp do rzeki.

W bezpośrednim sąsiedztwie miasta lokacyjnego (Starego Miasta) powstała nowa osada rzemieślnicza. W 1264 roku otrzymała odrębne prawa miejskie i przyjęła nazwę Nowe Miasto Toruń (por. ryc. 6.2.11). Obszar Nowego Miasta uzyska regularną siatkę ulic z centralnie rozplanowanym rynkiem (Tandecki 1995). Mieszkańcy Nowego Miasta usytuowanego nieco dalej od Wisły, trudnili się głównie garbarstwem, kuśnierstwem, wyrobem sukna i obróbką metali (Remer 1970).

Ryc. 6.2.11. Fragment mapy topograficznej okolic Torunia (1909 r.)
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2977_Thorn_1909.jpg

Ważnym elementem ówczesnej struktury przestrzennej Torunia były mury miejskie. W efekcie prac związanych z budową obwarowań miejskich obejmujących Stare i Nowe Miasto oraz zamek krzyżacki wyznaczony został zasięg terytorialny tych ośrodków oraz utworzono przemyślany i zwarty system fortyfikacji służący obronie miasta zarówno od strony lądu jak i rzeki (Tandecki 1995).

Rozwój przestrzenny Torunia w okresie średniowiecza był ściśle związany z kształtowanie się i rozwojem przedmieść (kolejny etap rozwoju miasta), w tym Przedmieścia Portowego, Chełmińskiego oraz Wielkie i Małe Mokre, Przedmieścia św. Katarzyny, Jakubskiego. Jednym z ważnych przedmieść było Przedmieście Portowe obejmujące obszar wzdłuż brzegów rzeki między Wisłą a murami miejskimi, w tym Kępę Bazarową. Rozwój tego przedmieścia wiązał się z lokalizacją i funkcjonowaniem portu oraz jego funkcją handlową. Funkcje te odzwierciedlała istniejąc tu zabudowa i urządzenia portowe (m.in. pomost wyładunkowy, żuraw, magazyny, karczmy, łaźnie, naprężalnia i postrzygalnia sukna itp.) oraz struktura zawodowa ludności zamieszkującej ten obszar (m.in. żeglarze, cieśle i tragarze) (Tandecki 1995).

Z punktu widzenia historii Torunia jako miasta portowego istotnym jest fakt, że od XIII wieku Toruń był członkiem Hanzy i ważnym portem hanzeatyckim nad Wisłą współpracującym z miastami Europy północno-zachodniej. Rola Torunia w historycznej Hanzie polegała przede wszystkim na pośrednictwie handlowym. Z zachodu, głównie z Flandrii importowano sukno, sól, wino i korzenie. Na zachód eksportowano zaś pozyskiwane w Prusach i na ziemiach polskich zboże, futra, towary leśne oraz słowacką miedź (Tandecki 1995). Dawna, historyczna Hanza przestała istnieć w 1669 roku. Jej idee przywrócono w 1980 roku (po ponad 300 latach) podczas pierwszego zjazdu miast Nowej Hanzy w holenderskim mieście Zwolle. Toruń jako miasto z tradycjami hanzeatyckimi, stał się członkiem Związku Miast Nowej Hanzy. W 1997 roku w Gdańsku Toruń pierwszy raz uczestniczył w 17. Międzynarodowym Zjeździe Nowej Hanzy. O dawnej, bogatej tradycji handlowej Torunia świadczy m.in. budownictwo magazynowe, w tym spichrze z XII/XIV i XVII wieku Wiele z tych obiektów wykorzystywanych jest jako obiekty muzealne, wystawiennicze i inne związane z kulturą.

W Toruniu wpływy różnych kultur oraz szerokie kontakty z Europą Zachodnią w dziedzinie handlu, rzemiosła, sztuki i architektury zaowocowały bogactwem wartościowych zabytków. Największą rangę ma historyczny zespół staromiejski. Gotyckie Stare i Nowe Miasto w 1994 roku uznane

zostało, Zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej, za Pomnik Historii, a w 1997 roku wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO (fot. 6.2.10).

Zespół Staromiejski jest unikatem na skalę światową, gdyż budowany od 1233 roku, założony na prawie chełmińskim zachował swą niezmienioną formę do czasów dzisiejszych. Składa się ze Starego i Nowego Miasta oraz terenu zamku krzyżackiego. Toruński zespół staromiejski łączy w sobie cechy nadrzecznego miasta portowego, miasta podwójnego z cechami miasta sprzężonego z zamkiem. Zachowany, unikalny układ przestrzenny (rozplanowanie) to cenna pamiątka dziejów rozwoju miast w średniowiecznej Europie.

Z handlowym i nadrzecznym charakterem miasta wiąże się także toruńska tradycja flisacza. Równoległe do niej rozwijał się także w Toruniu spław drewna powiązanego w tratwy. Spław drewna na rzece przez długi czas był ważną dziedziną handlu krzyżackiego, polskiego i pruskiego. Największy poziom transport drewna Wisłą przez Toruń osiągnął w latach 1910-1912 oraz podczas I wojny światowej. Utrzymywał się, aż do czasów II wojny światowej. Spławiane przez flisaków drewno docierało do Gdańska, Szczecina, a także przez Kanał Bydgoski do Berlina. Od 1826 roku w Toruniu działał główny urząd celny (Muszyńska, Anszperger, Galiński, Myrta, Radkiewicz, Umiński 2007).

Tradycja flisacza w Toruniu wiązała się również z pojawieniem się w mieście folkloru flisackiego. Grupa ta należała do częstych i widocznych w Toruniu gości. Na miejsce swojego pobytu flisacy najczęściej wybierali pobliskie osady leżące u ujścia Drwęcy do Wisły – Złotorię i Kaszczorek. Pełniły one wówczas ważną rolę w handlu flisaczym. W Złotorii od XIV wieku funkcjonowała komora celna. Toruńscy flisacy mieszkali głównie w nadwiślańskiej osadzie Rybaki. W osadach tych flisacy odpoczywali po kilkutygodniowym pobycie na rzece. W Toruniu odbywały się także ceremonie pasowania młodych fryców na prawdziwych flisaków. Miejscem ich spotkań była nieistniejąca już dziś flisacka gospoda „Pod Turkiem" na Rynku Staromiejskim (Muszyńska, Anszperger, Galiński, Myrta, Radkiewicz, Umiński 2007).

O działalności i obecności flisaków w Toruniu świadczą także liczne przykłady budownictwa, obiektów i urządzeń związanych z rybołówstwem i zajęciami wodnymi. Zgromadzono je w Parku Etnograficznym w Kaszczorku (oddział Muzeum Etnograficznego). Na terenie skansenu znajduje się szereg eksponatów związanych z życiem i pracą rybaków, flisaków i szkutników m.in. barki mieszkalne, wiaty rybackie (rodzaj sezonowych mieszkań rybackich), rekonstrukcja części z pasa tratew z szałasem mieszkalnym na pierw-

Fot. 6.2.10. Nadwiślańska panorama Starego Miasta w Toruniu
Źródło: S. Wroński

szej tafli, a także rekonstrukcje dwóch szop nadjeziornych oraz prom przewozowy. Obecność flisaków w Toruniu upamiętnia również pomnik Flisaka zlokalizowany na Rynku Staromiejskim (Muszyńska, Anszperger, Galiński, Myrta, Radkiewicz, Umiński 2007).

Toruń był miastem portowym, w którego strukturze ważną rolę odgrywał port. Początkowo bardzo intensywnie wykorzystywano w tym celu staromiejskie nadbrzeże w Wiślane. Brak możliwości rozbudowy nadbrzeża spowodował konieczność utworzenia nowego portu, gwarantującego przeładunek i przechowywanie drewna. Nowy port drzewny powstał w 1904 roku. Był on zlokalizowany na zachód od Starego Miasta, na odnodze Wisły. Toruński port drzewny był doskonałym miejscem do składowania i przygotowywania drewna do przewozu tratwami drogą rzeczną na zachód. Port wykorzystywano także do przewozu innych towarów takich jak: cukier, mąka, jęczmień i owies. Dziś dawne struktury portowe służą jako miejsce rekreacyjne, z którego korzystają wioślarze, kajakarze i żeglarze (Muszyńska, Anszperger, Galiński, Myrta, Radkiewicz, Umiński 2007).

Ważnym portem rzecznym na Wiśle w Toruniu był również Port Zimowy położony na terenie obecnego Bydgoskiego Przedmieścia. Został sztucznie uformowany pod koniec XIX wieku i stanowił bazę dla dużych opancerzonych okrętów artyleryjskich – monitorów rzecznych, pływających na Wiśle w okolicach Torunia. W porcie została uruchomiona również stocznia

rzeczna wraz z bocznicą kolejową, poprowadzoną wzdłuż nadbrzeża staromiejskiego, aż do Dworca Miejskiego. W okresie II wojny światowej port rozbudowano, powstała pochylnia składająca się z pięciu podnośników, umożliwiająca między innymi naprawy bieżące jednostek pływających po Wiśle (Muszyńska, Anszperger, Galiński, Myrta, Radkiewicz, Umiński 2007).

W 1932 roku w Toruniu została powołana Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej. Dziś przypomina o niej tablica pamiątkowa umieszczona na dawnym budynku szkoły i olbrzymia kotwica w miejscu, gdzie dawniej stał żuraw do rozładunku towarów (Czachorowski 1995).

Wisła w Toruniu jest bez wątpienia ważnym elementem krajobrazu kulturowego grodu Kopernika. Toruńska starówka (staromiejski watefront) i Bulwar Filadelfijski najlepiej prezentują się od strony wody (por. fot. 6.2.10).

Grudziądz

Miasto (95 964 mieszkańców) położone jest w województwie kujawsko-pomorskim, na prawym, malowniczym brzegu Wisły stanowiącym naturalną, wschodnią granicę ziemi chełmińskiej. Charakterystycznym elementem nadwiślańskiego krajobrazu Grudziądza jest urozmaicona rzeźba Basenu Grudziądzkiego (Kotliny Grudziądzkiej), terasy rzeczne oraz wyspy meandrowe (wysoczyznowe) w postaci Kępy Fortecznej i Strzemięcińskiej, stanowiące naturalne punkty widokowe w pradolinie Wisły (Sieradzan 1997). Równie ważnym elementem krajobrazu miasta i jego okolic jest bogata i zróżnicowana sieć hydrograficzna, którą tworzą naturalne i sztuczne cieki: rzeki Wisła (będąc osią całego układu – por. fot. 6.2.11), Osa, Marusza, Kanał Trynka, Rów Hermana, Kanał Główny oraz jeziora Rudnickie, Tarpno i Rządz. Warunki topograficzne w znaczący sposób wpłynęły na rozwój osadnictwa w okolicach Grudziądza, zwłaszcza u podnóża Góry Zamkowej (Sieradzan 1997).

Położenie topograficzne Grudziądza stwarzało naturalne, warunki obronne dla rozwoju osadnictwa. Obszar miasta od zachodu stykał się z korytem Wisły, od wschodu i południa otaczały go bagniste tereny położone w dolinie Wisły, a od północy równie bagnista dolina Osy. Koryto Wisły pod Grudziądzem, o prostoliniowym przebiegu, jest znacznie zwężone, co sprzyjało niegdyś organizowaniu przeprawy przez rzekę. Czynniki te sprzyjały zasiedlaniu tych terenów (Sieradzan 1997).

Najprawdopodobniej około X wieku na obszarze dzisiejszego miasta znajdował ośrodek przedkolacyjny – gród warowny, którego celem była kontrola

Fot. 6.2.11. Współczesny widok nadwiślańskiego Grudziądza
Źródło: M. Szelest

przeprawy przez Wisłę. Do jego budowy wykorzystano obronne położenie Góry Zamkowej. Pełnił on także istotną funkcję w widłach Wisły i Osy. Wzorem innych struktur przedmiejskich wokół grodu rozwijała się osada przygrodowa (podgrodzie) pełniąca funkcje mieszkalne oraz rzemieślniczo-handlowe. Struktury przedlokacyjne zachowały ciągłość rozwojową do początków XIII wieku (Sieradzan 1997).

W 1291 roku Grudziądz uzyskał przywilej lokacyjny wystawiony przez mistrza zakonu krzyżackiego Meinharda z Querfurtu. Miasto lokowano na prawie chełmińskim jako ośrodek handlowy i zaplecze rzemieślnicze dla zamku i terenów wiejskich. Miasto lokacyjne rozplanowane na niewielkim terytorium obejmowało obszar pomiędzy brzegiem Wisły od zachodu, Górą Zamkową od północy, nieistniejącym obecnie Jeziorem Tuszewskim od wschodu i dawnym korytem Osy (obecnie Kanałem Trynka) od południa (Sieradzan 1997). Ośrodek lokacyjny miał regularny układ, z centralnie usytuowanym prostokątnym rynkiem (54 na 70 m) (por. ryc. 6.2.12). Grudziądz w przeciwieństwie do miast hanzeatyckich o charakterze portowym nie miał dobrego skomunikowania z nabrzeżem wiślanym. W istniejącej wówczas siatce ulic podstawowa arteria opierała się na osi północ-południe natomiast oś wschód-zachód miała mniejsze znaczenie. Siatka ulic charakteryzowała się większą liczbą stosunkowo wąskich ulice biegnących równolegle do rzeki (Sieradzan 1997). Ważnym elementem średniowiecznych struktur miejskich w Grudziądzu były mury miejskie i urządzenia obronne, a także fosa.

Ryc. 6.2.16. Fragment mapy topograficznej okolic Grudziądza (1909 r.)

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2578_(1174)_Graudenz_1909_UMK_processed.jpg

Już w XIV wieku obwarowania od strony nabrzeża zaczęto zastępować spichrzami. Sprzyjało temu naturalne ukształtowanie wysokiej skarpy wiślanej, stanowiące naturalny element obrony. Ponadto miasto dzięki spichlerzom pobudowanym w zachodnich murach miasta oraz korzystnemu nadwiślańskiemu położeniu pełniło ważną funkcję handlową pośrednicząc w skupie i zbywaniu zboża w bezpośredniego rolniczego zaplecza jakim była ziemia chełmińska (Sieradzan 1997). Niestety, gotyckie spichrze nie przetrwały do czasów współczesnych. W miejscu XIV-wiecznych, gotyckich spichrzy w XVII i XVIII wieku wzniesiono spichlerze powielające układ i charakterystyczną bryłę dawnych obiektów. Zespół XVII- i XVIII-wiecznych spichrzy jest do dziś głównym i najbardziej rozpoznawalnym elementem nadwiślańskiej panoramy Grudziądza.

W strukturze przestrzennej ówczesnego miasta ważną rolę odgrywał także zamek krzyżacki wzniesiony w drugiej połowie XIII wieku na położonym na północ od miasta lokacyjnego wzgórzu (Góra Zamkowa), w miejscu

dawnego grodu warownego (Sieradzan 1997). Poza murami miasta, na terenie tzw. Przedmieścia Toruńskiego rozwinęło się osiedle rybackie.

Wraz z postępującym procesem urbanizacji zmieniała się także sieć hydrograficzna i stosunki wodne w rejonie miasta. Pomimo nadwiślańskiego położenia wodę pitną zapewniała miastu odnoga potoku wypływającego z Jeziora Tuszewskiego, który zasilał również młyny zamkowe. W 1386 roku uzyskano pozwolenie na przekopanie kanału tzw. Rowu Hermana prowadzącego od cieków z okolic Węgrowa. Z czasem, stopniowe wysychanie jeziora znacząco pogarszało sytuację zaopatrzenia miasta w wodę. W 1552 roku wykopano Kanał Trynka doprowadzający wodę z rzeki Osy (Sieradzan 1997).

Miasto posiadało i korzystało z licznych przywilejów, m.in. z prawa połowu ryb na odcinku Wisły przyległym do miasta, prowadzenia handlu suknem i szalami, mięsem, butami, starzyzną i inne. W XV i XVI wieku Grudziądz jako miasto nadwiślańskie był również ważnym ośrodkiem (centrum) kupieckim pośredniczącym m.in. w handlu zbożem. Było to źródło ówczesnego dobrobytu miasta co wpływało również na pomyślny rozwój rzemiosła m.in. sukiennictwa, płóciennictwa oraz browarnictwa (Sieradzan 1997).

Ważnym etapem w historycznym rozwoju miasta mającym wpływ na jego strukturę przestrzenną oraz dalszy rozwój było przekształcenie Grudziądza z ośrodka handlowo-rzemieślniczego w jedną z największych twierdz rejonu Dolnej Wisły. W 1776 roku rozpoczęto prace nad projektem nowej twierdzy, która zgodnie z założeniami miała powstać w okresie 4 lat. Obiekt ten, który w rzeczywistości budowano przez ponad 30 lat, zlokalizowano na płaskowyżu Kępy Fortecznej, na północ od miasta. O jej lokalizacji zdecydowały warunki topograficzne. Miejsce to było odcięte od zachodu korytem Wisły, od północy i wschodu korytem Osy, a od południa Kanałem Trynka (Sieradzan 1997). Budowa twierdzy Courbiere'a była przez ponad 50 lat ważnym czynnikiem miastotwórczym i przyczynkiem do budowy kolejnych obiektów fortecznych i wojskowych. W końcu XVIII wieku (1798 rok) wybudowano pierwszy pontonowy most na Wiśle.

Kolejnym ważnym dla miasta etapem na osi jego rozwoju był okres industrializacji. Znaczący rozwój miasta miał miejsce w drugiej połowie XIX wieku Wówczas zaczął rozwijać się przemysł zwłaszcza metalurgiczny i spożywczy. W latach 60. XIX wieku zaczęły powstawać liczne przedsiębiorstwa reprezentujące te branże przemysłu. Nad Wisłą wzdłuż ul. Toruńskiej powstał także port rzeczny. Obok przemysłu w Grudziądzu rozwijała się także infra-

struktura wojskowa oraz powstawały nowe tereny przeznaczone dla wojska (m.in. kompleksy koszar).

W Grudziądzu, podobnie jak w innych analizowanych miastach nadrzecznych ważnym wydarzeniem i czynnikiem rozwoju była budowa linii kolejowych oraz otwarcie połączeń kolejowych m.in. Bydgoszcz – Królewiec, a także mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę na trasie linii kolejowej Bydgoszczy do Tczewa. Budowę mostu na Wiśle rozpoczęto w 1876 roku (Sieradzan 1997).

Dalszy rozwój społeczno-gospodarczy i przestrzenny miasta związany był z procesem uprzemysłowienia oraz rozwojem garnizonu. W swojej historii Grudziądz przeszedł przemiany profilu od miasta rzemieślniczo-handlowego, na początku swojej miejskości, poprzez miasto przemysłowe i przemysłowo-wojskowe do okresu II wojny światowej, oraz typowe miasto socjalistyczne, które aktualnie dostosowuje się do roli miasta poprzemysłowego. W okresie gospodarki centralnie sterowanej miasto pełniło rolę ośrodka przemysłowego oraz wojskowego. Te dwie funkcje pełniące dominującą rolę w rozwoju miasta były odziedziczone z okresu II Rzeczpospolitej i wcześniejszego okresu zaboru pruskiego (Czachorowski 1997).

Grudziądz nadal zachwyca swym nadrzecznym położeniem, widokiem nadwiślańskiej panoramy miasta oraz historycznych założeń urbanistycznych.

Gniew

Miasto (6 840 mieszkańców) znajduje się w województwie pomorskim, na lewym brzegu Wisły. Współczesne miasto rozlokowało się w widłach dwóch rzek – Wisły i uchodzącej do niej Wierzycy.

Pierwsze wzmianki Gniewu w dokumentach historycznych pochodzą z pierwszej połowy XIII wieku. W tym czasie Gniew był w posiadaniu zakonu krzyżackiego. Działalność osadnicza i gospodarcza zakonników na tym terenie postępowała dość szybko. Zakon dostrzegając strategiczną rolę Gniewu jako pierwszej posiadłości po lewej stronie Wisły oraz ośrodka umożliwiającego panowanie nad doliną Wisły i ujściem Wierzycy w 1297 roku rozpoczął budowę zamku, którą kontynuowano w XIV wieku (w późniejszym okresie wielokrotnie niszczony i przebudowywany) i warownej osady, której nadano prawa miejskie. Miasto zostało lokowane na prawie chełmińskim. Do czasów współczesnych zachowało się średniowieczne rozplanowanie ośrodka lokacyjnego (Stare Miasto), z charakterystycznym szachownicowym układem ulic, centralnie położonym kwadratowym rynkiem (pl. Grunwaldzki)

Fot. 6.2.12. Współczesne rozplanowanie miasta
Źródło: M. Opitz

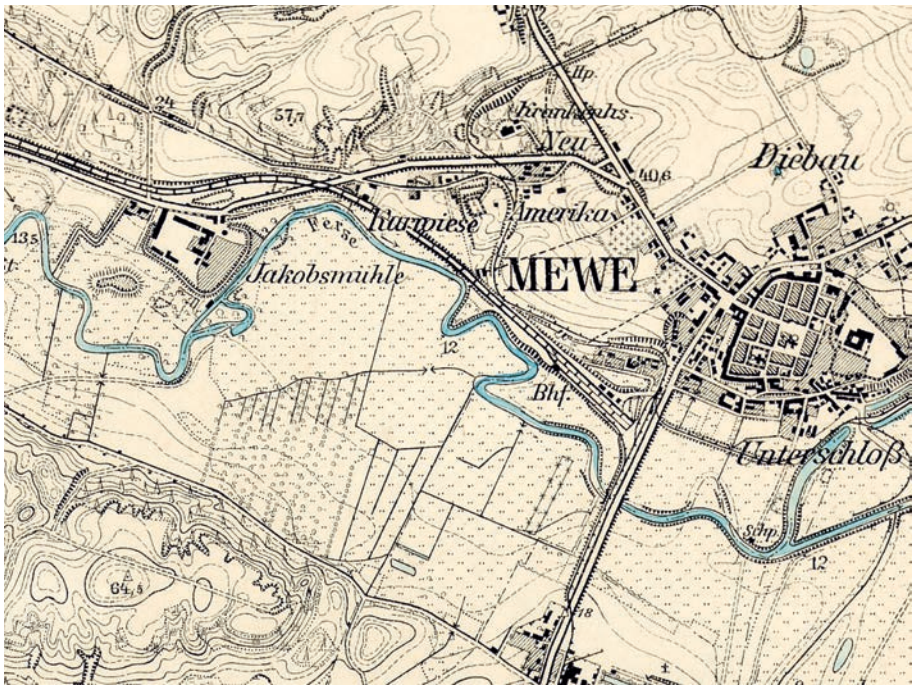
i gotyckim ratuszem z przyziemiami z XIII–XIV wieku pełniącym do dziś swoją funkcję oraz zabudową w postaci kamienic pochodzącą z XV-XIX wieku (por. fot. 6.2.13; ryc. 6.2.17).

Gniew był ważnym ośrodkiem administracyjnym (siedzibą komtura) i gospodarczym. W związku z rozwojem swobodnej żeglugi na Wiśle oraz ożywieniem handlu na szlakach lądowych Gniew pełnił również funkcję ośrodka rzemieślniczo-handlowego Pomorza Gdańskiego.

Znaczący rozwój miasta miał miejsce w XIX wieku. Powstały wówczas zakłady przemysłowe (m.in. fabryka maszyn rolniczych, tartak, cukrownia oraz wytwórnia powozów).

W tym okresie prowadzono także prace regulacyjne na Wiśle, w wyniku których nurt rzeki został odsunięty od miasta. Prace te przyczyniły się m.in. do zabezpieczenia wzgórza zamkowego przed podmywaniem.

Do rozwoju miasta przyczyniła się także budowa dróg bitych (m.in. z Królewca przez Gniew i Bydgoszcz do Berlina) oraz linii kolejowych. Na początku XX wieku Gniew został włączony w sieć połączeń kolejowych m.in. na linii Bydgoszcz-Królewiec oraz linii kolei wąskotorowej z Kwidzyna do Wielkich Walichnów i dalej do Pelplina. W dzisiejszej, współczesnej panora-



Ryc. 6.2.13. Fragment mapy topograficznej okolic Gniewu (1910 r.)
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2178_Mewe_1910.jpg

mie nadwiślańskiego miasta dominuje w pełni odrestaurowany w latach 90. XX wieku zamek krzyżacki będący atrakcją turystyczną i wizytówką miasta.

Malbork – miasto nad Nogatem

Malbork (38 848 mieszkańców) jest jedynym miastem położonym nad rzeką Nogat łączącą Wisłę z Zalewem Wiślanym oraz jednym z miast Polski północnej i administracyjnie przynależy do województwa pomorskiego. Malbork kojarzony jest przede wszystkim z potężną, średniowieczną warownią (twierdzą) krzyżacką dominująca nad nizinnymi Żuławami (Zespół Zamkowy wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO) (fot. 6.2.13).

Początkowo (XII wiek) w rozwidleniu (w widłach) Wisły i Nogatu, na prawym, brzegu Nogatu, powstał gród Santyr (Zantyr) wraz z podgrodziem (Albrecht 2009; Czachorowski, Czaja 2002).

Zamek wzniesiono w zakolu rzeki, na najbardziej wysuniętym na północ cyplu, nieco niżej, na terenie zalewowym zlokalizowano zamek niski. Miasto

Fot. 6.2.13. Zamek krzyżacki w Malborku na tle rzeki Nogat
Źródło: P. Pasieczny

zostało założone przy zamku wzniesionym przez zakon krzyżacki (por. ryc. 6.2.14). Budowany zamek i otaczające go miasto nazwano Marienburg, czyli gród Marii, od imienia patronki Zakonu. Od strony zachodniej miasto dochodziło do stromej krawędzi terasy brzegowej. Od północy graniczyło z zamkiem. Wschodnią granicę stanowiła krawędź zbocza opadająca stromo w otaczające od tej strony cypel bagna i moczary. Na południu granica przebiegała w pobliżu brodu na Nogacie. Miasto znajdowało się na ważnym szlaku lądowym prowadzącym z Gdańska do Elbląga oraz z Królewca do Torunia. Położenie Malborka nad rzeką Nogat zapewniało również wykorzystywanie szlaków wodnych w celach komunikacyjnych oraz transportu towarów handlowych i materiałów budowlanych (Program Opieki nad Zabytkami Miasta Malborka na lata 2016-2019, s. 38).

Malbork był lokowany w XIII wieku (1276 rok) na prawie chełmińskim, zgodnie z którym rozplanowano obszar miasta (Czachorowski, Czaja 2002). Miasto lokacyjne uzyskało formę wydłużonego prostokąta, w którym wytyczono podłużny, równoległy do rzeki Nogat, ulicowy Rynek. Równolegle do niego przez całą długość miasta biegły dwie wąskie ulice, przy których znajdowały sie spichlerze, karczmy i warsztaty rzemieślnicze. Główny plac podzielony był krótkimi ulicami biegnącymi w kierunku Nogatu. Całość tego średniowiecznego założenia urbanistycznego otoczona była murami z basztami i bramami, które łączyły się z systemem obronnym zamku (Program

Ryc. 6.2.19. Fragment mapy topograficznej okolic Malborka (1925 r.)

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1980_(625)_Marienburg_1925_UMK_processed.jpg

Opieki nad Zabytkami Miasta Malborka na lata 2016-2019, s. 38). Układ przestrzenny i rozplanowanie Malborka wykazywały wiele cech wspólnych z planami miast portowych. W układzie tym brakowało jednak ulic i bram prowadzących do przystani (Górski 1960).

W XIV wieku Malbork był miastem średniej wielkości pod względem obszaru zainwestowania oraz gospodarki o charakterze rzemieślniczo-handlowym i rolniczym. Podstawą rozwoju gospodarczego miasta były w dalszym ciągu Żuławy, położenie obok zamku i przy spławnej rzece. Oba te czynniki umożliwiały intensywny handel zbożem i drzewem sprowadzanym z głębi Polski (Czachorowski, Czaja 2002). Miasto rozwijało się dzięki dogodnemu połączeniu drogami wodnymi z Wisłą i Nogatem do Chełmna, Grudziądza, Torunia i Elbląga, a także do Gdańska. Ważną rolę ogrywał handel zbożem i drewnem oraz innymi towarami (skórami, końmi i winem). W mie-

ście funkcjonowały m.in. cechy piekarzy i rzeźników, słodowników i piwowarów. Intensywnie rozwijało się także sukiennictwo, kuśnierstwo, garbarstwo, kowalstwo i złotnictwo oraz usługi związane z transportem rzecznym. W XIV wieku wybudowano kanał zwany Młynówką (obecnie Kanał Juranda), przy którym zlokalizowane były m.in. młyn zbożowy, garbuz i folusz (Czachorowski, Czaja 2002). W bliskim sąsiedztwie rzeki zlokalizowana była tzw. szkoła „łacińska", w której uczono łaciny. Na terenie miasta znajdowało się także wiele zajazdów, oberży, w których zatrzymywali się licznie przybywający do miasta kupcy oraz rycerze (Górski 1960).

W XV-XVII wieku miasto rozbudowało się (za murami) w kierunku południowym i wschodnim oraz na drugim brzegu rzeki w rejonie dzisiejszej dzielnicy Kałdowo. Rozwój przestrzenny Malborka w kolejnych wiekach postępował wzdłuż głównych szlaków drogowych do Sztumu i Elbląga. Rozbudowa obejmowała przede wszystkim cztery przedmieścia miasta. Na przedmieściu południowym funkcjonował przewóz miejski przez Nogat, z którego bezpłatnie mogli korzystać mieszkańcy. Jego znaczenie zmalało po wybudowaniu w XIV wieku stałego mostu na Nogacie. W bezpośrednim sąsiedztwie przewozu nad Nogatem znajdowała się także łaźnia miejska, cegielnia oraz port drzewny. Na przedmieściu zachodnim natomiast mieścił się port rzeczny (Czachorowski, Czaja 2002).

Ważne zmiany w topografii i rozplanowaniu miasta miały miejsce w drugiej połowie XIX wieku W tym czasie w związku z dynamicznym rozwojem przestrzennym miasta rozebrano umocnienia oraz uregulowano brzeg Nogatu. Impulsem do zmiany i gospodarczego rozwoju była budowa kolei żelaznej łączącej Prusy Wschodnie z Berlinem. W drugiej połowie XIX wieku powstały w mieście pierwsze nowoczesne urządzenia komunalne (m.in. gazownia, telegraf i poczta oraz na początku XX wieku wodociągi i kanalizacja oraz elektrownia wodna na Nogacie). Był to przede wszystkim okres intensywnego uprzemysłowienia, w którym zaczął także powstawać miejscowy przemysł, m.in. cukrownia. Nad Nogatem, na przedmieściu Piaski, powstała wielka dzielnica przemysłowa dzielnica przemysłowa, do której doprowadzono linię kolejową. Znajdowały się tam także: port rzeczny, fabryka mleka w proszku, wytwórnia materiałów budowlanych oraz zakład przemysłu gumowego. Na początku nowego stulecia wybudowano kompleks koszar 152 Pułku Piechoty im. Zakonu Niemieckiego przy ul. 17 Marca oraz zabudowę mieszkaniową, w tym domy dla urzędników (kwartał urzędniczy), zespół willi i domów kilkurodzinnych i jednorodzinnych (Czachorowski, Czaja 2002).

Kolejna rozbudowa miasta miała miejsce w latach 20. i 30. XX wieku i związana była rozbudową dzielnicy Piaski wraz z koszarami kolejowymi, powstaniem kolonii domów jedno- i wielorodzinnych, rozplanowaniem ulic na Wielbarku, Piaskach, w Nowej Wsi, Kałdowie i na obrzeżach Śródmieścia.

Znaczące zmiany w strukturze i fizjonomii miasta nastąpiły w okresie powojennym. W wyniku działań wojennych zniszczone zostało Stare Miasto wraz z zespołem zamkowym. Niestety, powojenna odbudowa Starego Miasta spowodowała zatracenie historycznych elementów rozplanowania (parcelacji i zabudowy pierzejowej). Bezpośrednio po wojnie podjęto działania służące odbudowie zamku oraz rozpoczęto prace konserwatorskie na zamku (Czachorowski, Czaja 2002). W latach 80. XX wieku dokonano także zmian w ukształtowaniu historycznego układu centrum i śródmieścia miasta. Zostało ono podzielone główną arterią komunikacyjną (aleja Rodła, fragmentem drogi krajowej nr 22 przecinającej miasto), która sztucznie podzieliła historycznie ukształtowane przedmieście na części południową i północną tworząc zupełnie nowy układ przestrzenny.

Współcześnie miasto zajmuje obszar w zakolu rzeki Nogat. Do najważniejszych elementów ukształtowanej struktury przestrzennej Malborka należą m.in.: zespół zamkowy, obszar staromiejski, układ sieci rzecznej obejmującej rzekę Nogat, Kanał Juranda i Ulgi, zespoły zabudowy koszarowej, kwartał urzędniczy i inne. Historyczny układ przestrzenny pomimo dokonanych w nim wielu niekorzystnych przekształceń wykazuje pewną symetryczność, uwarunkowaną zmianami historycznymi i topografią terenu (rzeka Nogat, Kanał Juranda i Ulgi oraz sieć kolejowa) (Czachorowski, Czaja 2002).

Elbląg

Miasto (121 191 mieszkańców) położone jest nad rzeką Elbląg (na obu jej brzegach) w województwie warmińsko-mazurskim w miejscu, które stanowi pas przejściowy pomiędzy dwiema odmiennymi jednostkami geomorfologicznymi, Wysoczyzną Elbląską i Żuławami Wiślanymi (Czaja 1993).

Początki Elbląga i jego historia sięgają XIII wieku. Pierwsze struktury przedmiejskie powstały w 1237 roku na wyspie przy ujściu rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego. Wybudowana w tym miejscu osada otrzymała nazwę Elbląg wywodzącą się od nazwy rzeki. Posiadała ona dogodne położenie przyujściowe (niedaleko ujścia rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego) oraz na

skraju delty nadwiślańskiej, w pobliżu dróg lądowych i wodnych prowadzących w kierunku Sambii i Warmii. Korzystne położenie nadwodne oraz komunikacyjne było ważnym czynnikiem rozwoju miasta i przesłanką do jego budowy (Gierszewski 1970; Czaja 1993).

W 1246 roku osada handlowa otrzymała prawa miejskie wzorowane na prawie Lubeki. Zgodnie z lubeckim prawem miejski obszar miasta lokacyjnego w Elblągu charakteryzował się tzw. grzebieniowym układem pięciu ulic biegnących prostopadle do rzeki Elbląg i jej nabrzeża, otwartych w kierunku rzeki oraz głównej, szerokiej arterii komunikacyjnej o przebiegu równoległym do rzeki, pełniącej jednocześnie funkcję rynku (ob. ul. Stary Rynek) (por. ryc. 6.2.14). Na brzegu rzeki, u wylotu każdej z ulic wybudowano pomosty przeładunkowe, które stopniowo poszerzane z czasem utworzyły bulwar nadbrzeżny. Rozplanowana wówczas siatka ulic miejskich wskazuje na funkcje Elbląga jako ośrodka handlowego oraz nawiązuje do typowego dla

Ryc. 6.2.14. Fragment mapy topograficznej okolic Elbląga (1944 r.)

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1882_Elbing_1944-_--300dpi_AMPG.jpg

portowych miast hanzeatyckich układu urbanistycznego (Gierszewski 1970; Czaja 1993). Historyczna zabudowa mieszkalna opierająca się na lokacyjny planie została zniszczona w wyniku działań wojennych.

W XIV wieku w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta Elbląga powstała także osada, która otrzymała odrębne prawa miejskie – Nowe Miasto Elbląg (1347 rok). Nowy ośrodek miejski będący w przeważającej mierze ośrodkiem rzemieślniczym założono również na prawie lubeckim. Pełne zespolenie obu obszarów miejskich nastąpiło dopiero w XVIII wieku (Gierszewski 1970).

Podstawą życia gospodarczego miasta do drugiej połowy XIV wieku był handel. Elbląg był ważnym ośrodkiem portowym Pomorza Nadwiślańskiego. Miasto posiadało połączenie z dwoma ważnymi szlakami handlowymi. Jeden z ich, stanowiący boczną odnogę szlaku z Zachodu do Nowogrodu, prowadził w dół Wisły przez Kujawy i Mazowsze na Ruś (Lwów). Elbląg przez Zalew Wiślany i tzw. cieśninę bałgijską łączył się z Morzem Bałtyckim i najważniejszym szlakiem hanzeatyckim prowadzącym z Lubeki do Nowogrodu. Jednocześnie rozwijał się ożywiony handel lądowy związany z przebiegiem prze Elbląg również lądowego szlaku wiodącego wzdłuż wybrzeża Bałtyku do Inflant i na Ruś (Gierszewski 1970). O randze Elbląga decydowała także przynależność do związku miast hanzeatyckich. Miasto poprzez hanzeatycki handel utrzymywało ożywione kontakty handlowe m.in. z Niemcami, Skandynawią, Anglią i Niderlandami. Z zachodu importowano przede wszystkim sukno, sól, olej, figi, ryby oraz towary luksusowe natomiast z portu w Elblągu eksportowano głownie produkty leśne (drewno, wosk, popiół smołę oraz futra (Gierszewski 1970; Czaja 1993). Od 1999 roku Elbląg należy do Nowej Hanzy nawiązując tym samym do dobrych historycznych tradycji tego związku miast. Port, żegluga i handel stanowiły podstawę lokalnej gospodarki i bytu ówczesnej ludności miejskiej.

Życie portowe koncentrowało się nad rzeką Elbląg zarówno na prawym brzegu, na wysokości Starego Miasta, jak i na lewym brzegu rzeki na obszarze Wyspy Spichrzów.

Odzwierciedleniem dynamicznie rozwijającego się handlu w Elblągu była rozbudowa struktur portowych. Zbudowano m.in. ciągłe nabrzeża w miejscu dawnych pojedynczych pomostów łączących wyloty bramne. Na prawym brzegu rzeki wzdłuż nabrzeża na tzw. moście rybackim koncentrował się handel dalekosiężny i handel rybami (Gierszewski 1970). Na cele portowe przeznaczono także tereny zlokalizowane na Wyspie Spichrzów w obrębie przedmieścia zachodniego (por. ryc. 6.2.14). W XIV wieku w strukturze

ówczesnego miasta obszar ten został wyodrębniony dla potrzeb elbląskiego handlu morskiego jako zaplecze składowe (Czaja 1993). Charakterystyczną zabudowę tego obszaru od początku XIV wieku stanowiły w przeważającej mierze spichrze zbożowe, lokalizowane licznie wzdłuż nadbrzeża. Z czasem obszar ten przekształcił się w typową dzielnicę portową. Sprzyjał temu rozwój Elbląga jako ośrodka handlu i transportu morskiego. Rzeczywisty kształt wyspy obszar ten uzyskał w XVII wieku w wyniku budowy fosy nowożytnych fortyfikacji miasta. Od XVIII wieku obszar ten podlegał licznym przekształceniom w wyniku, których zmieniał się charakter obszaru i jego zabudowa. Niezmiennie jednak jego wizytówką zawsze były okazałe spichlerze świadczącego o tożsamości tego miejsca i miasta. Dopiero w 1945 roku, w wyniku działań wojennych z nadrzecznego krajobrazu miasta zniknęła zabudowa wyspy, w tym charakterystyczne spichlerze.

W obszarze miasta na nabrzeżach rzeki lokalizowano zabudowę portową w postaci m.in. dźwigów portowych, pakowani, sortowni lnu, składów śledzi oraz zabudowy magazynowej do przechowywania różnych towarów, wagę do ważenia towarów. Na północ od Starego Miasto i Wyspy Spichrzów znajdowały się tereny (place) składowe (zwane la stadiami) (http://www.planowanie.umelblag.pl/). Na przedmieściu północnym instalowano także szereg urządzeń portowych związanych ze stocznią elbląską oraz rzemiosłem elbląskim m.in.: tory powroźnicze, ramy sukiennicze, folusz, garbarnia, cegielnia i inne np. browarnicy. Na przedmieściu zachodnim, po lewej stronie rzeki znajdowała się także Giełda Kupiecka (Czaja 1993).

Nabrzeża rzeki Elbląg były miejscem postoju statków (bliskość zabudowy portowej w tym spichlerzy), miejscem pracy ludzi związanych z przeładunkiem towarów oraz miejscem handlu (targi rybne).

W ścisłym związku z rozwojem średniowiecznej żeglugi i handlu morskiego w Elblągu pozostawało rzemiosło, które służyło żegludze i wymianie. Wśród elbląskich rzemiosł prężnie rozwijała się budowa statków. Miejscem ich budowy była stocznia elbląska zlokalizowana na prawym brzegu rzeki, na terenie zwanym Łasztownią (przedmieście północne). W historycznych źródła znaleźć można wzmianki o cechach rzemieślniczych świadczących usługi na rzecz m.in. stoczni i portu np. powroźnicy (kręcący liny), kotwicznicy (produkujący kotwice okrętowe), cieśle okrętowi, tragarze, przewoźnicy (aramotrzy) i szereg innych (Gierszewski 1970).

Elbląski handel morski i żegluga rozwijały się prężnie do XV wieku. W tym czasie możliwości miasta w tym zakresie uległy znacznemu ograni-

czeniu w skutek m.in. rosnącej konkurencji i potęgi politycznej ekonomicznej bliskiego sąsiada jakim był Gdańsk, niekorzystnych przemian handlu hanzeatyckiego, a także pogarszających się warunków naturalnych portu elbląskiego oraz rozwojowi w XV wieku technik żeglugi i wzroście wielkości żaglowców. Przyczyny kryzysu elbląskiego handlu morskiego były znacznie szersze (Gierszewski 1970; Czaja 1993). Kryzys związany z handlem morskim niósł także konsekwencje dla budownictwo okrętowego. Elbląskie stocznie w XVII i XVIII wieku budowały głownie statki rzeczne.

Elbląg w odniesieniu do innych portów, np. Gdańska posiadał mniej korzystne usytuowanie i warunki naturalne. Na pogarszającą się sytuację portu i miasta wpływ miały zmiany biegu i głębokości Nogatu łączącego się z rzeką Elbląg w jej górnym biegu, na południe od miasta. W XV wieku (1483 rok) wskutek postępującego zapiaszczania rzeki Elbląg przez Nogat, koryto wiślanej odnogi skierowano bezpośrednio do Zalewu Wiślanego, co oznaczało odcięcie miasta od wiślanej arterii. W 1495 roku wybudowano Kanał Jagielloński. Dzięki tej inwestycji, będącej elementem modernizacji portu, rzeka Elbląg zyskała połączenie z Nogatem. Zmieniono w ten sposób układ dróg wodnych prowadzących do portu (Gierszewski 1970). Jednym z ważniejszych problemów miasta w zakresie żeglugi był także bardzo płytki tor wodny na długości ok. 10 km prowadzący z portu elbląskiego (od Starego Miasta) na Zalew Wiślany, co wiązało się z późniejszym kierunkiem rozwoju miasta i kształtowaniem się struktury przemysłowej (Gierszewski 1970).

W XVII wieku ważnym i nowym elementem fizjonomii i rozplanowania ówczesnego miasta były fortyfikacje bastionowe otaczające Stare i Nowe Miasto z przedmieściami oraz Wyspę Spichrzów. Wybudowano je w latach 1626-1629 (Czaja 1993). Topografia miasta uległa zmianom w XVIII wieku w wyniku prac rozbiórkowych średniowiecznych murów i bram miejskich oraz umocnień bastionowych. Jest to także okres zasypywania fos, które tworzyły rodzaj ochrony pożarowej dla nadal stawianych tam wielkich magazynów oraz były miejscem spławiania drewna. W krajobrazie dzisiejszego miasta zachował się zarys fos na Wyspie Spichrzów.

Dalszy rozwój gospodarczy i przestrzenny Elbląga nastąpił w XIX wieku. Podobnie jak w wielu innych opisywanych ośrodkach ważnym czynnikiem rozwoju było wówczas włączenie miasta w sieć połączeń kolejowych (1852 rok). W tym czasie uruchomiono także nowo wybudowany szlak żeglugowy jakim był Kanał Elbląski. W początkowym okresie eksploatacji był on wykorzystywany gospodarczo, natomiast w wyniku szybkiego rozwoju transportu

kolejowego i komunikacji samochodowej kanał ten zyskał znaczenie turystyczne. Do dnia dzisiejszego jest unikatową trasą turystyczną.

W XIX wieku znaczące miejsce w gospodarce miasta zajął przemysł, natomiast handel stracił pozycję najważniejszej gałęzi elbląskiej gospodarki. Zmieniła się także rola portu elbląskiego, który stał się portem śródlądowym obsługującym handel lokalny (Czaja 1993). W mieście powstało wiele zakładów przemysłowych reprezentujących sektor przemysłu maszynowego, spożywczego, budowlanego oraz tekstylnego, m.in.: browary, tartaki, stocznia, farbiarnie, olejarnie, fabryki cygar, lokomotyw i samochodów. Niektóre z nich lokalizowano nad rzeką (np. fabryka samochodów). W strukturze tych przedsiębiorstw oraz elbląskiego przemysłu szczególne znaczenie miała stocznia Ferdynanda Schichau (1837 roku), w której powstawały pierwsze w Prusach statki żelazne o napędzie parowym (stocznia funkcjonowała w miejscu dawnej stoczni na Łasztowni). W późniejszym okresie zmienił się profil przedsiębiorstwa, które wyspecjalizowało się w produkcji lokomotyw.

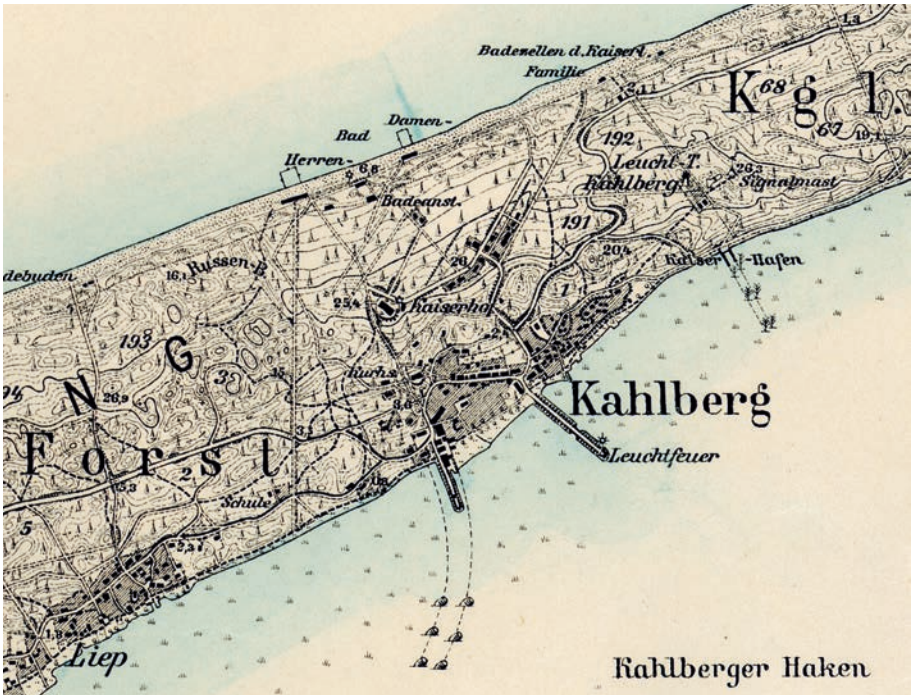
Trwałe zmiany w strukturze przestrzennej miasta związane były ze skutkami działań wojennych w wyniku, których miasto zostało zniszczone w ok. 65%. Największe zniszczenia objęły Stare Miasto. Od lat 80. XX wieku w Elblągu prowadzony jest proces retrowersji elbląskiej starówki (Czaja 1993) (por. fot. 6.2.14).

Fot. 6.2.14. Elbląg, część staromiejska
Źródło: A. Wołosz

W latach 90. XX wieku miasto Elbląg podjęło starania i konkretne działania zmierzające do reaktywowanie elbląskiego portu. Uaktualniono wówczas granice portu, utworzono morskie przejście graniczne, w którym funkcjonują wszystkie placówki niezbędne do obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego (m.in.: Straż Graniczna, Urząd Celny, Kapitanat Portu i Zarząd Portu). Od 1993 roku nastąpiło ożywienia przewozów towarowych i pasażerskich.

Krynica Morska

Krynica Morska (1 323 mieszkańców) znajduje się w północno-wschodniej części województwa pomorskiego i jest jednym z najmniejszych pod względem liczby ludności miast zlokalizowanych wzdłuż MDW E70. Położona jest na Mierzei Wiślanej pomiędzy Zatoką Gdańską a Zalewem Wiślanym. Miejscowość ta usytuowana na niewielkim skrawku lądu od północy otoczona jest wodami Zatoki Gdańskiej, a od południa Zalewu Wiślanego (ryc. 6.2.15).



Ryc. 6.2.15. Fragment mapy topograficznej okolic Krynicy Morskiej (1911 r.)
Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1682_Kahlberg_1911.jpg

Zgodnie ze źródłami pisanymi osadnictwo na terenie dzisiejszej Krynicy Morskiej sięga początków XIII wieku. Na Mierzei Wiślanej istniała wówczas osada rybacka pod nazwą Lipa (Liep). Wzdłuż Mierzei, z okolic Gdańska, biegła droga handlowa w kierunku Sambii (www.mierzeja.com/krynicamorska).

Krynica Morska do 1958 roku nazywana była Łysicą lub Łysą Górą (Kahlberg) (por. ryc. 6.2.15). Nazwa ta pochodzi od wydmy, która w czasach krzyżackich opierała się otaczającym ją lasom (http://historia-wyzynaelblaska.pl/krynica-morska.html). Pierwsze wzmianki o Kahlbergu, czyli Łysej Górze znajdujące się w dokumentach historycznych pochodzą z XV wieku (1424 rok). W rejonie dzisiejszego miasta powstała i funkcjonowała na podstawie przywileju lokacyjnego karczma Mikołaja Wildenberga. Pełniła ona ważną rolę na szlaku handlowym prowadzącym przez Mierzeję Wiślaną z Gdańska do Królewca. Podobny przywilej otrzymał 16 maja 1429 roku karczmarz Hannos w miejscowości Piaski (www.mierzeja.com/krynicamorska).

W późniejszym okresie wzdłuż szlaku powstały także inne karczmy oraz rozwinęła się osada rybacka. Aż do początków XIX wieku osada Kahlberg z uwagi na niewielkie zaludnienie nie odgrywała większego znaczenia. Sytuację i pozycje osady zmieniła turystyka.

Historia Krynicy Morskiej wiąże się przede wszystkim z rozwojem turystyki. Od początku XIX wieku osada (Krynica Morska) nabierała charakteru i funkcji kurortu wypoczynkowego. W I połowie XIX wieku do miejscowości zlokalizowanych na Mierzei (m.in. Przebrno i Krynica Morska) zaczęły przypływać statki żaglowe m.in. z Elbląga i Braniewa z turystami chcącymi korzystać z nadmorskich walorów Krynicy. Ważnym czynnikiem rozwoju Kahlbergu jako kurortu morskiego było założenie w 1840 roku przez pięciu zamożnych kupców elbląskich konsorcjum do spraw żeglugi po Zalewie Wiślanym, szczególnie do obsługi linii Królewiec-Elbląg. Cieszące się dużą popularnością rejsy wycieczkowe i przybywający do miasta turyści oraz letnicy wpłynęli na rozwój bazy turystycznej. W mieście powstały pierwsze wille, nowe domy wypoczynkowe, nastąpił także rozwój kąpieliska, wybudowano molo i przystań pasażerską, powstały łazienki, zakład kąpielowy z podgrzewaną wodą morską, wzdłuż brzegu morza wytyczono deptak spacerowy. Kolejnym ważnym etapem w rozwoju kurortu było założenie w 1872 roku Spółki Akcyjnej Kąpielisko Morskie Kahlberg. Zabudowa i zagospodarowanie miasta były sukcesywnie dostosowywane do prężnie rozwijającej się turystyki. Tereny miejskie były przeznaczane pod zabudowę letniskową. Rozwo-

jowi kurortu towarzyszyły także inne inwestycje miejskie, które podnosiły jego rangę (m.in. drogi, wodociągi, oświetlenie i inne). Jednym z podstawowych celów spółki było uzyskanie dla Krynicy Morskiej statusu kurortu lub uzdrowiska morskiego.

Zbudowano dwie wieże widokowe, pawilony plażowe oraz tzw. ciepłe łazienki, zlokalizowane obok plaży, w których znajdował się kocioł parowy służący do podgrzewania wody morskiej, tłoczonej rurami z Bałtyku. Budynek ten był wielokrotnie przebudowywany a w 1956 roku został rozebrany. Ważnym elementem infrastruktury turystycznej była nadmorska promenada zbudowana na wydmach od strony Zatoki Gdańskiej (http://historia-wyzynaelblaska.pl/krynica-morska.html). Elementem nadmorskiego krajobrazu Krynicy była także wybudowana w 1895 roku latarnia morska (zniszczona w trakcie II wojny światowej). Nową latarnię o wysokości 26,5 m uruchomiono w 1951 roku (http://www.zalew.org.pl/krynicab.phtml). Niewielkie miasto stało się kurortem wypoczynkowym i kąpieliskiem dla Elbląga oraz innych miast i miejscowości regionu.

W latach 20. XX wieku w Łysej Górze zaczęły dominować domki rybackie z pokojami dla letników. Turyści i kuracjusze mogli także skorzystać z wybudowanej linii kolejki wąskotorowej ze Stegny (działała do 1945 roku).

Na początku XX stulecia obok rozwijającego się kurortu Kahlberg (Łysa Góra) istniała osada rybacka Liep (Lipa). W okresie międzywojennym osady zostały połączone pod nazwą Kahlberg-Liep. Późniejsza osada-kąpielisko Kahlberg, Łysica to dzisiejsze (od 1991 roku) miasto Krynica Morska.

Intensywny rozwój kąpieliska przerwała II wojna światowa. Po jej zakończeniu podjęto próby przywrócenia dawnej świetności i rangi kąpieliska. Odbudowano liczne wille i pensjonaty, powstały nowe ośrodki wczasowe, sanatoria i domy wypoczynkowe. Odbudowie bazy turystycznej towarzyszył rozwój bazy gastronomicznej i usług (http://www.zalew.org.pl/krynicab.phtml).

Począwszy od lat 90. XX wieku w mieście nastąpił dynamiczny rozwój usług oraz infrastruktury turystycznej. Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22.12.1990 roku utworzona została samodzielna gmina Krynica Morska, w skład której weszły miejscowości Piaski i Przebrno. W 1991 roku Krynica Morska uzyskała prawa miejskie i wraz z miejscowościami Przebrno i Piaski tworzy odrębną jednostkę administracyjną.

Obecnie Krynica Morska jest jedną z najpopularniejszych miejscowości wypoczynkowych nad Zalewem Wiślanym oraz ważnym punktem wędrówek na szlaku Pętli Żuławskiej. Do dnia dzisiejszego plaże i nowo powstała infra-

struktura turystyczna w Krynicy Morskiej przyciągają turystów, zwłaszcza wodniaków i letników (por. fot. 6.2.15). W tej popularnej, nadmorskiej miejscowości znajduje się port z wydzieloną częścią jachtowo-turystyczną oraz port rybacki. Dla jachtów przeznaczone są dwa baseny rozdzielone pirsem pasażerskim – Stary Port Jachtowy oraz Basen Jachtowy im. Leonida Teligi. Infrastruktura portowa w Krynicy Morskiej jest efektem m.in. realizacji projektu pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej, Etap I" (Międzynarodowa Droga Wodna E70, przewodnik dla wodniaków, 2014).

Fot. 6.2.15. Krynica Morska
Źródło: M. Opitz

Kąty Rybackie

Jest to miejscowość położona na Mierzei Wiślanej, w pobliżu ujścia rzeki Szkarpawy, na zachodnim brzegu Zalewu Wiślanego.

Była to stara osada rybacka. Pierwsze wzmianki na jej temat w źródłach pisanych pochodzą dopiero z XVII wieku. Początki tej miejscowości związane są z powstaniem portu zalewowego, wokół którego skupiły się stawiane na piachach drewniane chaty rybaków i karczmy, przy których funkcjonowała prze-

Fot. 6.2.16. Kąty Rybackie
Źródło: M. Opitz

prawa przez Wisłę Królewiecką i wokół której koncentrowały się domostwa ludzi trudniących się rybactwem, rolnictwem i leśnictwem. Około 1680 roku na terenie Kątów Rybackich powstał pierwszy dworek. Kolejny etap kształtowania się osady Kąty Rybackie związany był z budową przez rybaków szop na sprzęt potrzebny przy połowie ryb. W 1780 roku powstała karczma. Miejscowość Kąty Rybackie uformowała się dopiero w XVIII wieku na bazie istniejącej wcześniej osady rybackiej. Szybko stała się ona typową wioską rybacką i w takim kształcie przetrwała do czasów współczesnych rozwijając jednocześnie funkcje typowe dla miejscowości letniskowej. Na początku XIX wieku Kąty Rybackie usamodzielniły się i odłączyły od pobliskiego Sztutowa. Zabudowa wsi i jej rozwój przestrzenny postępowały w kierunku wschodnim wzdłuż dawnego traktatu pocztowego. W latach 1920-1925 dzięki przedłużonej trasie kolejki wąskotorowej ze Stegny i Sztutowa do Krynicy Morskiej Kąty Rybackie znalazły się na trasie przejazdów turystycznych z Gdańska do miejscowości zlokalizowanych na Mierzei Wiślanej. Kąty zyskały w ten sposób letników, którzy wybrali na miejsce wypoczynku tę stację kolejki. II wojna światowa zahamowała rozwój turystyki. W wyniku działań wojennych osada została poważnie zniszczona. Napływająca po wojnie ludność oprócz rybołówstwa zajęła się także rozwojem bazy turystycznej. W późniejszych latach powstały pierwsze ośrodki wczasowe

oraz coraz bogatsza baza gastronomiczna (http://www.katyrybackie.mierzeja.com/podstrony,239,miejscowosci,,Katy_Rybackie_historia.html).

W nazwie miejscowości zawierają się wszystkie tradycyjne zajęcia miejscowej ludności, tj. rybactwo, leśnictwo, poławianie bursztynu, a później także turystyka. Tradycje te prezentowane są w formie ciekawych ekspozycji dawnego szkutnictwa i rybołówstwa w znajdującym się w Kątach Rybackich Muzeum Zalewu Wiślanego. Placówka ta znajduje się tuż obok portu.

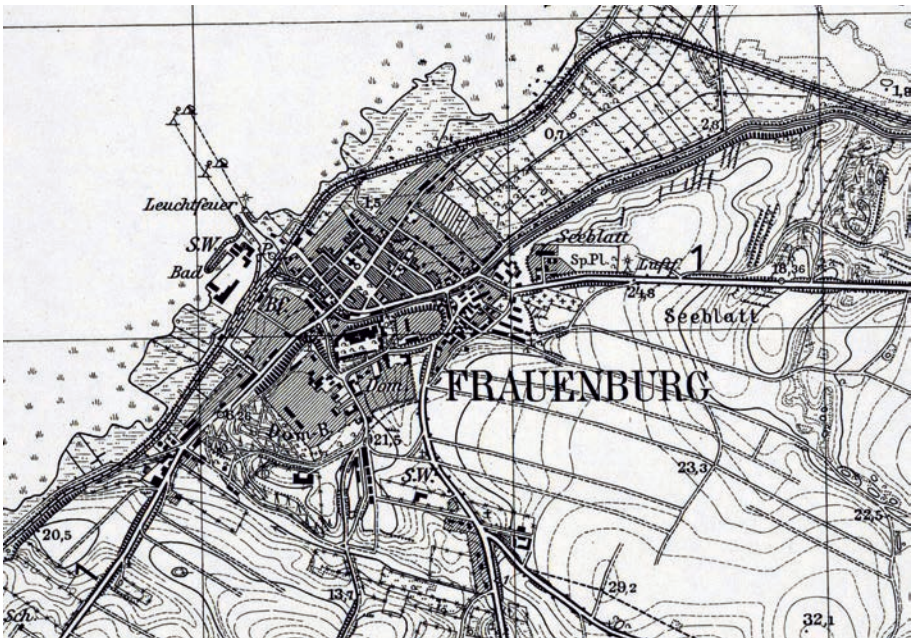
Obecnie Kąty Rybackie są jednym z ważnych punktów na Pętli Żuławskiej. Turyści, którzy dziś docierają do Kątów Rybackich od strony wody, mogą skorzystać z trzech miejsc do cumowania. Są to: Port Kąty Rybackie, Przystań Neptun oraz Stary Port Rybacki. Kąty Rybackie zostały także objęte projektem pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej, Etap I" dzięki czemu turyści mogą korzystać z nowej infrastruktury turystycznej (Międzynarodowa Droga Wodna E70, przewodnik dla wodniaków, 2014).

Frombork

Małe warmińskie miasto portowe (2390 mieszkańców) (Perła Warmii) położone jest malowniczo na wzgórzach, na południowym wybrzeżu Zalewu Wiślanego, zwanym Wybrzeżem Staropruskim. Frombork jest natomiast największym miastem portowym nad Zalewem Wiślanym.

Pierwsze wzmianki w źródłach historycznych dotyczące Fromborka pochodzą z XIII wieku (1278 rok). W tym czasie (1278-1300) w obrębie dzisiejszego miasta znajdował się drewniany gród oraz katedra pw. Najświętszej Marii Panny. Z czasem osada zyskała charakter miejski. Przywilej lokacyjny na prawie lubeckim Frombork uzyskał w 1310 roku. Miasto zostało założone w miejscu wcześniejszej osady. Obszar ten wyróżniał się strategicznym położeniem. Posiadanie Fromborka dawało możliwość kontroli Zalewu Wiślanego i drogi lądowej z Malborka do Królewca.

Wykształcona w XIII wieku struktura osadnicza Fromborka obejmowała dwa całkowicie odrębne i niezależne od siebie jednostki, tj. zespół katedralny zlokalizowany na wzgórzu i miasto (ośrodek miejski) położony nad Zalewem Wiślanym. Trzonem zespołu osadniczego Fromborka była zabudowa zlokalizowana na wzgórzu (górny taras), gdzie wokół warownej ceglanej katedry założono rozległe osiedle (por. ryc. 6.2.15). Lokalizacja katedry na wzgórzu była podyktowana względami obronnymi. Jej budowa w latach 1329-1388 znacząco wpłynęła na podniesienie rangi Fromborka. W kolejnych okresach



Ryc. 6.2.15. Fragment mapy topograficznej okolic Fromborka (1937 r.)

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1684_Braunsberg_(West)_1937_400dpi_AMWIG.jpg

rozwoju zabudowa Wzgórza Katedralnego ulegała zmianom w wyniku lokalizacji w jego obrębie nowych budowli, m.in. obwarowań, baszt i wież, a także domów mieszkalnych dla kanoników katedralnych. W pobliżu kompleksu katedralnego powstało miasto rozplanowane na planie prostokąta z centralnie położonym rynkiem i ratuszem oraz kościołem św. Mikołaja na północno-wschodnim krańcu miasta (por. ryc. 6.2.15). Miasto oraz katedra zostały powiązane w jeden zespół osadniczy dopiero w XIX wieku, a 1926 roku Wzgórze Katedralne i miasto połączono administracyjnie.

Życie mieszkańców Fromborka było ściśle związane z jego nadwodnym położeniem oraz zespołem katedralnym. Miejscowa ludność trudniła się głównie rybołówstwem i rolnictwem oraz rzemiosłem. W dokumencie lokacyjnym miasto uzyskało m.in. prawo połowu ryb. Dopiero w późniejszych okresach zaczęły powstawać w mieście warsztaty rzemieślnicze świadczące usługi dla kanoników i służby kościelnej. Na przełomie XVI i XVII wieku w mieście funkcjonowały m.in. cechy rybaków, krawców, piekarzy, piwowarów, ślusarzy, złotników oraz gildii rybackiej. Od XV wieku we Fromborku znajdował się port. Początkowo był to niewielki port rybacki, który z czasem

pełnił rolę portu handlowego i umożliwiał wymianę towarów z Gdańskiem. Port sukcesywnie rozbudowywano.

W XIV-XV wieku we Fromborku wybudowano kanał (tzw. Kanał Kopernika lub Mała Bauda) ciągnący się od rzeki Baudy do Zalewu Wiślanego. Była to ważna dla miasta inwestycja.

Kanał dostarczał energii dla fromborskiego młyna, zapewniał wodę pitną dla mieszkańców rozrastającego się miasta, chronił przed powodzią oraz stanowił zabezpieczenie na wypadek pożaru i usuwał nadmiar piasku z portu. Kanał był użytkowany do roku 1944. Po 1945 roku, na skutek działań wojennych obiekt ten przestał funkcjonować, zniszczeniu uległy także urządzenia na kanale, m.in. jaz, śluzy i stawidła. W obszarze miasta kanał stał się ściekiem, natomiast poza miastem zaczął zarastać. W latach 70. XX wieku zasypano także część miejskiego odcinka kanału. Zachowany ujściowy odcinek Kanału Kopernika w 2015 roku był przedmiotem działań rewitalizacyjnych obszaru Starego Miasta we Fromborku.

Historia Fromborka wiąże się także z życiem i działalnością Mikołaja Kopernika. Wielki astronom od 1510 roku do dnia swojej śmierci w maju 1543 roku, jako kanonik kapituły warmińskiej żył i pracował we Fromborku na Wzgórzu Katedralnym. Jego postać jest wpisana w historię i dzieje miasta, w którym znaleźć można wiele materialnych śladów działalności Kopernika.

W XIX wieku ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego ówczesnego miasta była turystyka. Wiązało się to z uruchomieniem w 1899 roku prywatnej linii kolejowej relacji Elbląg – Braniewo, na trasie której znalazł się Frombork. Miasto pełniło wówczas funkcje ośrodka turystyczno-wypoczynkowego. W mieście powstało kilka hoteli, gospód i pensjonatów. Do dziś miasto pozostaje ważnym ośrodkiem turystycznym i celem wyjazdów turystów polskich i zagranicznych.

Współczesna historia miasta związania jest także z ustanowionym formalnie w 1953 roku portem morskim we Fromborku. W latach 70. XX wieku (1972 rok) we Fromborku na zachód od starego basenu portowego powstał nowy basen pasażersko-jachtowy wraz z zapleczem i infrastrukturą towarzyszącą (m.in. molo, stanica, stanowiska cumownicze, plaża i inne). Niestety, po kilku latach w nowym basenie pojawił się problem falowania i ruchów wody wywołanych przez statki pasażerskie, co w konsekwencji doprowadziło do zamulenia wejścia do portu. Zniszczeniu uległa także część brzeżna portu. W wyniku tych procesów przystań przestała funkcjonować. Pod koniec lat 80. XX wieku bez skutku podjęto próbę ponownego otwarcia przystania (Chorostian 1973; Mamuszka 1954; I. Sekuła, H. Leśniowski 1973).

Fot. 6.2.17. Frombork
Źródło: M. Opitz

Współczesna struktura miasta obejmuje m.in. wykształcony na przestrzeni wieków historyczny ośrodek lokacyjny (Stare Miasto) wraz ze Wzgórzem Katedralnym oraz struktury portowe (port rybacki i jachtowy). W panoramie miast nadal dominuje i zachwyca Wzgórze Katedralne, które zalicza się do zabytków najwyższej klasy. Turyści mogą tu podziwiać zachowane podstawowe elementy średniowiecznego założenia architektonicznego (por. fot. 6.2. 17). Wyjątkowość tego miejsca podkreślają tradycje historyczne i postać Mikołaja Kopernika. Port we Fromborku jest bazą dla floty rybackiej, przystankiem dla statków żeglugi pasażerskiej pływających po wodach Zalewu Wiślanego oraz posiada niewielkie nabrzeże dla jachtów. W porcie we Fromborku funkcjonuje także morskie przejście graniczne. Obecnie dużym wyzwaniem dla Fromborka jako ośrodka turystycznego i miasta portowego jest rozbudowa infrastruktury portowej.

Podsumowanie

Wzdłuż analizowanego odcinka MDW E70 zaobserwować można bogactwo form krajobrazu kulturowego, rozumianego jako zasób historycznych miast i wsi (ośrodków osadniczych), zabytkowych budowli oraz innych przejawów działalności człowieka w dolinach rzecznych.

Istotne znaczenie dla historii osadnictwa oraz kształtowania się krajobrazu dolin rzek: Wisły, Noteci i Warty miało osadnictwo olęderskie. Osadnictwo Holendrów rozwijało się na nizinach oraz na terenach podmokłych, m.in. na Żuławach, od Bydgoszczy wzdłuż Noteci, aż do Warty. Znaczącą akcję związaną z osadnictwem olęderskim zainicjował w późniejszym okresie król Fryderyk II w celu gospodarczego wykorzystania nieużytkowanych dotąd i trudno dostępnych terenów takich jak bagna, lasy itp. Holendrzy posiadali umiejętność wykorzystywania tych terenów dla celów osiedleńczych oraz gospodarczych.

Historia osadnictwa oraz ukształtowany w długiej historii krajobraz doliny Wisły, czyli historycznego Powiśla, Kociewia oraz Pomezanii są ściśle związane z założeniami i architekturą zamków krzyżackich. Obiekty te wpisały się m.in. w nadrzeczną panoramę Malborka, Gniewu, Nowego, Świecia i innych miast.

Na całym szlaku MDW E70 znajduje się wiele historycznych miast. Niektóre z nich w wyniku różnych dziejowych wydarzeń i przemian społeczno-gospodarczych i przestrzennych zachowały jedynie dawne, historyczne rozplanowanie, np. Gorzów Wielkopolski (obszar starego miasta – ośrodek lokacyjny), Kostrzyn nad Odrą (Stare Miasto, obszar dawnej twierdzy) i inne. W przypadku wielu miast nadrzecznych MDW E70 nadal podziwiać można zachowane, historyczne struktury oraz założenia architektoniczne i urbanistyczne, m.in. w Chełmnie, Grudziądzu, Toruniu i innych. Bogatą historię oraz dziedzictwo materialne prezentują również: Malbork, Elbląg, Frombork, Bydgoszcz, Czarnków, Nakło nad Notecią, Santok i wiele innych (*Strategia Programowa MDW E70* 2010).

Przedstawiony powyżej katalog (wykaz) miast nadrzecznych (wybranych punktów węzłowych na MDW E70) stanowi tylko wycinek bogatej i różnorodnej struktury ośrodków osadniczych. W grupie tych miast znajdują się duże ośrodki o znaczeniu ponadlokalnym, będące rdzeniem obszarów funkcjonalnych oraz należące do grupy największych pod względem liczby ludności miast w Polsce (np. Gdańsk, Bydgoszcz i Toruń – miasta powyżej 200 tys. oraz Gorzów Wielkopolski i Elbąg – miasta powyższej 100 tys.) (por. tabela 6.2.1). Ośrodki te odgrywają ważną rolę w rozwoju lokalnym i regionalnym. Biorąc pod uwagę strukturę miast według grup wielkościowych wzdłuż MDW E70 przeważają małe miasta poniżej 20 tys. mieszkańców, w tym kilka z liczbą mieszkańców poniżej 5 tys. (m.in. Frombork, Krynica Morska oraz Ujście). Podstawowe dane dotyczące ośrodków miejskich zlokalizowanych wzdłuż MDW E70 przedstawiono w tabeli 6.2.1.

Tab. 6.2.1. Ogólna charakterystyka wybranych miast MDW E70 w podziale na odcinki wschód-zachód, północ-południe

Odcinek MDW E70	Miejscowość	Liczba ludności*	Powierzchnia [km²]	Gęstość zaludnienia na km²	Położenie		
					Województwo	Powiat	Gmina
Wybrane miasta MDW E70 – odcinek wschód-zachód	Bydgoszcz	353 938	176	2011	kujawsko-pomorskie	bydgoski	Bydgoszcz
	Nakło nad Notecią	18 718	11	1763	kujawsko-pomorskie	nakielski	Nakło nad Notecią
	Ujście	3 761	6	651	wielkopolskie	pilski	Ujście
	Czarnków	10 896	10	1085	wielkopolskie	czarnkowsko-trzcianecki	Czarnków
	Wieleń	6 026	4	1392	wielkopolskie	czarnkowsko-trzcianecki	Wieleń
	Krzyż Wielkopolski	6 238	6	1074	wielkopolskie	czarnkowsko-trzcianecki	Krzyż
	Drezdenko	10 340	11	965	lubuskie	strzelecko-drezdenecki	Drezdenko
	Gorzów Wielkopolski	123 995	86	1447	lubuskie	gorzowski	Gorzów Wielkopolski
	Kostrzyn nad Odrą	18 055	46	391	lubuskie	gorzowski	Kostrzyn nad Odrą
Wybrane miasta MDW E70 – odcinek południe-północ	Toruń	202 521	116	1750	kujawsko-pomorskie	toruński	Toruń
	Solec Kujawski	15 660	19	838	kujawsko-pomorskie	bydgoski	Solec
	Grudziądz	95 964	58	1661	kujawsko-pomorskie	grudziądzki	Grudziądz
	Nowe	5 994	3	1 679	kujawsko-pomorskie	świecki	Nowe
	Gniew	6 840	7	1 132	pomorskie	tczewski	Gniew
	Tczew	60 276	22	2 693	pomorskie	tczewski	Tczew
	Gdańsk	463 754	262	1 770	pomorskie	gdański	Gdańsk
	Malbork	38 848	17	2 264	pomorskie	malborski	Malbork
	Elbląg	121 191	80	1 518	warmińsko-mazurskie	elbląski	Elbląg
	Krynica Morska	1 323	116	11	pomorskie	nowodworski	Krynica Morska
	Kąty Rybackie				pomorskie	nowodworski	Sztutowo
	Frombork	2 390	8	315	warmińsko-mazurskie	braniewski	Frombork

Stan na 31 XII 2016 . * faktyczne miejsce zamieszkania. Źródło: opracowanie własne na podstawie banku danych lokalnych

6.3. Waterfronty miast wzdłuż MDW E70

W strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miast nadrzecznych ukształtowanej w wyniku historycznego rozwoju szczególne miejsce zajmują tereny nadrzeczne i tzw. waterfronty.

Tereny nadrzeczne w mieście są obszarami towarzyszącymi rzece, uzależnione od jej dobrodziejstw i zagrożeń. Pojęcie to obejmuje zagospodarowane fragmenty brzegów, które użyczają miejsca rzece, tworząc jej ramę funkcjonalną i widokową (Muszyńska-Jeleszyńska 2014). Obrys terenów nadrzecznych wyznaczają pierzeje przyległej zabudowy, zwarte zespoły obiektów lub masy zieleni, które można uznać za ścianę wnętrza krajobrazowego, rozciągającego się wzdłuż rzeki (Heidegger 1977 za Drapella-Hermansdorfer 1998; Muszyńska 2012; Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak, Wroński 2016).

Zagadnienie terenów nadrzecznych jest dość trudne do zdefiniowania. Termin ten wskazuje na pewne obszary w mieście, zlokalizowane przy rzece, na styku wody i lądu. Nie zawsze są to jednak obszary funkcjonalnie powiązane z rzeką (Lorens 2001, 2004; Pancewicz 2004).

W ujęciu nauk geograficznych tereny nadrzeczne są ściśle powiązane z samą rzeką i elementem systemu dolinno-rzecznego. Tak rozumiane tereny nadrzeczne są rozpatrywane w szerszym kontekście, w powiązaniu z systemem wodnym (hydrograficznym/hydrotechnicznym). W systemie tym wody powierzchniowe obejmują nie tylko misę zbiornika wodnego i łożysko rzeki, ale również jego brzegi oraz przyległe błonia, stanowiące terasę zalewową. Tworzą w ten sposób niepodzielny system składający, się ze strefy wodnej, obejmującej wody i łożysko rzeki, a także strefy ziemno-wodnej, do której zalicza się brzegi oraz strefy ziemnej z przyległymi błoniami (Kaniecki 1996). Tak rozumiany system jest ważnym składnikiem podsystemu przyrodniczo-geograficznego oraz antropogenicznego danego obszaru. Tereny nadrzeczne przynależąc do obu podsystemów, łączą je ze sobą. System ten tworzy niepodzielną, przenikającą się całość, którą cechują zachodzące na przestrzeni wieków nieustanne zmiany i relacje dotyczące zarówno struktury funkcjonalnej, przestrzennej, fizjonomicznej, jak i społecznej. Tereny nadrzeczne wraz z rzeką są częścią wewnętrznego, lądowego systemu przyrodniczego obszaru, występują jako struktury pasmowe, tworzą liniowe układy przyrodnicze przenikające dany obszar. Wody płynące z przyległymi błoniami, będące liniowym komponentem krajobrazu, pełnią ważną rolę jako korytarze ekologiczne oraz łączą silnie zabudowane obszary miejskie z tere-

nami podmiejskimi otwartymi (Przewoźniak 2009). W układzie tym pierwszoplanową rolę pełni rzeka. Tereny nadrzeczne towarzyszące rzece w jej najbliższym sąsiedztwie posiadają natomiast szczególne walory, których przydaje im rzeka. Stopień wykorzystania tych walorów zależy od właściwego zagospodarowania terenów nadrzecznych (Śliwa 2014).

W urbanistyce i architekturze spotyka się najczęściej pojęcie stref nadbrzeżnych związanych z zagadnieniem krawędzi i projektowaniem na krawędzi, na styku (Ast 1999; Lorens 2004; Pancewicz 2004; Januchta – Szostak 2009). Dla celów planistycznych, kształtowania nowej jakości struktur funkcjonalnych i przestrzennych otoczenia rzeki stosowane jest w literaturze także określenie makrownętrza rzeki (Bogdanowski 1998; Bogdanowski, Łuczyńska-Bruzda, Novak 1981; Wejchert 1984; Pancewicz 2004). Centralnymi częściami makrownętrz są wnętrza urbanistyczne wzdłuż rzek. Środki makrownętrz zawierają rzeki, starorzecza, wyspy, tereny zalewowe, baseny portowe, bulwary, ścieżki spacerowe, parki, lasy, ogrody działkowe, strefy mostów, obiekty sportów wodnych i rekreacji oraz tereny przemysłowo-składowe. Wnętrzem jest całe fizjonomiczne otoczenie miejsca (Bogdanowski 1998; Bogdanowski, Łuczyńska-Bruzda, Novak 1981).

Z zagadnieniem terenów nadrzecznych wiąże się także pojecie waterfront, które ma wymiar międzynarodowy. Semantycznie pojęcie waterfront oznacza tę część miasta, która znajduje się frontem do zbiornika wodnego lub cieku (Vallega 1993). Dotyczy fragmentu intensywnie użytkowanego i zagospodarowanego obszaru nadrzecznego miasta. Angielskie określenie urban waterfront w podstawowym znaczeniu oznacza reprezentacyjną linię zabudowy, elewację miasta od strony wody i jego wizytówkę (Januchta-Szostak 2009). W literaturze geograficznej, w której coraz częściej pojawia się problematyka dotycząca przekształceń tzw. waterfrontów, termin ten dotyczy różnego rodzaju wodno-lądowych powierzchni międzyfazowych. Obszar położony na styku lądu i wody jest specyficznym obszarem, tworzącym określony dynamiczny system (Klaassen 1993; Bruttomesso 1993; Vallega 1993). W literaturze zachodniej pojęcie waterfront odnosi się nieomal wyłącznie do miast portowych, a w ich strukturze do obszarów stykowych pomiędzy strukturami miejskim a portowymi (Hoyle 1999; Lorens 2000, 2004; Vallega 1993). Waterfront nie jest precyzyjnie i jednoznacznie wyznaczony w obszarze miasta (Lorens 2001; 2004). Są to obszary, które pełniły wyspecjalizowane funkcje miejskie, w tym przyportowy przemysł, a także funkcje związane z obsługą portu.

Obszar położony na styku lądu i wody jest specyficznym obszarem tworzącym określony dynamiczny system (Klaassen 1993; Bruttomesso 1993;

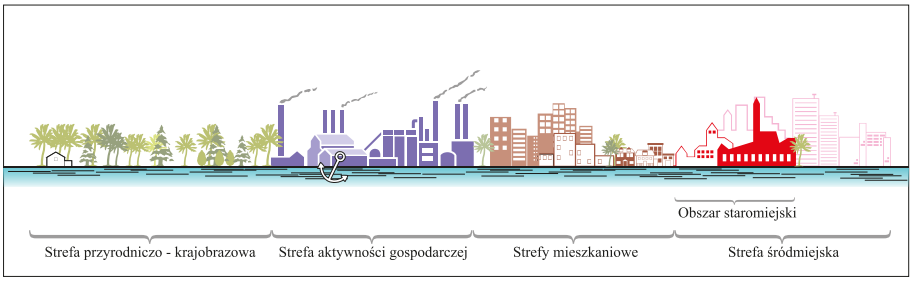
Vallega 1993). Rozumienie frontu jako „powierzchni granicznej" pozwala interpretować pojęcie „waterfront" jako obszaru styku lądu i wody w wielu wymiarach: kulturowym, społecznym, krajobrazowym, środowiskowym, planistycznym i gospodarczym (Januchta-Szostak 2009).

W literaturze można także znaleźć inne terminy będące odpowiednikiem terenów nadrzecznych: tereny przywodne, nadbrzeżne (nadwodne) strefy miast i inne.

W niniejszej publikacji przedstawiono tereny nadrzeczne w wybranych miastach zlokalizowanych wzdłuż MDW E70 rozumianych jako tereny zainwestowania miejskiego, towarzyszące rzece w jej bezpośrednim otoczeniu i oddziaływaniu oraz tworzące strukturę urbanistyczną (przestrzenno-funkcjonalną) fragmentów miasta położonych wzdłuż rzek i kanałów, w powiązaniu z systemem przyrodniczym miasta.

W historycznym rozwoju miast nadrzecznych, w tym również miast zlokalizowanych wzdłuż MDW E70, tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie rzek i kanałów pełniły różne funkcje miejskie, takie jak: obronne, transportowe, handlowe, przemysłowe, turystyczne, reprezentacyjne i ekologiczne (Bańkowska 2000; Pancewicz 2004). Na sposób ich zagospodarowania największy wpływ miały: żegluga śródlądowa i handel, przemysł, kolej oraz rozwój komunikacji kołowej (Pancewicz 2002, 2004).

Miejskie tereny nadrzeczne, w tym waterfronty odzwierciedlają proces kształtowania się struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast nadrzecznych (Pancewicz 2004). W strukturze tej tereny nadrzeczne charakteryzują się zróżnicowaniem funkcjonalnym, odmiennym sposobem użytkowania i zagospodarowania terenu (ryc. 6.3.1, tab. 6.3.1) (Muszyńska-Jeleszyńska 2012; Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2016).



Ryc. 6.3.1. Zróżnicowanie stref, przez które może przepływać rzeka w mieście – zróżnicowanie przestrzenno-funkcjonalne miejskich terenów nadrzecznych

Źródło: opracowanie Muszyńska-Jeleszyńska 20012 na podstawie Pancewicz 2004

Tab. 6.3.1. Charakterystyka miejskich terenów nadrzecznych

Typ obszaru nadrzecznego	Jednostka morfologiczna, położenie w strukturze miasta	Charakterystyka podstawowych elementów użytkowania i zagospodarowania, fizjonomia
Staromiejski	Historyczny ośrodek miejski, miasto lokacyjne (Stare Miasto)	Historyczna, zwarta zabudowa o wysokich walorach kulturowych i architektonicznych, historyczne rozplanowanie (regularne), reprezentacyjny charakter nabrzeży, występowanie obiektów świadczące o nadrzecznej tożsamości miasta (mosty, bulwary, itp.), funkcje centrotwórcze, dominacja usług w zakresie kultury, turystyki, charakterystyczne sylwety i panoramy, ciekawie ukształtowane wnętrza nadrzeczne i przestrzenie publiczne, ważne z punktu widzenia funkcji społecznych (relacji i kontaktów społecznych)
Śródmiejski	XIX-wieczne dzielnice, dawne przedmieścia, XIX-wieczne (historyczne) dzielnice przemysłowe i portowe	Historyczna tkanka miejska, intensywne zagospodarowanie, historyczna i współczesna zabudowa miejska, wielofunkcyjna zabudowa mieszkaniowa, usługowa (handel, oświata i administracja publiczna oraz finanse), przestrzenie publiczne, tereny zielone (zieleń urządzona)
Przemysłowy	Historyczne i współczesne dzielnice przemysłowe, portowe, związane z okresem industrializacji oraz powojennym uprzemysłowieniem	Ekstensywna zabudowa, obiekty o znacznej kubaturze, zabudowa o niskim standardzie, specjalistyczne funkcje przemysłowe, portowe, przeładunkowe, magazynowe, składowe, w tym infrastruktura komunikacyjna (torowiska, zajezdnie, bocznice), warsztaty i port rzeczny, brak lub niewłaściwe relacje z rzeką, chaotyczne i niespójne zagospodarowanie, obiekty poprzemysłowe, obszary zaniedbane, zdegradowane oraz sąsiedztwo terenów mieszkaniowych, słaba dostępność i izolacja, często niewykorzystany potencjał
Przyrodniczo-krajobrazowy	Obszary włączane w granice administracyjne miasta w okresie powojennymi, przedmieścia, nowe tereny rozwojowe, strefy przejściowe pomiędzy miastem a terenami rolniczymi	Tereny niezabudowane, duży udział terenów czynnych biologicznie (lasy, łąki, pola), zieleń nieurządzona wysoka i niska, ogródki działkowe, tereny o funkcji krajobrazowej, ochronnej, rekreacyjnej i wypoczynkowej, niewielki udział ekstensywnej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o charakterze zagrodowym (wiejskim)

Źródło: opracowanie Muszyńska-Jeleszyńska 2012 na podstawie Pancewicz 2004

Na następnych stronach, w odniesieniu do tabeli 6.3.1 i ryciny 6.3.1, przedstawiono galerię wybranych typów miejskich terenów nadrzecznych MDW E70. Tereny te ukazują różny kontekst miejsca, funkcji i zagospodarowania przestrzeni między miastem a rzeką.

Staromiejskie i śródmiejskie tereny nadrzeczne – wybrane przykłady

Fot. 6.3.1. Gdańsk – staromiejska zabudowa wzdłuż Długiego Pobrzeża, nabrzeża nad Motławą

Źródło: Fotografia-dronem.pl

Fot. 6.3.2. Gdańsk – współczesna i historyczna zabudowa wzdłuż ul. Szafarnia

Źródło: Fotografia-dronem.pl

Fot. 6.3.3. Grudziądz – staromiejska linia zabudowy, spichrze nad Wisłą
Źródło: Ż. Marciniak

Fot. 6.3.4. Bydgoszcz – staromiejski waterfront wraz z nabrzeżami nad rzeką Brdą – Rybi Rynek i Stary Port
Źródło: R. Sawicki

Fot. 6.3.5. Toruń – Bulwar Filadelfijski
Źródło: S. Wroński

Fot. 6.3.6. Malbork – zamek krzyżacki nad rzeką Nogat wraz nabrzeżem
Źródło: Fotografia-dronem.pl

Fot. 6.3.7. Elbląg – obszar staromiejski wraz z historyczną i współczesną zabudową oraz mostem zwodzonym na tle rzeki Elbląg

Źródło: A. Wołosz

Nadrzeczne tereny związane z przemysłem – wybrane przykłady

Fot. 6.3.8. Ujście – tereny huty szkła

Źródło: M. Szelest

Fot. 6.3.9. Bydgoszcz – tereny przemysłowe i usługowe wzdłuż ujściowego odcinka Brdy

Źródło: M. Szelest

Fot. 6.3.10. Bydgoszcz – nabrzeże rzeki Wisły, słodownia i elewator zbożowy

Źródło: Sauron Team

Fot. 6.3.11. Elbląg – tereny portowe
Źródło: P. Pasieczny

Fot. 6.3.12. Nowe Drezdenko – nadrzeczne tereny przemysłowe i usługowe
Źródło. M. Szelest

Tereny nadrzeczne w strefie przyrodniczo-krajobrazowej

Fot. 6.3.13. Bydgoszcz – tereny ogrodów działkowych nad Kanałem Bydgoskim (zachodnie dzielnice miasta)

Źródło. M. Szelest

Fot. 6.3.14. Bydgoszcz – tereny nadwiślańskie (dzielnica Fordon), Wielka Kępa Ostromecka (widoczny fragment Zespołu Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego)

Źródło: M. Szelest

6.4. Miasta frontem do rzeki. Wybrane projekty waterfront MDW E70

W przełomie XX i XXI wieku w rozwoju miast nadrzecznych zapoczątkowany został proces ściśle związany z rewitalizacją terenów nadrzecznych, polegający na zwracaniu się miast frontem do rzeki (Chalin 1980; Pancewicz 2004). W Europie Zachodniej już od lat 80. XX wieku następował proces odbudowy relacji między miastem a rzeką poprzez podejmowanie licznych projektów i programów rewitalizacji tzw. waterfrontów.

Proces kształtowania nowych relacji rzeka – miasto oraz przekształceń funkcjonalno-przestrzennych terenów nadrzecznych przeżywa swój renesans pod hasłem „Miasto frontem do rzeki", „Powrót miasta nad wodę", a także ogólnoświatowym hasłem „waterfront" (Bańkowska 2000). W wielu miastach podejmowane są liczne projekty zmierzające do otwarcia miasta w kierunku rzeki i wyeksponowania unikatowych walorów związku miasta z wodą oraz „nowego ukształtowania" miejsc styczności między miastem a rzeką (Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2016; Muszyńska-Jeleszyńska 2014). Rewitalizacja terenów nadrzecznych jest jedną z ważnych tendencji rozwojowych obserwowanych w wielu miastach nadrzecznych i wyzwaniem, przed którym stoją te ośrodki w XXI wieku. Rewitalizacja frontów wodnych jest kolejnym etapem w procesie rozwoju miast nadrzecznych i cyklu życia struktur przestrzennych (Lorens 2004).

Zwracanie się miast frontem do rzeki odbywa się poprzez ponowne wykorzystanie (rewitalizację) terenów nadrzecznych i kształtowanie nowych związków funkcjonalno-przestrzennych z rzeką (Muszyńska–Jeleszyńska 2012). Rewitalizacja terenów nadrzecznych jest jednym z podstawowych zadań rozwoju i polityki przestrzennej miast nadrzecznych i wynika z przesłanek ekonomicznych (tworzenie przewagi konkurencyjnej) i środowiskowych. Rewitalizacja miejskich terenów nadrzecznych zależy od wielu czynników, w tym od charakteru i wielkości miasta, wielkości rzeki, położenia i roli terenów nadrzecznych w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miasta. Rewitalizację prowadzi się równolegle w dwóch skalach przestrzennych:

– w skali miasta – gdzie rzeka traktowana jest jako istotny element struktury przestrzennej. Wymaga to przygotowania kompleksowych programów odnowy stanowiących istotną część strategii rozwoju miasta,

– w skali rewitalizowanego obszaru – określenie poszczególnych zamierzeń inwestycyjnych (ognisk rozwoju) składających się na całość przedsięwzięcia (Kochanowski 1998) (ryc. 6.4.1).

Rewitalizacja terenów nadwodnych stała się ważnym czynnikiem decydującym o konkurencyjności miast nadrzecznych. Daje miastom nowy impuls rozwojowy i podnosi ich atrakcyjność na międzynarodowym rynku miast i regionów (Lorens 2004).

Ryc. 6.4.1. Rzeka i tereny nadrzeczne w aspekcie rewitalizacji przestrzeni miejskiej
Źródło: opracowanie własne

W XXI wieku dużą rolę w pomyślnym rozwoju miast odgrywa umiejętność wykorzystywania ich przewagi konkurencyjnej. W czasach, gdy metropolie wykazują dużą dynamikę rozwoju i w czasach globalizującej się gospodarki przed tymi ośrodkami rysuje się największa szansa rozwoju. Istnieje zatem potrzeba znajdowania takich obszarów miejskich, które mogą w stosunku do miast niebędących metropoliami odgrywać rolę czegoś na kształt bieguna wzrostu. Sądzić bowiem należy, że tereny nadrzeczne centralnie położone, atrakcyjne z punktu widzenia różnych funkcji, bogate w obiekty

architektoniczne, rozmieszczone w historycznych układach urbanistycznych mogą być tym czynnikiem rozwoju, który dziś określa się mianem „millieu" (Muszyńska 2012).

Tematyka waterfront budzi także coraz większe zainteresowanie polskich samorządów, w tym także samorządów województw, miast i gmin związanych z MDW E70. Na konieczność podejmowania działań w zakresie aktywizacji społeczno-gospodarczej (w tym m.in. turystycznej) rzek oraz rewitalizacji terenów nadrzecznych wskazuje m.in. *Strategia programowa MDW E70*. Wśród wielu działań programowych uwzględnia m.in. kompleksową rewitalizację na cele rekreacyjne stref nadwodnych (waterfrontów) w miastach położonych na polskim odcinku MDW E70 (działanie 4.1). Głównym celem tak określonego działania jest wzmocnienie pozycji miast zlokalizowanych wzdłuż MDW E70 (odcinek polski) zbudowanych wokół historycznego związku miasta z wodą. Wiąże się to z podniesieniem ich atrakcyjności dla mieszkańców, turystów oraz inwestorów, wzrostem liczby osób odwiedzających miasto oraz z wydłużeniem pobytu turystów z kilku godzin do 1-2 dni. Podkreśla się również konieczność kształtowania związków i identyfikacji społeczności lokalnej z ich miejscem zamieszkania poprzez nadawanie indywidualnego charakteru obszarom dzielnic i osiedli. Priorytetowo traktuje się kreowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych w mieście, w tym nadrzecznych terenów zielonych (alei, zadrzewień, parków, skwerów itp.). W przedmiotowej strategii jako dodatkowy cele działania 4.1 wskazuje się „zachowanie i odtworzenie historycznie ważnego charakteru miast poprzez rewitalizację historycznie ukształtowanych obszarów nadwodnych, z adaptacją znajdujących się tam historycznych obiektów i zespołów zabytkowych wraz z ich otoczeniem na cele kulturalne, oraz lepszym skomunikowaniem rozproszonych obszarów nadwodnych, między innymi przez wodne połączenia komunikacyjne" (Strategia Programowa MDW E70, s. 263). Rozwój turystyki i rekreacji oraz zagospodarowanie poszczególnych odcinków MDW E70 (Odry, Warty. Noteci, Brdy i Kanału Bydgoskiego, Wisły, Nogatu, Szkarpawy i Zalewu Wiślanego) wymaga podjęcia szeregu odpowiednio zaplanowanych i zintegrowanych działań dotyczących m.in.: stanu czystości wód, ochrony przeciwpowodziowej, ochrony krajobrazu w otoczeniu rzeki, rozwoju infrastruktury technicznej i odpowiedniego zagospodarowania przestrzennego, powiązania szlaku wodnego z innymi formami turystyki i rekreacji, edukacji, informacji i marketingu (Strategia Programowa MDW E70, s. 264).

Już dziś można korzystać z efektów licznie podejmowanych w ostatnich latach projektów zagospodarowania obszarów nadrzecznych MDW E70.

MDW E70 prawie na całym szlaku od kilku już lat jest miejscem realizacji inwestycji samorządowych i prywatnych, które w znaczący sposób wpływają nie tylko na poprawę stanu i jakość infrastruktury turystycznej, ale przede wszystkim świadczą o zwracaniu się miast nadrzecznych w kierunku swoich rzek, poprawie i wzmocnieniu współczesnych relacji między miastem i rzeką. Są także dowodem zmiany myślenia o rzece i jej sąsiedztwie (rzeka jako potencjał rozwojowy). W miastach tych rzeka staje się ponownie ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego.

Przedmiotem działań rewitalizacyjnych są bulwary i nabrzeża, dawne baseny portowe oraz tereny i obiekty poprzemysłowe (spichrze, magazyny, młyny itp.). Miejsca te zlokalizowane bezpośrednio nad wodą są chętnie zajmowane i adaptowane na funkcje rekreacyjne, sportowe, turystyczne, gastronomiczne, kulturowe, reprezentacyjne oraz przestrzenie publiczne i inne. Rozwiązaniom takim sprzyja dodatkowo powiązanie tych terenów z miastem, w tym sąsiedztwo śródmieścia (historycznych struktur miejskich) i walory turystyczne otaczających terenów.

W poniższej analizie przedstawiono kilka kluczowych projektów zrealizowanych w miastach na obszarze MDW E70, których przedmiotem były tzw. waterfronty oraz tereny nadrzeczne.

Wśród najbardziej spektakularnych projektów należy wymienić m.in. przebudowę bulwaru wschodniego w Gorzowie Wielkopolskim, budowę marin i portów w Nakle nad Notecią, Czarnkowie, Drawsku, Ujściu i Grudziądzu, rewitalizację Bulwaru Filadelfijskiego w Toruniu wraz z nabrzeżem i budowę przystani AZS w Toruniu oraz rewitalizację Bydgoskiego Węzła Wodnego w Bydgoszczy. Ważnym przedsięwzięciem o charakterze sieciowym był także projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I", którego efektem jest sieć portów i przystani żeglarskich w Tczewie, Drewnicy, Białej Górze, Malborku, Osłonce, Rybinie, Błotniku, Braniewie, Tolkmicku, a także modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta) (*Międzynarodowa Droga Wodna. Przewodnik dla wodniaków*, 2014).

W miastach zaczęto na nowo odkrywać znaczenie obszarów nadrzecznych, dostrzegać ich atrakcyjność lokalizacyjną, a także znaczącą rolę rzeki i nadbrzeży w identyfikacji miast, duże wartości kulturowe oraz historyczne rzeki i terenów nadrzecznych (Pancewicz 2002, 2004, Lorens 2004).

W poniższych rozdziałach przedstawiono kilka wybranych projektów dotyczących terenów nadrzecznych, w tym waterfrontów zrealizowanych w ostatnich latach.

6.4.1. Rewitalizacja Bulwaru Nadwarciańskiego Wschodniego w Gorzowie Wielkopolskim

Zarówno dziś, jak i w historii Gorzów Wielkopolski swoją atrakcyjność zawdzięcza przepływającej przez miasto rzece Warcie. Rzeka w Gorzowie od zawsze była wykorzystywana gospodarczo. W obecnej strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miasta rzeka jest jej ważnym elementem. Przepływa w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego i obecnego centrum miasta oraz dawnych przedmieść m.in. Zamościa.

Przedmiotem działań rewitalizacyjnych w Gorzowie były śródmiejskie tereny nadbrzeżne rzeki Warty na odcinku od mostu Staromiejskiego do ulicy Cichońskiego (bulwar wschodni) wraz infrastrukturą pokolejową.

Na tym odcinku znajdowały się nabrzeża m.in. do przeładunku juty i innych towarów, w późniejszym okresie w nadrzecznym krajobrazie pojawił się wiadukt kolejowy. W 1857 roku w Gorzowie wybudowano linię kolejową łączącą Berlin z Królewcem przez Bydgoszcz i Tczew. Linię i torowisko początkowo poprowadzono wąskim pasem między śródmieściem a rzeką. Linia przecinała południkową drogę kołową, utrudniając znacznie komunikację wewnątrzmiejską (między miastem lewo i prawobrzeżnym). Przed I wojną światową ruch na trasie kolejowej znacząco wzrósł. W celu uniknięcia blokady komunikacyjnej miasta konieczna była budowa wiaduktu kolejowego. W latach 1910-1914 zlikwidowano kolizyjne przejazdy kolejowe przez podniesienie na wyższy poziom torów kolei wschodniej i poprowadzenie ich na estakadzie. W wyniku tej przebudowy pomiędzy ulicami Spichrzową i Nadbrzeżną wzdłuż Warty powstała estakada licząca 70 przęseł. Jest to jeden z najdłuższych obiektów tego rodzaju w Polsce. Przestrzeń pomiędzy wspornikami wiaduktu zagospodarowano do celów magazynowo-handlowych. Jeszcze do niedawna w tym miejscu nad Wartą kwitł handel odzieżą, warzywami i różnymi innymi towarami. Głównym elementem zagospodarowania były „metalowe szczęki" i niskiej jakości stragany wciśnięte między rzekę a wiadukt. Z uwagi na funkcję handlową nabrzeże było jednak pełne ludzi. Obecnie w wyniku podjętych przez miasto (samorząd) działań rewitalizacyjnych bulwar nadwarciański w Gorzowie stał się nowym centrum

miasta, miejscem spotkań gorzowian oraz jedną z ważniejszych, nowych atrakcji turystycznych miasta. Bulwar nadal przyciąga tłumy. Magnesem jest woda i atrakcyjna przestrzeń publiczna.

Projekt obejmował rewitalizację wschodniej części bulwaru nadwarciańskiego poprzez adaptację infrastruktury technicznej na cele kulturowe, rekreacyjne i turystyczne. Główną ideą projektu było wykorzystanie potencjału tkwiącego w zdegradowanych terenach i infrastrukturze północnego brzegu Warty poprzez nadanie nowych funkcji społeczno-gospodarczych. W tym celu pobudowano infrastrukturę techniczną w zakresie rekreacji i wypoczynku, kultury, turystyki i sportu. Funkcjonalnie bulwar został podzielony na cztery strefy – relaksu, wypoczynku, atrakcji i kultury. W wyniku działań projektowych powstawała wzdłuż Warty nadrzeczna promenada będąca miejscem wypoczynku, atrakcji i wydarzeń kulturalnych, artystycznych i sportowych. Rewitalizacja wschodniej części bulwaru była kontynuacją wcześniejszych działań obejmujących m.in. modernizację mostu Staromiejskiego i przebudowę bulwaru w części zachodniej.

Poprzez nowe funkcje i odpowiadające im zagospodarowanie w Gorzowie powstała nowa jakościowo ogólnodostępna przestrzeń publiczna. Zaadaptowano i zagospodarowano także dawny obiekt pokolejowy, tworząc tym samym dogodne warunki dla rozwoju drobnej przedsiębiorczości (m.in. usługi gastronomiczne, turystyczne i okołoturystyczne). Ożywienie terenów

Fot. 6.4.1.1. Gorzów – bulwar nadwarciański
Źródło: Ż. Marciniak

Fot. 6.4.1.2. Gorzów – bulwar nadwarciański – voliera
Źródło: Ż. Marciniak

nadrzecznych przyczyniło się także do lepszego wykorzystania turystycznego samej rzeki (np. rejsy wycieczkowe). Nowe elementy zagospodarowania przestrzennego oraz zaadaptowane obiekty wytworzyły nowy jakościowo waterfront miasta. Szeroka promenada oferuje atrakcyjny widok na Wartę i miasto (por. tab. 6.4.1).

Nadwarciański bulwar przyciąga mieszkańców i turystów. Projekt znalazł bardzo duże uznanie mieszkańców miast. Jest świadectwem na to, że obecność rzeki w mieście daje możliwość dynamicznego rozwoju gospodarczego i społecznego miasta, przyczynia się do rozwoju przedsiębiorczości, podnoszenia poziomu życia społeczeństwa i zwiększania konkurencyjności regionu przy zachowaniu tradycyjnych wartości społeczeństwa w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Projekt rewitalizacji bulwaru nadwarciańskiego jest jednym z przykładów działań miasta ukierunkowanych na wykorzystanie potencjału rzeki. Trend ten utożsamia także marka miasta – Gorzów Przystań. Zwracanie się miasta „ku rzece" jest także widoczne w kompleksowym i długofalowym przygotowaniu organizacyjno-technicznym miasta do rozwoju turystyki, w tym turystyki wodnej. Również w obecnych działaniach rewitalizacyjnych wynikających z Gminnego Programu Rewitalizacji Gorzów 2025+ miasto planuje przedsięwzięcia, których przedmiotem jest rzeka i jej sąsiedztwo. Jednym z nich jest przedsięwzięcie pn. „Miasto odwraca się ku Kłodawce".

Tab. 6.4.1. Rewitalizacja bulwaru nadwarciańskiego w Gorzowie Wlkp. – wybrane informacje o projekcie

Nazwa programu/ projektu	Rewitalizacja bulwaru nadwarciańskiego wschodniego w Gorzowie Wlkp. poprzez adaptację infrastruktury technicznej na cele kulturowe, rekreacyjne i turystyczne
Podstawowe informacje o projekcie	Beneficjent: Miasto Gorzów Wielkopolski Wartość całkowita: 9 362 913,57 zł. Wartość dofinansowania: 4 213 088,96 zł. Źródło: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubuskiego na lata 2007-2013 Priorytet: 4 Rozwój i modernizacja infrastruktury społecznej Działanie: 4.3 Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich i wiejskich Okres realizacji projektu: 2009-2011
Idea	Miasto odwraca się ku rzekom Gorzów – Przystań
Typ obszaru	śródmiejski odcinek rzeki Warty, tereny pokolejowe (wiadukt kolejowy)
Nowe funkcje	– kulturalne, – rekreacyjno-wypoczynkowe, – turystyczne, – sportowe, – przestrzeń publiczna, – usługowe.
Zagospodarowanie	4 strefy funkcjonalne: szeroka promenada oferująca widok na Wartę i miasto: – strefa relaksu – pawilon typu „iglo" wraz z letnim ogródkiem, nawiązujący do formy istniejącej kawiarni w zachodniej części bulwaru, obiekt wykorzystywany na cele turystyczno-gastronomiczne, – strefa wypoczynku – voliera dla egzotycznych ptaków, plac zabaw dla dzieci, altany z ławkami dla seniorów, – strefa atrakcji – zegar słonecznym, płytka sadzawka, – strefa wydarzeń kulturalnych – plac z ekspozycję rzeźb plenerowych, Plac wydarzeń artystycznych na koncerty, występy teatralne, festiwale, itp. molo, przystań cumownicza, pachołki cumownicze pływające fontanny (zlokalizowane po obu stronach mostu Staromiejskiego tło i dopełnienie działań przestrzennych oraz oferty turystycznej bulwaru – nisze estakady kolejowej przebiegającej wzdłuż bulwaru zagospodarowywane usługami towarzyszącymi, (kawiarnie i restauracje), zaplecze usługowo-gastronomiczne tej części miasta, parking, oświetlenie, monitoring.

Działania podejmowane w ramach realizacji projektu	Proces rewitalizacji nabrzeża Warty w Gorzowie rozpoczął się w 2006 r. od budowy po zachodniej stronie bulwaru trójpoziomowego nabrzeża. Zadania komplementarne to modernizacja mostu Staromiejskiego: Działania zmierzające do utworzenie innowacyjnego produktu turystycznego, promującego Gorzów i województwo lubuskie Organizacja wydarzeń kulturalnych/społecznych mających bezpośredni związek z realizacją projektu: Weekend Mocnych Wrażeń – impreza towarzysząca Drużynowemu Pucharowi Świata na Żużlu – cykl koncertów i pokazów motoryzacyjnych Missisipi Warta Blues – impreza kulturalno-turystyczna Spływ barkami rzeką Wartą połączony z przeglądem kapel muzycznych Moto Racing Show – pokaz driftu połączony z pokazami freestylowymi na motocyklu Bulwar był wielokrotnie nagradzany: „Perła w koronie", „Europa to My"

Źródło: opracowanie własne

6.4.2. Rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego

Bydgoszcz – miasto o wielowiekowej tradycji zachwyca przede wszystkim swym malowniczym, nadrzecznym położeniem u ujścia rzeki Brdy do Wisły i nad Kanałem Bydgoskim. Bydgoszcz posiada dwa oblicza, dwa punkty odniesienia. Pierwsze to miasto widziane z miejsca i poziomu ulicy, drugie, to miasto oglądane z i od strony wody. Te dwa „obrazy" spotykają się, tworząc na całej długości Kanału Bydgoskiego, Brdy i Wisły różny, charakterystyczny dla każdego z tych miejsc nadrzeczny krajobraz i związek cech przyrodniczych i architektoniczno-urbanistycznych. Woda, nabrzeża i bulwary, przestrzenie publiczne i otaczająca zabudowa, czynne i posiadające unikatowe walory techniczne i kulturowe urządzenia wodne, bujna zieleń tworzą niepowtarzalny klimat miasta, którego nadrzeczna tożsamość stanowi jego główny kapitał, atut i wyróżnik. Identyfikuje Bydgoszcz, kształtuje jej nadrzeczną tożsamość i stanowi o walorach i szansach rozwoju.

Od kilku lat związek cech hydrograficznych Brdy, Wisły, Kanału Bydgoskiego i Górnonoteckiego oraz mniejszych cieków na obszarze miasta Bydgoszczy i w jego najbliższym sąsiedztwie, wraz z budowlami i urządzeniami hydrotechnicznymi oraz zabudową nadbrzeżną jest nazywany i promowany pod hasłem Bydgoski Węzeł Wodny (BWW) – wodny potencjał miasta. W skład BWW wchodzą łączące się ze sobą, skanalizowane i spławne cieki o łącznej długości nabrzeży ok. 100 km. BWW stanowi ważny element Międzynarodowej Drogi Wodnej E70.

Unikalny układ rzek i kanałów w obrębie Bydgoszczy będący wynikiem wielowiekowego rozwoju wywołanego siłami natury, a następnie przekształcany intensywną, gospodarczą działalnością człowieka, jest rzadkością w skali europejskiej.

Bydgoszcz od kilkunastu lat konsekwentnie i systemowo działa w sferze aktywizacji rzek i przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych terenów nadrzecznych mając na względzie przywrócenie „swojej nadrzecznej tożsamości", lecz już w nowej formule – turystyce i rekreacji wodnej. Jest to szczególny „dialog z rzeką" prowadzony konsekwentnie i metodyczne od 1998 r., dający szansę dalszego rozwoju BWW i Bydgoszczy jako najistotniejszego miejsca na co najmniej polskim odcinku Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 – w postaci kolejnych dokumentów i opracowań oraz inwestycji i przedsięwzięć społeczno-gospodarczych oraz kulturalnych.

Powrót miasta nad rzekę rozpoczął się na przełomie lat 80. i 90. XX wieku. Po wielu latach zaniedbań i bierności dostrzeżono wówczas potrzebę odnowy relacji między miastem a rzeką (Brdą). Rozpoczęto konsekwentne działania zmierzające do lepszego, bardziej efektywnego wykorzystania systemu hydrotechnicznego, poprawy stanu czystości wód oraz kształtowania nowoczesnego i funkcjonalnego zagospodarowania terenów nadbrzeżnych (Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak, Wroński 2016).

W 1998 roku miasto opracowało dokument pt. „Przywracanie Brdy miastu", którego głównym celem było wprowadzenie takich zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej terenów, które wykorzystując istniejące uwarunkowania uczyniłyby Brdę nierozłącznym, pierwszoplanowym elementem kompozycji struktury przestrzenno-funkcjonalej miasta wpływającym i limitującym procesy rozwojowe tak, aby miasto było kreatorem zdarzeń dokonujących się w jej sąsiedztwie, zwłaszcza w rejonie Śródmieścia, a nie wyłącznie ich rejestratorem. Opracowanie otrzymało wyróżnienie na targach INVESTCITY 98. Sporządzony w 2000 roku kolejny dokument „Program przywracania miastu rzeki Brdy" uzyskał status dokumentu miejskiego i obejmował cały odcinek Brdy. W zakresie ochrony środowiska i infrastruktury wodno-kanalizacyjnej pierwszoplanowym i zasadniczym zadaniem było doprowadzenie wody Brdy do odpowiedniej klasy czystości, co było warunkiem koniecznym do wykorzystania wód rzeki dla celów turystycznych oraz zbliżenia do niej zabudowy i infrastruktury. Zbudowano dwie duże oczyszczalnie ścieków i zmodernizowano cały system wodno-kanalizacyjny miasta. W aspekcie gospodarczym zasadniczym pro-

blemem była poprawa warunków żeglugowych dla transportu wodnego oraz turystyki wodnej. W dziedzinie polityki społecznej program wskazywał zasady pobudzania społecznej świadomości o randze rzeki w mieście. W dziedzinie ładu przestrzennego rozstrzygał o zasadach zagospodarowania brzegów i obszarów nadwodnych, wykorzystania rezerw terenowych i lokalizacji stosownych dla miejsca, funkcji i obiektów prestiżowych. Program wskazywał również dostępne źródła i zasady finansowania. Uzyskał nagrodę ZMP – MIASTO 2000. W 2004 roku Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy i Miejska Pracownia Urbanistyczna opracowały dokument pn. „Bydgoski Węzeł Wodny". Było to pierwsze kompleksowe i interdyscyplinarne opracowanie dotyczące całego BWW. W 2006 roku sporządzony został interdyscyplinarny, spójny dokument pt. „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego", który zakładał m.in.: przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na drodze wodnej E70, wykreowanie nowej tożsamości przestrzeni miejskiej, ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych miasta. W obszarze BWW wyodrębniono pięć typów krajobrazu o zróżnicowanym charakterze i predyspozycjach, których analiza pozwoliła na określenie zadań do realizacji. Wymagało to spełnienia wielu warunków określonych na poziome lokalnym, ponadlokalnym i krajowym oraz stosownej promocji, której zasady również określił dokument. W programie zwrócono uwagę na konieczność: powiązania trzech ładów (społecznego ekonomicznego i przestrzennego), współpracy trzech sektorów (publicznego, gminnego, państwowego oraz prywatnego), współpracy pionowej (partnerstwo na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym), współpracy horyzontalnej (porozumienie między samorządami), spójności dokumentów strategicznych oraz marketingową rolę dokumentu. Program wyróżniony został wieloma nagrodami, w tym: Nagrodą I stopnia Ministra Budownictwa w 2007 roku i Laurem Rewitalizacji.

W latach 2006-2007 Bydgoszcz uczestniczyła w międzynarodowym projekcie pn. „Wykorzystanie Śródlądowych Dróg Wodnych dla Rozwoju Regionalnego" (akronim InWater). W ramach projektu poszczególni partnerzy opracowali szereg opracowań mających na celu spójne działania rewitalizacyjne oraz rozwojowe terenów nadwodnych na polskim odcinku drogi wodnej E70. W ramach InWater sporządzony został ww. „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego" oraz inne koncepcje programowo-przestrzenne: przystani „Brda Centrum", przystani „Kartodrom", przystani „Żegluga", przystani „Brdyujście", przy-

stanków tramwaju wodnego, zagospodarowania bulwarów oraz oferta turystyczna „Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego". Ponadto w ramach innych projektów i działań sporządzone zostały koncepcje programowo-przestrzenne: Parku Nauki, Kultury i Rekreacji „Ogniwo", Parku nad Starym Kanałem, Stary Fordon – Rewitalizacja Funkcjonalno-Przestrzenna, które stanowią podstawę do dalszych działań planistycznych i realizacji zadań związanych z rewitalizację BWW. Obszar BWW został także uwzględniony w dwóch edycjach Lokalnego Programu Rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy jako obszar kryzysowy, wymagający szczególnego wsparcia ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Kluczową i strategiczną inwestycją będącą „okrętem flagowym" Bydgoskiego Węzła Wodnego jest rewitalizacja Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy (fot. 6.4.2.1). Obszar ten (około 6,5 ha) znajduje się w historycznym, kulturalnym i hadlowo-usługowym centrum miasta (kilkaset metrów od Starego Miasta) na śródmiejskim odcinku rzeki Brdy (Męczyński, Jaroszewska, Muszyńska-Jeleszyńska, 2015). Wyspa Młyńska była zapleczem gospodarczym miasta wykorzystującym energię wody m.in. do rozwoju przemysłu młynarskiego. Obecnie Wyspa Młyńska jest unikatowym salonem miasta – „salonem na

Fot. 6.4.2.1. Wyspa Młyńska w Bydgoszczy, obszar działań projektowych
Źródło: R. Sawicki

Fot. 6.4.2.2. Nabrzeża rzeki Brdy na śródmiejskim odcinku. Jeden z przystanków Bydgoskiego Tramwaju Wodnego „Astoria"

Źródło: R. Sawicki

wodzie". Wyróżnikami tego obszaru są wody Brdy i Brdy Młynówki, płynące na dwóch różnych poziomach oraz zespół budynków poprzemysłowych (spichrze, młyny, jazy, kaszarnia wraz komorą turbin – mała elektrownia wodna). Najbliższe otoczenie Wyspy Młyńskiej tworzy XIX-wieczna zabudowa mieszkaniowo-usługowa zwana Wenecją Bydgoską – malownicza elewacja od strony Brdy Młynówki. Wyspa Młyńska wraz z Wenecją Bydgoską tworzą wartościowy zespół architektoniczno-krajobrazowy. Ich walory wzajemnie się uzupełniając tworzą wizytówkę określającą klimat, nadrzeczną tożsamość i urodę miasta.

Działania rewitalizacyjne związane z obszarem Wyspy Młyńskiej podjęto w 2004 roku. Władze miasta przygotowały program pn. „Rewitalizacja zasobów kulturowych i przyrodniczych Wyspy Młyńskiej i jej najbliższego otoczenia". Głównym celem działań rewitalizacyjnych było przekształcenie zdegradowanego terenu poprzemysłowego w atrakcyjny obszar miejski związany z kulturą, rekreacją, turystyką oraz zachowanie historycznego charakteru Wyspy. Z uwagi na dużą różnorodność zadań, jak również wysokie koszty ich realizacji projekt został podzielony na cztery etapy:

Fot. 6.4.2.3. Bulwary nad rzeką Brdą w centrum miasta
Źródło: R. Sawicki

Fot. 6.4.2.4. Zabytkowa barka „Lemara" zacumowana na rzece Brdzie w centrum miasta, jeden z obiektów na szlaku TeH_2O
Źródło: R. Sawicki

1. Rewitalizacja Wyspy Młyńskiej na cele rozwoju przedsiębiorczości.
2. Renowacja obiektów dziedzictwa kulturowego na terenie Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy.
3. Budowa infrastruktury rekreacyjnej Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy i jej najbliższego otoczenia.
4. Rewitalizacja zdegradowanych terenów sportowych na terenie Wyspy Młyńskiej. Obecnie w wyniku podjętych działań Wyspa Młyńska jest miejscem chętnie odwiedzanym przez mieszkańców miasta, turystów i gości. Służy jako miejsce rekreacji, spotkań, organizacji imprez i wydarzeń kulturalnych (Muszyńska-Jeleszyńska 2012).

W ostatnich latach (2011-2014) przedmiotem działań zmierzających do aktywizacji społeczno-gospodarczej dróg wodnych i terenów nadrzecznych był także śródmiejski odcinek rzeki Brdy. Zrealizowane działania obejmowały: zagospodarowanie bulwarów, nabrzeży i terenów zielonych (ścieżki rowerowe i piesze, oświetlenie, monitoring, mała architektura m.in. skateparki, plac zabaw, fontanny, ławki, stojaki dla rowerów), budowę 4 przystanków tramwaju wodnego (Astoria, Dworzec Autobusowy PKS, Łuczniczka i Rybi Rynek) oraz ekspozycję zabytkowej śluzy workowej przy śluzie Miejskiej (Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak, Wroński 2016).

Tab. 6.4.2. Bydgoski Węzeł Wodny – wybrane elementy programu i projekty związane z rzeką

Nazwa programu/ projektu	Program przywracania miastu rzeki. Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego. „Rewitalizacja zasobów kulturowych i przyrodniczych Wyspy Młyńskiej i jej najbliższego otoczenia". „Bydgoski Węzeł Wodny – rewitalizacja bulwarów i nabrzeży, polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie obiektów małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego – I etap".
Idea	Woda lustrem miasta – Z wody widać inaczej, przywrócenie nadrzecznej tożsamości miasta i mieszkańców, transportu wodnego i turystyki wodnej. Przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na szlaku wodnym Berlin – Kaliningrad (droga wodna E70).
Typ obszaru	Historyczne tereny poprzemysłowe, śródmiejski odcinek rzeki Brdy wraz z terenami nadrzecznymi.

Nowe funkcje	– kulturalne, – rekreacyjno-wypoczynkowe, – turystyczne, – reprezentacyjne.
Zagospodarowanie	– urządzone i zagospodarowane nabrzeża i bulwary, – ścieżki piesze i rowerowe, – muzea, powierzchnie wystawiennicze (Centrum Pracy i Przedsiębiorczości, Europejskie Centrum Pieniądza, Galeria Sztuki Nowoczesnej, Dom Wyczółkowskiego, – mała architektura (altany, ławki, lampy, amfiteatr, fontanny, stojaki dla rowerów), – zbiorniki wodne (międzywodzie – sztuczny ciek łączący Brdę z Brdą Młyńską, baseny, – wielofunkcyjny obiekt turystycznych przystań „Bydgoszcz", – place zabaw, skateparki, tereny rekreacyjne, „łąka rekreacyjna", – przystań jachtowa wraz z bazą noclegową i zapleczem noclegowym, – kładki piesze, – 4 przystanki tramwaju wodnego, – urządzone tereny zielone nad Starym Kanałem Bydgoskim, – tereny zielone, – ekspozycja śluzy Workowej przy Śluzie Miejskiej.
Działania podejmowane w ramach realizacji programu	– bagrowanie rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego, – renowacja obiektów dziedzictwa kulturowego Wyspy i ich adaptacja na cele społeczno-gospodarcze i kulturalne, – odtworzenie historycznych elementów rozplanowania Wyspy (międzywodzie), – poprawa dostępności Wyspy Młyńskiej poprzez budowę kładek pieszych, – budowa infrastruktury rekreacyjnej i sportowej na Wyspie Młyńskiej, – zagospodarowanie bulwarów i terenu, – promocja, – przygotowanie dokumentacji koncepcyjnej dotyczącej: przystanków tramwaju wodnego, wybranych przystani, zagospodarowania bulwarów, – uczestnictwo w kilku międzynarodowych projektach związanych z rozwojem i rewitalizacją dróg wodnych i terenów nadrzecznych m.in.: projekt InWater (wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych dla rozwoju regionalnego), projekt Reuris (rewitalizacja miejskich obszarów nadwodnych), – edukacja młodzieży – żywe lekcje historii prowadzone w trakcie rejsu tramwaju wodnego, – realizacja imprez i wydarzeń cyklicznych: Bydgoski Festiwal Wodny „Ster na Bydgoszcz", Rzeka Muzyki, Woda Bydgoska, Wielka Wioślarska o Puchar Brdy, Mistrzostwa Świata w Przechodzeniu przez Rzekę itp.

Główne elementy programu	1. Rewitalizacja Wyspy Młyńskiej na cele rozwoju przedsiębiorczości (lata 2006-2007, wartość projektu: około 12 mln zł, dofinansowanie w ramach ZPORR około 3 mln zł). 2. Renowacja obiektów dziedzictwa kulturowego na terenie Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy (lata 2006-2009, wartość projektu: około 21 mln. zł, dofinansowanie w ramach funduszy przedakcesyjnych tj. Mechanizmu Finansowego EOG około 11 mln zł. 3. Budowa infrastruktury rekreacyjnej Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy i jej najbliższego otoczenia (lata 2008-2011, wartość projektu: około 26 mln zł, dofinansowanie w ramach RPO WK-P na lata 2007-2013 około 16 mln zł. 4. Rewitalizacja zdegradowanych terenów sportowych na terenie Wyspy Młyńskiej (lata 2011-2012, wartość projektu: około 19 mln zł, dofinansowanie w ramach RPO WK-P na lata 2007-2013 około 6 mln zł oraz z budżetu państwa około 1 mln zł. 5. Bydgoski Węzeł Wodny – rewitalizacja bulwarów i nabrzeży, polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie obiektów małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego – I etap, (2011-2014), wartość projektu: 21, 8 mln zł dofinansowanie z RPO WK-P 2007-2013 (EFRR) 11, 6 mln zł, 10, 2 mln zł budżet miasta. 6. Szlak Wody Przemysłu i Rzemiosła TeH2O – 15 obiektów i budowli związanych z dziedzictwem przemysłowym miasta, w tym barka „Lemara".

Źródło: opracowanie własne

6.4.3. Rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z nabrzeżem Wisły

Historia Torunia jest ściśle związana z rzeką Wisłą. Stare Miasto w Toruniu wraz z Bulwarem Filadelfijskim, ciągnącym się wzdłuż Wisły na całej długości murów miejskich stanowią wizytówkę miasta i tworzą jedną z piękniejszych i najbardziej rozpoznawalnych nadwiślańskich panoram.

Bulwar liczący ok. 2 km został zbudowany na miejscu historycznego nabrzeża portowego, funkcjonującego nad Wisłą od początku istnienia miasta, aż do lat 70. XX wieku W okresie prosperity handlu wiślanego na nabrzeżu zlokalizowane były liczne urządzenia portowe, drewniany pomost do wyładunku towarów, żuraw, magazyny i wiele innych elementów zagospodarowania świadczących o silnych związkach miasta z rzeką. Nadwiślański krajobraz wzbogacały licznie zacumowane przy nabrzeżu portowym statki. Do toruńskiego portu przybijały w średniowieczu statki pełnomorskie. Handel morski był jednym z podstawowych zajęć wielu

ówczesnych kupców. W 1892 roku pojawił się tutaj niewielki drewniany budynek wodowskazu.

Obecną nazwę nabrzeże uzyskało w 1976 roku. Nazwa Bulwar Filadelfijski nawiązuje do amerykańskiego partnerskiego miasta Torunia Filadelfii. W dzisiejszym zagospodarowaniu nie ma już śladów dawnej infrastruktury portowej. O handlowych tradycjach miasta zarówno wiślanych, jak i morskich świadczą natomiast inne elementy np. mała architektura. Naprzeciwko Bramy Klasztornej znajduje się kotwica-obelisk upamiętniająca funkcjonowanie w Toruniu pierwszej polskiej Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej oraz portowe tradycje miasta. Na nabrzeżu zlokalizowany jest również niewielki drewniany budynek wodowskazu, wzorowany na norweskiej architekturze drewnianej z 1892 roku mieszczący limnigraf, rejestrujący wahania poziomu wód Wisły. Bulwar to także miejsce, w którym znajdują się przystanie statków i łodzi turystycznych (*Katarzynka* i *Wanda*).

Prezentowany projekt rewitalizacji obejmował Bulwar Filadelfijski wraz z nabrzeżem Wisły na odcinku od mostu drogowego do przystani AZS w Toruniu. Jest to obszar nadrzeczny zlokalizowany na prawym brzegu Wisły położony w obrębie historycznej strefy ochrony konserwatorskiej wpisanej na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO Starówki. Nadrzędnym celem projektu było urządzenie bezpieczniejszej przestrzeni, podniesienie jej atrakcyjności i funkcjonalności oraz wzmocnienie funkcji społecznych, edukacyjnych, rekreacyjnych i kulturowych poprzez odtworzenie, modernizację i uzupełnienie elementów nabrzeża i zagospodarowanie bulwaru. Istotnym założeniem projektu było zachowanie dotychczasowej rekreacyjnej i reprezentacyjnej funkcji obszaru i nadanie mu nowego wyglądu.

Projekt obejmował swym zakresem prace polegające m.in. na: remoncie umocnienia brzegowego prawego brzegu Wisły (wyrównanie skarp pod nabrzeże tarasowe, wyrównanie oczepu, wykonanie płyt ubezpieczenia, schodów nabrzeża, narzutów kamiennych i nawierzchni komunikacyjnych), wyposażeniu basenu przystani AZS w pomosty pływające pozwalające na cumowanie do 20 jednostek pływających, wyposażeniu basenu przystani AZS w pomost dla kajaków, wyposażeniu przestrzeni Bulwaru Filadelfijskiego w m.in.: ścieżki dla pieszych i rowerzystów wraz z doposażeniem, trawiaste boisko sportowe do siatkówki/badmintona, boisko do piłki plażowej, pas zieleni szuwarowej w linii umocnienia brzegowego, plac rekreacyjno-wy-

poczynkowy, zdrój uliczny, miejsce pod scenę terenową, miejsce do grillowania, oświetlenie, monitoring.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że o przyszłej formie zagospodarowania terenu zadecydowali mieszkańcy podczas konsultacji społecznych dotyczących przyszłości Bulwaru Filadelfijskiego przeprowadzonych w 2011 roku. Udział mieszkańców (partycypacja) w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz szerokie uspołecznienie podejmowanych działań stanowi podstawę procesu rewitalizacji. Wśród rekomendacji społecznych związanych z zagospodarowaniem bulwaru i przestrzeni nadrzecznej znalazły się m.in. następujące kwestie: zwiększenie udziału terenów zielonych nad Wisłą, utworzenie punktów usługowych oraz przebudowa infrastruktury drogowej w celu spowolnienia ruchu na ulicy biegnącej wzdłuż murów zespołu staromiejskiego, która oddziela go od betonowego bulwaru przylegającego do rzeki, urządzenie ciągów pieszo-rowerowych, wprowadzenie małej architektury, przystosowanie bulwaru jako miejsca wydarzeń kulturalnych i aktywnego życia społecznego oraz miejsca wykorzystywanego przez cały rok.

Kolejnym ważnym kontekstem w realizacji projektu było przeprowadzenie międzynarodowego konkurs studialno-realizacyjnego na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania Bulwaru Filadelfijskiego. Celem konkursu było zebranie różnych pomysłów na właściwe zorganizowanie i zagospodarowanie tej przestrzeni i jej bezpośredniego otoczenia oraz umożliwienie wyboru najlepszego rozwiązania jej elementów – chroniącego i eksponującego historyczne, oryginalnie zachowane cechy miasta nadrzecznego, łączącego je z nowymi funkcjami. Samo nadbrzeże nie było elementem podlegającym zmianom w ramach przygotowanej koncepcji.

Zwycięska koncepcja (I nagroda – Riegler Riewe Architekci), zakładała jednorodną formę terenu zieleni podbudowującą miejski krajobraz starówki i dającą szansę mieszkańcom na samodzielne wprowadzanie różnych form aktywności. Zgodnie z założeniami zwycięskiej koncepcji głównym czynnikiem kształtującym przestrzeń ma być zieleń o różnych stopniach wysokości – od krzewów i klombów wypełnionych kwiatami i pachnącymi roślinami leczniczymi po szeroki trawnik, który ma się stać miejscem aktywności i rekreacji mieszkańców. Ciekawym pomysłem zwycięskiego projektu było zaprojektowanie czterech pasm roślinności nawiązujących swoją geometrią do rzeźbotwórczej działalności rzek. Koncep-

Tab. 6.4.3. Toruń – Bulwar Filadelfijski oraz przystań AZS – wybrane elementy projektu

Nazwa programu/projektu	Rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z nabrzeżem Wisły na odcinku od mostu drogowego do przystani AZS w Toruniu.
Podstawowe informacje o projekcie	Beneficjent: Gmina Miasto Toruń. Wartość całkowita: 3 477 284,09 zł. Wartość dofinansowania: 2 260 234,65 zł. Źródło: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Program. Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013. Priorytet: 7 „Wspieranie przemian w miastach i w obszarach wymagających odnowy". Działanie: 7.1 „Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic miast Okres realizacji projektu: 2012-2015. Tematyka projektu: infrastruktura sportowa, infrastruktura turystyczna, rewitalizacja, turystyka i rekreacja.
Idea	Zagospodarowanie przestrzeni Bulwaru Filadelfijskiego na cele rekreacyjne oraz modernizacja umocnień nabrzeża Wisły na odcinku od mostu drogowego do przystani AZS. Przedsięwzięcie ujęte w „Lokalnym Programie Rewitalizacji Miasta Torunia na lata 2007-2015".
Typ obszaru	Staromiejski odcinek rzeki Wisły, bulwar, dawne tereny portowe.
Nowe funkcje	– rekreacyjne, – reprezentacyjne, – sportowe.
Zagospodarowanie	– pomosty pływające (przystań AZS), – pomosty dla kajaków (przystań AZS), – ścieżki dla pieszych i rowerzystów, – trawiste boisko sportowe do siatkówki/badmintona, – boisko do piłki plażowej, – zróżnicowane w formie i rodzaju tereny zielone, – pas zieleni szuwarowej w linii umocnienia brzegowego, – plac rekreacyjno-wypoczynkowy, – zdrój uliczny, – miejsce pod scenę terenową, – miejsce do grillowania, – oświetlenie, – monitoring.
Działania podejmowane w ramach realizacji projektu	Konsultacje społeczne. Konkurs architektoniczny.
Główne elementy projektu	Przedsięwzięcie ujęte z Lokalnym Programie Rewitalizacji Miasta Torunia na lata 2007-2015.

Źródło: opracowanie własne

Fot. 6.4.3.1. Przystań AZS Toruń – basen portowy
Źródło: P. Pasieczny

6.4.3.2. Budynek przystani AZS w Toruniu
Źródło: Ż. Marciniak

cja zakładała też ograniczenie ruchu na bulwarze poprzez zwężenie jezdni i nadanie priorytetu ruchowi pieszych i rowerzystów. W kolejnych latach zaplanowano realizację zwycięskiej koncepcji.

Jak podkreśla prezydent miasta Torunia Michał Zaleski:

> (…) Bulwar Filadelfijski jest jednym z najważniejszych, najcenniejszych obszarów Torunia, na niego są zwrócone oczy wielu osób, ponieważ znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie starówki i przylega do rzeki Wisły, która nieodłącznie wiąże się z Toruniem. To kulturowe dziedzictwo naszego miasta, wpisanego na Listę UNESCO (http://www.torun.pl/pl/pomysl-na-torunski-bulwar).

Miejsce to wymaga zatem odpowiedniej oprawy i zagospodarowania zachowującego nadrzeczną tożsamość, pamięć o rzece Wiśle, o wartości zespołu staromiejskiego, odnoszącego się z poszanowaniem dla wielkiej historii miasta, ale służącego współczesnym mieszkańcom, którzy chcą w tej przestrzeni bywać, identyfikować się z nią oraz o turystach i gościach odwiedzających Toruń.

6.4.4. Powrót Tczewa nad Wisłę. Rewitalizacja terenów nadwiślańskich

Tczew jest jednym z większych miast nadwiślańskich (60 276 mieszkańców) o silnych, historycznych związkach z rzeką. Od 1989 roku władze lokalne podejmują szereg różnorodnych działań zmierzających do przywrócenia rzeki miastu i przekształcenia Starego Miasta i brzegów Wisły w atrakcyjne tereny rekreacyjne.

Działania rewitalizacyjne w Tczewie dotyczą zwłaszcza staromiejskich terenów nadwiślańskich (bulwar nadwiślański), będących częścią historycznego centrum miasta o założeniach urbanistycznych z XIII wieku (tzw. dolny taras Starego Miasta). W przeszłości były to tereny przemysłowo-składowe związane z handlem zbożem i drewnem (historyczny waterfront miasta). Bulwar nawiślański w latach 1918-1920 pełnił ważną rolę w żegludze wiślanej. Cumowały tu zarówno statki wycieczkowe, jak barki towarowe i inne łodzie. W latach 20. XX wieku powstała idea włączenia portu do gospodarki morskiej, w wyniku czego powstała przystań do przeładunku drewna, a nieco później do przeładunku węgla. Wraz z infrastrukturą portową powstały torowiska oraz punkty przeładunkowe. Rozwój portu i jego funkcjonowanie zostały zachowane w wyniku uruchomienia i intensywnego rozwoju portu w Gdyni. Po upadku struktur portowych tereny nadwiślańskie w Tczewie ulegały stopniowej degradacji. W latach 70. i 80. XX wieku w wyniku polityki przestrzennej promującej rozwój terenów mieszkaniowych (osiedli wielko-

płytowych) oddalonych od rzeki staromiejskie tereny nadrzeczne pozostały na uboczu inwestycji miejskich. Miasto odwróciło się od rzeki.

Tereny nadwiślańskie w mieście do lat 90. XX wieku były przedmiotem wielu projektów dotyczących rewitalizacji i aktywizacji dróg wodnych delty Wisły i obszarów nadbrzeżnych z nią związanych. Na terenach tych od kilku lat podejmowane są także przedsięwzięcia architektoniczno-urbanistyczne.

Głównym celem działań w strefie nadrzecznej Tczewa było zagospodarowanie zaniedbanego bulwaru nadwiślańskiego przez budowę infrastruktury technicznej, dróg dojazdowych, realizację terenów rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców miasta. Jest to jednocześnie kluczowy projekt programu rewitalizacji miasta Tczewa, który w 2007 roku został nagrodzony w kategorii na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w Polsce i uznany za udany przykład rewitalizacji przestrzeni nadrzecznej (waterfront).

Podstawowym założeniem projektu było kompleksowe podejście do rozwoju przestrzeni publicznej miasta i umiejscowienie projektu zagospodarowania bulwaru w szerszym kontekście działań rewitalizacyjnych prowadzonych w części staromiejskiej. Rewitalizacja nadwiślańskich terenów przyczynia się w ten sposób do przywrócenia i rozwoju funkcji społecznych, kulturalnych, rekreacyjnych i gospodarczych na obszarze Starego Miasta.

Fot. 6.4.4.1. Tczew – tereny nadwiślańskie wraz z przystanią żeglarsko-pasażerską
Źródło: Fotografia-dronem.pl

W wyniku realizacji tego projektu powstała wartościowa strefa reprezentacyjno-rekreacyjna o znaczeniu ponadlokalnym, odpowiadająca potrzebom różnych grup użytkowników. Jest to obszar ważny dla atrakcyjności miasta, zarówno ze względów funkcjonalnych, jak i krajobrazowych. Zagospodarowanie bulwaru nadwiślańskiego wpłynęło na poprawę estetyki miejsca, wzbogaciło obszar staromiejski o nowe funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe i reprezentacyjne, a także otworzyło miasto w kierunku rzeki.

Ważnym elementem działań rewitalizacyjnych w Tczewie, podejmowanych w celu powrotu miasta nad Wisłę było także uruchomienie „Centrum Wystawienniczo-Regionalnego Dolnej Wisły w Tczewie", w którym funkcjonuje jedyne w Polsce Muzeum Wisły, będące oddziałem Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (tab. 6.4.4). Projekt ten, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej oraz środków krajowych w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego Województwa Pomorskiego (działanie 3.2. Obszary podlegające restrukturyzacji) otrzymał nagrodę główną w konkursie „7 Cudów Unijnych Funduszy" w kategorii rewitalizacji.

W nadwiślańskim krajobrazie miasta w latach 2006-2008 w ramach projektu pn. Infrastruktura turystyczna drogi wodnej Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda w Tczewie i Kłajpedzie realizowanego przez gminę miejską Tczew powstała także w ciągu bulwarów nadwiślańskich przy ul. Wodnej przystań żeglarsko-pasażerska. Celem tego projektu było wzmocnienie atrakcyjności turystycznej drogi wodnej Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda. W ramach inwestycji postawiono budynek przystani o powierzchni 350 m^2 wraz z tarasem widokowym, 4 miejsca do cumowania jednostek pasażerskich, 10 miejsc dla łodzi motorowych i jachtów oraz slip do wodowania małych jednostek pływających.

Wszystkie działania rewitalizacyjne podejmowane w Tczewie miały charakter prospołeczny i wykorzystywały udział lokalnej społeczności. Zaniedbany dotąd brzeg Wisły stał się terenem rekreacji dla mieszkańców miasta, miejscem integracji lokalnej społeczności oraz ważnych wydarzeń kulturalnych i sportowych (por. tab. 6.4.4). Rewitalizacja terenów nadwiślańskich w Tczewie prowadzona była bardzo konsekwentnie.

W realizacji konkretnych zamierzeń i działań miasto potrafiło umiejętnie wykorzystać fundusze unijne związane z aktywizacją dróg wodnych i rozwojem turystyki wodnej oraz doświadczenia partnerów zagranicznych, z którymi realizowano szereg projektów.

Tab. 6.4.4. Tczew – bulwar nadwiślański oraz przystań żeglarska – wybrane elementy projektu

Nazwa projektu	Zagospodarowanie Bulwaru Nadwiślańskiego.
Idea	Tczew wraca nad Wisłę. Tereny nadrzeczne w Tczewie jako atrakcyjne przestrzenie integracji społeczności lokalnej, miejsce prezentacji kultury i sztuki, zachowujące walory przyrodniczo-krajobrazowe.
Typ obszaru	Staromiejskie tereny nadrzeczne, historyczny waterfront, tereny poprzemysłowe, poportowe, 3 ha.
Nowe funkcje	– wypoczynkowa, – turystyczna, – rekreacyjna, – kulturalna, – mieszkaniowa i usługowa w najbliższym sąsiedztwie.
Zagospodarowanie	– szlaki spacerowo-widokowe droga widokowa w kierunku Wisły, – szlak forteczny, – bulwar, – punkty widokowe, – mała architektura, – przystań pasażersko-żeglarska, – skwery i place zabaw, – elementy zagospodarowania tymczasowego – scena letnia, – parking.
Działania podejmowane w ramach projektu	– zmiana przeznaczenia terenu, – działania planistyczne, sporządzenie i uchwalenie planu miejscowego, – realizacja terenów rekreacyjnych, stref wypoczynkowych, a także tymczasowej strefy handlowej i sceny służącej do organizacji imprez miejskich, – budowa dróg dla komunikacji pieszej, rowerowej i samochodowej, wykonanie oświetlenia, – opracowanie oferty dotyczącej możliwości lokalizacji zabudowy mieszkaniowo-usługowej na terenie przylegającym do bulwaru, – realizacja projektu zieleni zawierającej różnorodne jej kompozycje o różnych klimatach i nastrojach, – działania prospołeczne.
Główne elementy projektu	– droga widokowa w kierunku Wisły, – „zielona linia" – autobus – Suchostrzygi – bulwar, – kino na bulwarze, – festiwal Działań Teatralnych i Plastycznych „Zdarzenia", – przystanek „Tczew" na trasie Gdańsk-Warszawa, – wykształcenie nadwiślańskiej strefy usług turystycznych wzdłuż 3,3-kilometrowego odcinka frontu wodnego, – Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły.

Źródło: opracowanie własne

6.4.5. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)

Elbląg z racji swego położenia nad rzeką Elbląg, mającą połączenie z Wisłą, był obok Gdańska jednym z ważniejszych miast portowych dla ziem polskich. Wiążą się z tym długie tradycje portowe miasta.

Początkowo rozwój gospodarczy Elbląga związany był z rozwojem handlu morskiego w ramach związku miast hanzeatyckich. Wymiana handlowa z krajami należącymi do Hanzy przekraczała 90% globalnych obrotów. W okresie rządów pruskich i niemieckich (1772-1945) rozwijał się w Elblągu przemysł stoczniowy. W 1837 roku powstały Zakłady Schichau, które z biegiem lat przekształciły się w największy koncern w Prusach Wschodnich. W latach 30. XX wieku nastąpił znaczący wzrost elbląskiego portu. Największe obroty w porcie w Elblągu odnotowano w 1936 roku – pół mln ton. Podczas II wojny światowej w stoczni Schichau intensywnie produkowano łodzie podwodne, łodzie torpedowe i inne (http://www.port.elblag.pl/page/show/3/historia-portu?lang=pl). Obecnie, nie tylko w kontekście historycznym port i związane z nim portowe tradycje są ważne dla współczesnego miasta.

Elbląg jest kolejnym miastem zlokalizowanym na analizowanej drodze wodnej, które w latach 2007-2013 podjęło się i zrealizowało przedsięwzięcia związane z aktywizacją społeczno-gospodarczą dróg wodnych i terenów nadrzecznych. Jednym z nich był projekt pn. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta). Działaniami objęto tereny nad rzeką Elbląg, w obrębie Starego Miasta i Wyspy Spichrzów (w obszarze ulic: Bulwar Zygmunta Augusta, Studzienna, Mostowa, Wybrzeże Gdańskie) znajdujące się w granicach administracyjnych Portu Morskiego Elbląg. Głównym celem przeprowadzonej inwestycji była poprawa infrastruktury Portu Morskiego Elbląg w zakresie obsługi żeglugi pasażerskiej i turystycznej. Projekt polegał na przebudowie dwóch istniejących, stałych kładek pieszych, które stanowiły barierę dla swobodnej żeglugi w Elblągu. W wyniku realizacji projektu powstały dwa mosty zwodzone, w ciągu ulicy Studziennej oraz w ciągu ulicy Mostowej. Ponadto zakres rzeczowy inwestycji objął także przebudowę wschodniego nabrzeża rzeki Elbląg o długości 220 m zlokalizowanego na Starym Mieście przy Bulwarze Zygmunta Augusta. Działanie to dotyczyło zmiany wyglądu architektonicznego bulwaru nadrzecznego, modernizacji konstrukcji nabrzeża, remontu nawierzchni drogowych, wprowadzenia zieleni oraz elementów małej architektury.

Projekt o całkowitej wartości 38.411.455,31 zł był współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (http://www.mapadotacji.gov.pl/projekt/1238587). Główne zadania inwestycyjne w obszarze objętym projektem dotyczyły mostów, nabrzeży oraz bulwaru.

W ramach inwestycji dokonano demontażu dwóch kładek pieszych wraz z filarami zlokalizowanych w ciągu ulic Studziennej i Orlej oraz Mostowej i Giełdowej. Zwiększono w ten sposób szerokość toru wodnego. W miejscu zdemontowanych kładek wybudowano w ciągu wspomnianych wyżej ulic dwa nowe mosty zwodzone sterowane automatycznie przez operatora (fot. 6.4.5.1, 6.4.5.3). Poprowadzono także ciągi piesze (na połączeniu ul. Orlej i Studziennej oraz pieszo-rowerowe w ciągu ulic Mostowej i Giełdowej. W efekcie realizacji tego zadania zapewniono swobodną komunikację lądową pomiędzy prawym i lewym brzegiem rzeki oraz dostęp do wszystkich akwenów i nabrzeży Portu Morskiego Elbląg. Rozwiązania przyjęte w projek-

Fot. 6.4.5.1. Elbląg – zwodzony most Wysoki
Źródło: A. Wołosz

cie nawiązują do historycznej formy i mechaniki mostów z zastosowaniem nowoczesnych technologii inżynierskich.

Działania inwestycyjne zaplanowane w projekcie objęły także przebudowę nabrzeża Bulwaru Zygmunta Augusta dla potrzeb obsługi żeglugi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej. Nowe nabrzeże jest przystosowane do jednoczesnego cumowania: statku pasażerskiego typu „Polonaise" (dł. 83 m, szer. 9,5 m), statku typu SPJK (dł. 24,9 m, szer. 3,15 m) oraz 10 jachtów o długości do 15 m.

Ważną częścią projektu były także działania prowadzone na Bulwarze Zygmunta Augusta. Został on podzielony na trzy strefy funkcjonalne (fot. 6.4.5.2):

1. ścieżkę cumowniczą i strefę obsługi nabrzeża wraz z wyposażeniem niezbędnym dla obsługi jachtów (studnie elektryczne do zasilania statków, moduły oświetleniowo-zasilające, pachoły cumownicze, drabinki wyjściowe, moduły ratunkowo-gaśnicze, odbojnice gumowe),
2. strefę buforową, rozdzielającą, w której zlokalizowane są elementy małej architektury takie jak ławki, zieleń kontenerowa, rzeźby itp.,
3. strefę komunikacyjną – przeznaczoną dla ruchu pieszego i rowerowego, najbardziej odsuniętą od krawędzi nabrzeża.

Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu niesie za sobą szereg korzyści ekonomicznych takich jak: wzrost konkuren-

Fot. 6.4.5.2. Elbląg – nabrzeże oraz Bulwar Zygmunta Augusta
Źródło: A. Wołosz

Fot. 6.4.5.3. Elbląg – most zwodzony na staromiejskim odcinku rzeki Elbląg
Źródło: A. Wołosz

cyjności Portu Morskiego w Elblągu, zwiększenie liczby połączeń żeglugowych, zwiększenie dywersyfikacji struktury przeładunków, a także wzrost liczby przedsiębiorców w obszarze portu. W wyniku realizacji projektu korzyści czerpać będzie zarówno port, jaki i miasto. Wśród korzyści wynikających z projektu dla portu można wskazać m.in. wzrost zdolności przeładunkowej portu, zapewnienie dostępu dla jednostek o szerokości 15 m, długości do 100 m i zanurzeniu do 2,5 m, nowe nabrzeża cumownicze dla jednostek szerokości do 15 m, długości do 100 m i zanurzeniu do 2,5 m na obszarze całego portu, poprawę obsługi indywidualnej żeglugi turystyczno-rekreacyjnej (jachtów żaglowych i motorowych), rozwój usług portowych, zwiększenie obsługi żeglugi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej (jachtów żaglowych i motorowych), rozwój usług portowych oraz turystycznych i okołoturystycznych i inne. Dzięki inwestycjom zrealizowanym w obrębi staromiejskich struktur portowych miasto będzie czerpać korzyści związane z m.in. z usprawnieniem układu komunikacyjnego, ze znaczną poprawą estetyki reprezentacyjnych przestrzeni publicznych miasta (bulwar nadrzeczny), ze zwiększeniem potencjału inwestycyjnego Elbląga, a także ze wzrostem liczby turystów przybywających do miasta i regionu (por. tab. 6.4.5).

Tab. 6.4.5. Infrastruktura Portu Morskiego w Elblągu, Bulwar Zygmunta Augusta – wybrane elementy projektu

Nazwa programu/projektu	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta).
Podstawowe informacje o projekcie	– nazwa beneficjenta: Gmina Miasto Elbląg, – wartość projektu: 38 411 455.31 zł, – dofinansowanie z Unii Europejskiej: 29 607 944.62 zł, – źródło: Fundusz Spójności, – program: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, – działanie: VII.2. Rozwój transportu morskiego, – dziedzina: transport.
Typ obszaru	– struktury portowe, – obszar staromiejski, – nabrzeża wraz z bulwarem.
Nowe funkcje	– portowe, – rekreacyjno-wypoczynkowe, – turystyczne, – przestrzeń publiczna.
Zagospodarowanie	– nabrzeże cumownicze, – ścieżka cumownicza i strefa obsługi nabrzeża wraz z wyposażeniem niezbędnym dla obsługi jachtów (studnie elektryczne do zasilania statków, moduły oświetleniowo-zasilające, pachoły cumownicze, drabinki wyjściowe, moduły ratunkowo-gaśnicze, odbojnice gumowe) bulwar wraz z ciągami pieszo-rowerowym, – mała architektura – ławki, oświetlenie, zieleń itp. ciągi piesze i ciągi pieszo-rowerowe.
Działania podejmowane w ramach realizacji projektu	– demontaż dwóch kładek dla pieszych, – budowa dwóch obiektu mostowego w ciągu ul. Studziennej (obiekt z dopuszczeniem okazjonalnego ruchu pojazdów samochodowych uprzywilejowanych wraz z chodnikiem dla pieszych i rowerzystów), – budowa obiektu mostowego w ciągu ul. Mostowej (obiekt przeznaczony dla ruchu pieszych i rowerzystów), – przebudowa i modernizacja infrastruktury technicznej wschodniego nabrzeża rzeki Elbląg od strony Bulwaru Zygmunta Augusta (na odcinku pomiędzy istniejącymi kładkami dla pieszych) wraz z przystosowaniem nabrzeża do cumowania jednostek turystycznych, – przebudowę ul. Giełdowej i Orlej na odcinku od kładki do ul. Warszawskiej, – nagroda w konkursie „Top Inwestycje Komunalne Polski Wschodniej".

Źródło: opracowanie własne

6.4.6. Szkoła Łacińska, Park Północny i bulwary nad Nogatem w Malborku

W ostatnich latach ważnym miejscem na mapie nadrzecznych inwestycji MDW E70 jest także Malbork, jedynie miasto nad Nogatem. Historia i współczesność tego miasta ściśle wiążą się z zamkiem wielkich mistrzów krzyżackich, malowniczo położonym w zakolu rzeki Nogat, wpisanym na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Działania inwencyjne podejmowane przez samorząd koncentrowały się przede wszystkim w północnej części miasta i jego historycznym centrum, w rejonie zamku i na terenach nadrzecznych (bulwar imienia Macieja Kilarskiego) oraz na terenie Parku Północnego i w jego sąsiedztwie.

Zrealizowane w Malborku inwestycje obejmowały zarówno budowę infrastruktury turystycznej (przystanie) wraz z bazą towarzyszącą, a także zagospodarowanie terenów zielonych i rekreacyjnych (Park Północny i fragment bulwaru) oraz odbudowę dziedzictwa kulturowego w celu wprowadzenie nowych funkcji kulturalnych i edukacyjnych (Szkoła Łacińska).

Jednym z projektów, który został zrealizowany w 2014 roku jest odbudowa i wprowadzenie nowych funkcji na terenie Szkoły Łacińskiej w Malborku. W bezpośrednim sąsiedztwie zamku i rzeki Nogat zbudowano Centrum Kultury i Edukacji „Szkoła Łacińska". Jest to obecnie nowoczesne i publicznie dostępne centrum edukacyjne z historią w tle. Lokalizacja oraz nazwą placówki nawiązują bowiem do historii i dziedzictwa funkcjonującej w Malborku Szkoły Łacińskiej. Powstała ona w 1352 roku z inicjatywy wielkiego mistrza Winricha von Kniprode. Zbudowany w średniowieczu w pobliżu monumentalnego zamku obiekt do 1864 roku pełnił rolę szkoły, w której nauczano m.in. łaciny. Budynek szkoły został zniszczony w czasie pożaru miasta w 1899 roku i odbudowany w 1900 roku już jako typowy magazyn. Zachowane fragmenty dawnego budynku stanowią partie murów odwodowych.

Celem projektu była odbudowa i wprowadzenie nowych funkcji kulturalnych, turystycznych oraz edukacyjnych realizowanych we współczesnej formule na terenie dawnej szkoły łacińskiej. Nowy, ceglany obiekt usytuowano na dawnych murach miejskich, z widokiem na rzekę Nogat. Od 2014 roku jest on nowym elementem nadrzecznej panoramy Malborka (por. fot. 6.4.6.1).

W wyniku realizacji projektu powstała nowoczesna instytucja kultury (centrum edukacyjne), której oferta zbudowana jest na bazie kilku ciekawych modu-

Fot. 6.4.6.1. Budynek Szkoły Łacińskiej w nadrzecznej panoramie Malborka
Źródło: R. Wasil

łów obejmujących Multicentrum (interaktywne centrum edukacji), Edukacyjny Ośrodek Rzemiosła Średniowiecznego nawiązujący do tradycji miejsca i kontekstu pokrzyżackiego zamku malborskiego, Obserwatorium Astronomiczne oraz Planetarium, Mediatekę oraz salę konferencyjną. Projekt był realizowany w latach 2010-2014 i współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 (działanie: 3.2. Wzrost atrakcyjności przestrzeni miejskiej, poddziałanie: 3.2.2. Inwestycje zwiększające potencjał rozwojowy miast, dziedzina: rewitalizacja). Koszt inwestycji wyniósł 15 675 835,23 zł, z czego dofinansowanie unijne stanowiło 7 751 891,70 zł (http://www.mapadotacji.gov.pl/projekt/1211019). Dodatkowe dofinansowanie dla inwestycji przyznał minister kultury i dziedzictwa narodowego.

W Malborku oprócz zamku ważnym obszarem działań związanych z rozwojem turystyki i rekreacji, zwłaszcza form turystyki wodnej jest rzeka Nogat. W ramach regionalnego projektu pn. *Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I* miasto Malbork w latach 2010-2012 zrealizowało zadanie polegające na budowie przystani żeglarskiej „Park Północny" w Malborku wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja ta powstała na rzece Nogat, na wysokości Ośrodka Sportu i Rekreacji, przy ul. Parkowej. W ramach projektu

wybudowano pomosty pływające wraz z trapami dojściowymi i odnogami cumowniczymi oraz umocniono brzeg na długości ok. 55 m wraz z pochylnią. W ramach zagospodarowania terenu na potrzeby przystani jachtowej wzniesiono budynek socjalny, bosmanat, wykonano ogrodzenie i oświetlenie oraz nawierzchnię pieszo-jezdną. Turyści wodniacy do dyspozycji mają w bliskim sąsiedztwie pole namiotowe, parking oraz kąpielisko. Projekt został zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. Wartość zadania zrealizowanego przez gminę miejską Malbork wyniosła 4 114 451,79 zł (http://www.urzad.malbork.pl/projekty-zrealizowane.html). U podnóża zamku, przy warowni krzyżackiej znajduje się także przystań pasażerska „Nabrzeże Zamkowe" (fot. 6.4.6.2). Inwestycja również zrealizowana w ramach projektu Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Przebudowa nabrzeża przy kładce pieszej na rzece Nogat w Malborku – wschodni brzeg. Inwestorem była gmina miejska Malbork, zaś wartość zamierzenia wyniosła 1 241 521,84 zł.

Fot. 6.4.6.2. Nabrzeże wraz z przystanią u podnóża zamku
Źródło: R. Wasil

Kolejną inwestycją zrealizowaną na terenie Malborka była *Rewitalizacja Parku Północnego w Malborku (Etap I)*. Projekt dotyczył zagospodarowania i urządzenia terenu zlokalizowanego na obszarze Parku Północnego w Malborku na odcinku od kładki drewnianej do przystani żeglar-

skiej Park Północny. W ramach pierwszego etapu inwestycji zrealizowano m.in.: 1. Prace związane z porządkowaniem, pielęgnacją i kształtowaniem zieleni parkowej (wykonie trawników parkowych – karczowanie zarośli i pni po wyciętych w poprzednich latach podszytach, odmładzanie starszych drzew - wykonanie cięć pielęgnacyjnych, zawieszenie budek lęgowych dla ptaków i budek dla nietoperzy oraz hoteli dla owadów – fot. 6.4.6.3),

Fot. 6.4.6.3. Park Północny w Malborku - hotel dla zapylaczy, elementy infrastruktury parku

Źródło: Urząd Miasta Malborka

2. Roboty drogowe na odcinku od kładki drewnianej umiejscowionej za mostem żelaznym do przystani Park Północny, w tym: przebudowa istniejącego układu komunikacji, budowa ciągów pieszych i rowerowych z odtworzeniem ich historycznego przebiegu oraz zmianę nawierzchni, 3. Oświetlenie terenu z zastosowaniem oświetlenia energooszczędnego LED oraz 4. Budowę miejsc wypoczynku, w tym 7 niewielkich placów wyposażonych w ławki, siedziska, stojaki rowerowe i kosze na odpady (fot. 6.4.6.4). Zadanie realizowano na przełomie 2013 i 2014 roku w ramach dofinansowania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Wartość projektu wyniosła 771 633,88 zł, z czego 90 000 zł stanowiła dotacja WFOŚ (http://www.urzad.malbork.pl/projekty-zrealizowane.html).

Park Północny w Malborku jest także przedmiotem działań w obecnej perspektywie finansowej w zakresie zmodernizowania obszarów biologicznie czynnych. Przedsięwzięcie to zostało zaplanowane w ramach projektu pn.

Fot. 6.4.6.4. Park Północny w Malborku – infrastruktura wypoczynkowa, ścieżki i oświetlenie

Źródło: Urząd Miasta Malborka

Ochrona wód i przywracanie różnorodności biologicznej na terenie MOF Malbork – Sztum. Głównym celem projektu jest wysoka ochrona różnorodności biologicznej obszarów cennych przyrodniczo w dwóch największych ośrodkach miejskich MOF Malbork – Sztum. Cele szczegółowe natomiast wiążą się m.in. z: ograniczeniem zjawiska urbanizacji, uporządkowaniem roślinności, poprawą stanu cennych gatunków i siedlisk przyrodniczych poprzez nasadzenia roślinności, poprawą warunków bytowania zwierząt (głównie ptaków, owadów, nietoperzy), eliminacją gatunków inwazyjnych, poprawą jakości wód powierzchniowych poprzez ograniczenie spływów z terenów rolniczych, uporządkowaniem terenu i nadaniem mu nowych funkcji poprzez odpowiednie zagospodarowanie w infrastrukturę i wyposażenie w elementy małej architektury. Projekt został zrealizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (oś priorytetowa: 11 Środowisko, działania 11.4 Ochrona różnorodności biologicznej) i współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Wskazana wartość zadań miasta Malborka w projekcie wynosi 3 356 070,24 zł (http://www.urzad.malbork.pl/projety-w-trakcie-realizacji.html).

Działania inwestycyjne zrealizowane w Malborku przyczyniły się do rozwoju turystyki wodnej, wpłynęły na poprawę dostępności i wykorzystania terenów nadrzecznych i terenów zielonych dla mieszkańców i turystów, a także zwiększyły ofertę kulturalną miasta i regionu.

Tab. 6.4.6. Malbork – Szkoła Łacińska, Park Północny i przystań – wybrane elementy projektów

Nazwa programu/projektu	Odbudowa i wprowadzenie nowych funkcji na terenie Szkoły Łacińskiej w Malborku. Ochrona wód i przywracanie różnorodności biologicznej na terenie MOF Malbork-Sztum. Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I (zadanie: Budowa przystani żeglarskiej Park Północny w Malborku) oraz zadanie: Przebudowa nabrzeża przy kładce pieszej na rzece Nogat w Malborku – wschodni brzeg. Rewitalizacja Parku Północnego w Malborku (Etap I).
Idea	Rozwój turystyki wodnej. Odbudowa dziedzictwa kulturowego miasta i wprowadzenie nowych funkcji. Ochrona bioróżnorodności i Zielone płuca miasta (Park Północy).
Typ obszaru	– tereny nadrzeczne, – obszar parku miejskiego, – historyczne struktury miejskie.
Nowe funkcje	- kulturalne, - edukacyjne, - rekreacyjno-wypoczynkowe, - turystyczne, - ekologiczne (środowiskowe, przyrodnicze).
Zagospodarowanie	Przystań żeglarska wraz z zapleczem i infrastrukturą towarzyszącą: Multicentrum, Edukacyjny Ośrodek Rzemiosła Średniowiecznego, Obserwatorium Astronomicznym oraz Planetarium, Mediateka, sala konferencyjna, urządzone tereny zielone, mała architektura, urządzone miejsca rekreacji i wypoczynku, ścieżki, ciągi piesze i rowerowe, hotele dla owadów, budki lęgowe dla ptaków i nietoperzy.
Działania podejmowane w ramach realizacji programu	– prace porządkowe i pielęgnacyjne, – zagospodarowanie i urządzenie terenu, – budowa miejsce wypoczynku, – odbudowa obiektu (ruin dawnej Szkoły Łacińskiej) – budowa przystani i nadbrzeża.

Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie

Przedstawione w powyższym rozdziale projekty dotyczące aktywizacji rzeki oraz rozwoju i rewitalizacji terenów nadrzecznych MDW E70 stanowią jedynie niewielką część przedsięwzięć z tego zakresu realizowanych na szczeblu regionalnym i lokalnym.

Na podstawie wybranych projektów rewitalizacji terenów nadrzecznych w różnych miastach zlokalizowanych wzdłuż MDW E70 można sformułować wspólne dla tych projektów następujące wnioski:

1. Kreowanie atrakcyjnych nadrzecznych przestrzeni publicznych jako ważny element działań projektowych oraz składnik struktury i kompozycji urbanistycznej nabrzeży (bulwar w Gorzowie, Bulwar Zygmunta Augusta w Elblągu, Bulwar Filadelfijski w Toruniu, bulwar nadwiślański w Tczewie, nabrzeża rzeki Brdy w Bydgoszczy). Otwarcie tych terenów na funkcje publiczne oraz odpowiednie urządzenie i zagospodarowanie obszarów nadrzecznych przyczynia się do podniesienia jakości życia w mieście nadrzecznym, a także zwiększa wartość stref brzegowych rzeki (Tölle 2010). Ważne jest także zapewnienie ogólnej dostępności do wody i skomunikowania tych obszarów ze strukturą miasta.
2. Lokalizacja waterfrontu – waterfront ze względu na swoje atrakcyjne położenie, często w centrum miasta, w obrębie historycznych struktur miejskich oferuje atrakcyjną przestrzeń miejską z bogactwem historycznych obiektów i miejsc, które mogą być wykorzystane dla innych, współczesnych funkcji (np. wiadukt kolejowy w Gorzowie, spichrze i młyny na Wyspie Młyńskiej w Bydgoszczy, muzeum na barce „Lemara" zacumowanej na Brdzie i inne).
3. Wyeksponowanie rzeki i terenów nadrzecznych jako jednego z podstawowych, charakterystycznych elementów nie tylko projektu ale także nowego profilu rozwojowego miasta i jego marki (np. Gorzów – przystań Gorzów, Bydgoski Węzeł Wodny, Tczew).
4. Zróżnicowanie funkcji obszaru w celu zapobiegania nadmiernej specjalizacji w użytkowaniu terenów nadrzecznych. Nabrzeże powinno być traktowane jako kompleksowa strefa miejska, różnorodnych, ale kompatybilnych aktywności, z udziałem funkcji turystycznych, rekreacyjnych i kulturalnych.
5. Integracja terenów nadrzecznych z miejskimi strukturami. Ważną rolę w projektach dotyczących waterfrontów odgrywa zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów nadrzecznych oraz lepsze skomunikowanie rozproszonych obszarów nadwodnych, zwłaszcza poprzez budowę sieci ciągów pieszych i rowerowych wraz z odpowiednią infrastrukturą oraz poprzez wodne połączenia komunikacyjne (np. Bydgoski Tramwaj Wodny), modernizacja struktur portowych i nabrzeża Zygmunta Augusta w Elblągu i inne).

6. Zwiększenie dostępności miejskich terenów nadrzecznych od strony wody, z uwzględnieniem rozwoju infrastruktury turystyki wodnej (przystanie, miejsca do cumowania itp., np. Bydgoszcz – przystań na Wyspie Młyńskiej oraz przystanki Bydgoskiego Tramwaju Wodnego, Toruń – przystań AZS, Elbląg – nabrzeże cumownicze wzdłuż Bulwaru Zygmunta Augusta, przystań w Tczewie, przystanie w Malborku itp.).
7. Nawiązanie do wodnej tożsamości miejsca przy jednoczesnym nadawaniu nowych funkcji co stanowi wyjątkowy potencjał takiego miejsca, gdzie krzyżują się historia, teraźniejszość i wizja przyszłości.
8. Sukcesywne i konsekwentne wdrażanie zamierzeń wynikających z dokumentów programowych i planistycznych szczebla regionalnego i lokalnego oraz łączenie inicjatyw i przedsięwzięć realizowanych na poziomie regionalnym i lokalnym lub jednostkowego projektu.

7.

Infrastruktura i wybrane elementy zagospodarowania Międzynarodowej Drogi Wodnej E70

7.1. MDW E70 – potencjał dla budowy produktu turystycznego

Produkt turystyczny – rys teoretyczny

Produkt turystyczny nie jest walorem ani atrakcją turystyczną. Punktem wyjścia do zdefiniowania pojęcia „produktu turystycznego" są motywy podróżowania. Ich identyfikacja dowodzi, że ludzie podróżują pragnąc zaspokoić potrzeby wypoczynku, leczenia, sportu, ale także rozrywki, przeżyć, wrażeń, również odwiedzin krewnych, przyjaciół i znajomych oraz poznania nowych ludzi, ale także potrzeby religijne, poznania innych regionów i krajów oraz kultury i sztuki, ale i rozwoju osobowości, zawodowe. Powyższe potrzeby są zaspokajane przez różnorodne produkty turystyczne (Gaworecki 1998).

Produktem turystycznym nazywamy (wg różnych definicji) całość elementów i właściwości tworzących ten szczególny rodzaj „towaru", który znajduje się poza miejscem zamieszkania nabywcy, nie może go nigdzie przenieść ani magazynować i jedynie na miejscu skorzystać z dobór materialnych i nie-

materialnych, które się nań składają, nie można wreszcie wcześniej sprawdzić jego jakości (Drzewiecki 2002).

Przyjmuje się również, iż produkt turystyczny jest jednym z szeregu produktów, jakie może oferować dane terytorium, takie jak region, powiat, gmina lub miasto. Na produkt turystyczny składają się:

1. wszystkie dobra i usługi tworzone i kupowane w związku z wyjazdem poza miejsce stałego zamieszkania (Gołembski 1998);
2. mieszanka trzech głównych składników: atrakcji, infrastruktury turystycznej w miejscu docelowym oraz dostępności do nich (Middleton 1996);
3. kompozycja tego, co robią turyści, walorów urządzeń i usług, z których korzystają – całość przeżytego doświadczenia od chwili opuszczenia domu do powrotu (Medlik 1995).

Ponadto w myśl definicji produktem turystycznym są również kompleksowe oferty, które stanowią naturalne i stworzone przez człowieka dobra turystyczne, towary i usługi umożliwiające przybycie, pobyt i korzystanie z walorów turystycznych oraz atrakcyjne spędzanie czasu – promowane i przygotowane do wdrożenia (*Regionalny Program Strategiczny*..., 2016).

Produkty turystyczne możemy podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza z nich to produkty proste, do których należą: pojedyncza usługa lub rzecz (ew. obiekt, wydarzenie), drugą zaś tworzą produkty złożone z mniejszej lub większej liczby produktów prostych, do których zaliczamy imprezę, miejsce, szlak. Produkt turystyczny – impreza składa się z zestawu kilku usług lub usług i dóbr materialnych (rzeczy), oferowanych przez organizatorów turystyki (touroperatorów lub agentów). Określenie impreza jest powszechnie stosowane w branży turystycznej, aczkolwiek czasami bywa używane także w odniesieniu do produktów niebędących imprezą turystyczną w przedstawionym rozumieniu. Przykładami tego rodzaju produktów mogą być: wycieczki, wczasy, rajdy itp. Jest to najbardziej popularna kategoria produktów turystycznych znajdujących się na rynku. Natomiast produkt turystyczny – miejsce (region, powiat, miejscowość) jest szczególnym, zdeterminowanym geograficznie, rodzajem produktu turystycznego. Mianem tym określamy wewnętrznie złożony zbiór elementów wyróżnionych ze względu na swoją konkretną lokalizację w przestrzeni, charakteryzującą się walorami turystycznymi. Warto przy tym wyraźnie podkreślić, że sprzedając nabywcy określone miejsce (wypoczynku, do zwiedzania, uprawiania hobby itd.) oferujemy nie tylko walory przyrodnicze i antro-

pogeniczne, ale także usługi świadczone przez różne podmioty gospodarcze przy istniejącym zagospodarowaniu turystycznym i paraturystycznym, dziedzictwie historycznym i kulturowym, gościnności i przychylności mieszkańców, a nawet wizerunku obszaru (powszechne stereotypy o nim) czy w ogóle zdarzeń, które dopiero zajdą podczas pobytu turysty (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2002).

Polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 jako produkt turystyczny

Rzeki coraz częściej stają się miejscem rozwoju turystyki wodnej. Z roku na rok zainteresowanie pływaniem po szlakach wodnych rośnie za sprawą możliwości wyczarterowania barki turystycznej lub wypożyczenia kajaka czy też skorzystania z rejsów wycieczkowych statkiem. Dalszy wzrost znaczenia turystyki wodnej można uzyskać poprzez powstawanie nowych przystani i marin oraz poprzez podnoszenie standardu już istniejących. Umożliwienie pływania większych jednostek pływających po szlakach wodnych, dzięki ich regulacji, oraz budowa nowych i modernizacja śluz poprzez ich automatyzację to także czynnik przemawiający za znaczeniem tej formy turystyki. Turystykę wodną wiąże się z atrakcjami turystycznymi regionów nadwodnych. Coraz więcej imprez turystycznych łączy turystykę wodną i turystykę lądową. Wykorzystanie walorów turystycznych, przyrodniczych i infrastrukturalnych w połączeniu z rejsami szlakami wodnymi stwarza możliwość przyciągnięcia turystów do całego regionu.

MDW E70 łączy Europę Zachodnią – od Antwerpii, przez Holandię, Niemcy, Polskę – z rejonem Kaliningradu. Dalej wiedzie Pregołą i Dejmą na Zalew Kuroński i kończy się w Kłajpedzie na Litwie. Polski odcinek to ponad 700 km rzek i kanałów. Od Odry szlak najpierw biegnie na wschód – 294 km Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do Wisły w Bydgoszczy. Następnie meandruje na północny wschód i na północ – 114 km Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do granicy z Rosją. Do pokonania jest 28 śluz. Szerokość szlaku wynosi od 16 do 25 m. Minimalne promienie łuków mają 200, 250 m, a głębokość torów wodnych od 1,2 do 1,5 m. Minimalne prześwity pod mostami wynoszą od 3,5 do 4 m. Łodzie mogą rozwijać maksymalną prędkość 8 km/h. Wyjątkiem jest tu rzeka Wisła, gdzie szerokość lustra wody oscyluje wokół 500 m oraz Zalew Wiślany. Jego polska część ma 35,1 km długości, a szerokość waha się 6,8 km do 13 km, przy średniej głębokości 2,7 m (*Przewodnik dla wodniaków*…, 2014).

Ryc. 7.1.1. Przebieg polskiego odcinka MDW E70
Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Polski odcinek MDW E70 przebiega przez obszar 6 województw północnej i zachodniej Polski (ryc. 7.1.1). Są to regiony bardzo różnorodne, co sprawia, że mamy do czynienia z bogactwem zabytków, historycznych miast i krajobrazu. Największe znaczenie na kształtowanie krajobrazu nadrzecznych dolin Wisły, Żuław, Noteci i Warty miało osadnictwo olęderskie. Do dziś pozostałości ich kultury możemy podziwiać w delcie Wisły, a także w okolicach Puszczy Noteckiej, gdzie możemy zobaczyć dom modlitwy w Nowych Dworach. Z kolei dolina Wisły, czyli historyczne Powiśle, Kociewie czy Pomezania to tereny będące niegdyś we władaniu zakonu krzyżackiego, który pozostawił po sobie liczne zamki. Wystarczy wymienić wpisany na listę UNESCO zamek w Malborku, także wpisany na listę UNESCO średniowieczny zespół miejski Torunia (unikalny zespół staromiejskiej zabudowy gotyckiej), zamki w Kwidzynie, Gniewie, Świeciu, Sztumie i Nowym. Wzdłuż całego szlaku napotkać można również wiele historycznych miast. Prawdziwymi perłami dawnej urbanistyki są Chełmno i Grudziądz. Wśród pozostałych atrakcyjnych zabytkowo miast warto wymienić: Elbląg, Bydgoszcz, Tczew, Gniew, Świecie, Czarnków, Wieleń czy Gorzów Wielkopolski.

Na całej trasie występuje też wiele zabytków techniki związanych z funkcjonowaniem dróg wodnych: jazów, śluz żeglugowych, mostów zwodzonych, historycznych miejsc przeładunku i składowania towarów, urządzeń melio-

racyjnych. Na szczególną uwagę zasługują obiekty hydrotechniczne takie jak Kanał Bydgoski (fot. 7.1.1) i cały Bydgoski Węzeł Wodny. Nie sposób pominąć różnego rodzaju obiektów militarnych, jak np. fortyfikacji. Począwszy od Kostrzyna, gdzie już w II połowie XVI wieku zbudowano bastionową twierdzę, poprzez południową flankę Wału Pomorskiego wzdłuż Noteci i Warty, cytadelę w Grudziądzu z XVII wieku i twierdze w Chełmnie i Malborku z XIX wieku, aż do Gdańska i Elbląga napotkać można ziemne, ceglane bądź żelbetowe fortyfikacje. Na szczególną uwagę zasługują obronne mosty w Tczewie i Knybawie. Ten ostatni stanowi specyficzny zabytek techniki – jest to zespół największych na ziemiach polskich schronów bojowych wykonanych jako wielopiętrowe labirynty pomieszczeń skrytych w obu przyczółkach.

Fot. 7.1.1. Zabytkowa śluza Okole
Źródło: P. Pasieczny

Dla ochrony wyjątkowych walorów krajobrazu na trasie przebiegu dogi wodnej E70 utworzono parki i rezerwaty kulturowe. Są to m.in.: Nadnoteckie Osadnictwo Olęderskie, Nadnoteckie Osadnictwo Fryderycjańskie, Archeologiczny Park Kulturowy w gminie Wyrzysk czy Twierdza Gdańsk.

Bogate walory przyrodnicze wzdłuż E70 chronione są przez 4 parki krajobrazowe, 1 park narodowy, 20 obszarów chronionego krajobrazu i 25 rezerwatów przyrody. I tak np. turyści o zainteresowaniach ornitologicznych są największą grupą odwiedzającą tereny Parku Narodowego „Ujście Warty" (fot. 7.1.2), Doliny Noteci czy ujścia Wisły (rezerwat „Mewia Łacha").

Fot. 7.1.2. Park Narodowy Ujście Warty
Źródło: R. Wasil

Aby skorzystać ze wszystkich wymienionych atrakcji turystycznych, niezbędna jest odpowiednia infrastruktura wodniacka i warunki żeglugowe. Na ryc. 7.1.2 przedstawiono główne (węzłowe) porty i przystanie żeglarskie funkcjonujące na polskim odcinku MDW E70. Ich rozmieszczenie jest nierównomierne, co utrudnia żeglugę turystyczną zwłaszcza na odcinku Noteci pomiędzy Ujściem a Nakłem nad Notecią czy też na dolnej Wiśle na odcinku Bydgoszcz – Gdańsk z wyjątkiem Grudziądza i Tczewa.

Stan istniejącej infrastruktury żeglarskiej jest również zróżnicowany. Istnieją przystanie i mariny dostosowane do wysokich standardów europejskich, jeśli chodzi o zakres świadczonych usług, ale znajdują się jeszcze obiekty, które wymagają modernizacji. Ponadto uzupełnieniem sieci portów i przystani są również pomosty, służące jako przystanki na krótki odpoczynek podczas rejsów lub na oczekiwanie na przeprawę mostową czy śluzowanie. Dodatkowo po uzyskaniu zgody możliwy jest postój także w portach rzecznych, stoczniach czy przy bulwarach miejskich. Łącznie na drodze wodnej od połączenia do Kanału Odra – Hawela aż do morskiej granicy polsko-rosyjskiej na Zalewie Wiślanym znajdują się 83 obiekty. Część z nich funkcjonuje w ramach Wielkiej Pętli Wielkopolski lub Pętli Żuławskiej. Poniżej przedstawiono stan istniejącej bazy żeglarskiej na poszczególnych szlakach wodnych, przez które przepływa polski odcinek MDW E70.

Ryc. 7.1.2. Porty i przystanie na polskim odcinku MDW E70
Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Na odrzańskim odcinku MDW E70 jest niewiele przystani. Na 652 km Odry istnieje oznakowany postój dla jednostek turystycznych, w marinie w niemieckiej miejscowości Kienitz, w Kaleńsku oraz w Kostrzynie nad Odrą. W tym ostatnim miejscu są toalety, prysznice, pokoje do wynajęcia i restauracja. Na odcinku Warty z Kostrzyna nad Odrą do Santoka jedynie w Gorzowie Wielkopolskim jest infrastruktura dedykowana wodniakom. Możliwość zacumowania jest przy ośrodku sportowo-rekreacyjnym (prąd, pochylnie, dźwig, nocleg w domkach, korty tenisowe) – ilustruje to fot. 7.1.3, na przystani AZS AWF (prysznice, WC, media), przy nieczynnym porcie przeładunkowym, na przystani pasażerskiej zlokalizowanej na odnowionych nabrzeżach miejskiego bulwaru lub w basenie stoczniowym.

150 m od ujścia Noteci do Warty znajduje się nabrzeże w Santoku z dostępem do wody, prądu i sanitariatów. W tym miejscu rozpoczyna się szlak Noteci. Na noteckim odcinku MDW E70 funkcjonuje kilkanaście przystani o dość zróżnicowanych standardach, choć w ostatnich latach przy wsparciu m.in. środków unijnych niektóre obiekty zostały zmodernizowane i rozbudowane. I tak w Drezdenku można zacumować przy Parku Harcerza (188,2 km) lub w Porcie Nadzoru Wodnego (187,6 km). W Krzyżu Wielkopolskim można stanąć w dawnym porcie (176,8 km). W Drawsku koło Krzyża Wielkopolskiego powstała nowoczesna przystań Yndzel (2011), gdzie oprócz slipu i pomostów pływających znajdują się miejsca noclegowe, sanitariaty, pole biwakowe oraz dwie plaże (fot. 7.1.4).

Fot. 7.1.3. Marina Gorzów
Źródło: P. Pasieczny

W Wieleniu (162,2 km) jest tylko nabrzeże poniżej mostu, a we Wrzeszczynie (153 km) – przystanek wodny, wyposażony w wiatę z zapleczem sanitar-

Fot. 7.1.4. Przystań Yndzel
Źródło: R. Wasil

nym, przyłącze wodociągowe i energetyczne, bezodpływowy zbiornik na nieczystości ciekłe, pomost pływający. Z kolei w Czarnkowie zbudowano w 2011 roku nowoczesną marinę, w której znajdują się: slip, prąd, woda, sanitariaty, warsztat naprawczy, pompa do odbioru nieczystości z jachtów, pole biwakowe oraz wypożyczalnia sprzętu pływającego. W pobliżu istnieje również możliwość zacumowania przy nabrzeżu stoczni (132,2 km), które ma dostęp do wody i prądu oraz nabrzeżu w pobliżu stacji paliw (131,9 km). W Ujściu znajdują się basen portowy (106,2 km), pomost cumowniczy (105,9 km) z dostępem do prądu oraz miejsca postojowe za mostem drogowym (105,8 km). Następnie przez blisko 50 km na Noteci nie ma żadnej infrastruktury żeglarskiej. Dopiero w Nakle nad Notecią są do dyspozycji wodniaków miejsca cumownicze w porcie rzecznym Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, który posiada pełne zaplecze (slip, toalety, prąd, woda, odbiór nieczystości) i oferuje dostęp do szkolnych warsztatów naprawczych. W skład zabudowy oprócz części turystycznej (zaplecze hotelowe) wchodzą: bosmanat – pełniący funkcję punktu informacyjnego, kapitanat oraz hangar przeznaczony do przechowywania sprzętu wodnego. Z kolei basen portowy Przystani Powiat Nakielski przeznaczony jest do bezpiecznego cumowania jachtów żaglowych i motorowych oraz innych jednostek rekreacyjnych, sportowych, wypoczynkowych i ratowniczych. W sumie może pomieścić 30 jednostek (fot. 7.1.5).

Fot. 7.1.5. Przystań Powiat Nakielski
Źródło: P. Pasieczny

Płynąc Kanałem Bydgoskim zauważa się brak możliwości zacumowania przy brzegach. Profesjonalną obsługę zapewnia nam dopiero przystań Gwiazda w Bydgoszczy (16 km), która posiada monitoring, toalety i prysznice oraz umożliwia odbiór nieczystości i pobór prądu. Z kolei na 15-kilometrowym odcinku Brdy przepływającej przez Bydgoszcz mieści się kilka obiektów umożliwiających bezpieczny postój dla jednostek pływających. I tak możliwość zacumowania jest m.in. na przystani kajakowej Ogniska TKKF Orzeł i Bydgoskiego Klubu Kajakowego (13,8 km), przy nabrzeżu cumowniczym (11,6 km), w klubach wioślarskich (10,4 km), przy nabrzeżu starej śluzy Kapuściska (6,1 km), przy nabrzeżu WOPR (2,8 km) lub w nowej Przystani Bydgoszcz na Wyspie Młyńskiej (fot. 7.1.6). Nowoczesna marina, z budynkami o ciekawej nowoczesnej architekturze jest wyposażona w hangary dla łodzi, siłownię, w pomieszczenia dla zawodników klubu wioślarskiego oraz część hotelowo-konferencyjną. Obiekt posiada również gościnne pomosty dla wodniaków.

Na 140-kilometrowym odcinku dolnej Wisły stanowiącej fragment polskiego odcinka MDW E70 i E40 można zatrzymać się w piaszczystych zatoczkach pomiędzy ostrogami, ale należy uważać na sieci rybackie i wystające umocnienia z kamieni. Na tym odcinku istnieją przystanie lub miejsca postojowe w: Toruniu, Solcu Kujawskim, Bydgoszczy – Fordonie, Świeciu, Grudziądzu, Białej Gorze, Tczewie czy Świbnie. W Toruniu możliwy jest postój

Fot. 7.1.6. Przystań Bydgoszcz
Źródło: P. Pasieczny

przy przystani dla statków turystycznych znajdującej się przy Bulwarze Filadelfijskim, na przystani TKS Budowlani (734 km) lub AZS (735,7 km). Ta ostatnia niedawno została przebudowana. Obecnie ma 26 punktów cumowniczych, przyłącze wodociągowe, pomosty pływające, oświetlenie i monitoring. W skład przystani wchodzi również zaplecze treningowo-szkoleniowe, tj.: baseny wioślarskie, siłownia, hangary na łodzie wioślarskie i żeglarskie, szkutnie do naprawy sprzętu, pomieszczenia socjalno-sanitarne dla turystów, m.in. kuchnia i prysznice, umożliwiające wykorzystywanie przystani na potrzeby rekreacyjno-turystyczne i pokoje hotelowe. W Solcu Kujawskim znajduje się przystań WOPR Salina (763,8 km), natomiast tuż za Bydgoszczą, na 775 km Wisły, działa port rzeczny Fordon. W Świeciu istnieje możliwość wpłynięcia jachtem w ujściowy odcinek Wdy (zanurzenie do 50 cm) i zacumowanie pod zamkiem, obok małego kempingu. W Grudziądzu znajduje się przystań klubu wioślarskiego i marina, z dużym basenem oraz dostępem do wody i toalet. Na wodniaków przygotowano nowoczesną keję z 14 miejscami dla jachtów, łodzi motorowych czy housbotów, z bezpośrednim dostępem do wody i prądu. W kompleksie Mariny Grudziądz znajduje się również obiekt noclegowo-konferencyjny z 28 miejscami w pokojach jedno- i dwuosobowych. W tym samym budynku mieszczą się dwie sale na 30 osób każda, przeznaczone do organizacji szkoleń i konferencji (fot. 7.1.7).

Fot. 7.1.7. Marina Grudziądz
Źródło: P. Pasieczny

Przed ujściem Nogatu, tuż przy śluzie Biała Góra, funkcjonuje przystań żeglarska. W Tczewie można zacumować w nowej przystani zapewniającej dostęp do wody i prądu, z restauracją i kawiarnią. Zacumować można też na 927,5 km przy betonowym nabrzeżu (Leszkowy) oraz przy śluzie Gdańska Głowa (931 km). Na lewym brzegu Przekopu Wisły, 2 km przed ujściem do morza, znajduje się basen portowo-rybacki w Świbnie, a na prawym brzegu w Mikoszewie – mała przystań.

Płynąc do Gdańska Martwą Wisłą w dawnym korycie Wisły znajduje się nowoczesna przystań w Błotniku (jedna z najważniejszych inwestycji projektu Pętla Żuławska). Budynek z przeszklonymi frontami skierowanymi w kierunku wody wzniesiono na palach. Na pomostach są wydzielone stanowiska cumownicze, a także oświetlenie oraz punkty poboru wody i prądu. Dzięki tej inwestycji Błotnik oferuje również miejsca rezydenckie. Na Martwej Wiśle możliwość zacumowania jest też w Wiślince w stanicy wodnej i na przystani Tęcza. Na wodach w granicach miasta Gdańska jest do dyspozycji kilkanaście marin i przystani żeglarskiej. W Sobieszowie mieści się mała keja przy nabrzeżu przy ul. Nadwiślańskiej. Z kolei w Górkach Zachodnich nazywanych przez wielu żeglarzy morską żeglarską stolicą Polski funkcjonuje obok siebie kilka marin, m.in.: Narodowe Centrum Żeglarstwa (fot. 7.1.8),

Fot. 7.1.8. Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS w Gdańsku
Źródło: R. Wasil

Jachtklub Stoczni Gdańskiej, Jacht Klub Morski Neptun, Jacht Klub im. Conrada, Akademicki Klub Morski, AZS Cosa czy Delphia Yachts. Porty te oferują pełny pakiet dla żeglarzy, m.in. keje z miejscami postojowymi, które są wyposażone w postumenty z dostępem do prądu i wody, odbiór ścieków, monitoring, slipowanie, miejsca noclegowe, itp.

W Gdańsku na Stogach i Rudniakach na 16-17 km Martwej Wisły po obu brzegach rzeki mieści się kilka przystani. Na lewym brzegu znajdują się przystanie Stewa, Kaper, Bliza i Pałac Młodzieży, a na prawym brzegu obiekty Gdańskiego Klubu Morskiego, Yacht Klubu Północnego i Tamka II. W samym centrum miasta tuż obok starówki funkcjonują dwie przystanie, tj. Marina Gdańsk i Sienna Grobla II. Oba obiekty położone nad Motławą są wizytówką dla gości przypływających do Gdańska. Posiadają nowoczesne sanitariaty, zaplecze bosmanatu, a pomosty wyposażone są w przyłącza energii oraz wody.

Małe i nowoczesne przystanie funkcjonują również na Szkarpawie – drodze wodnej łączącej Gdańsk z Zalewem Wiślanym i Kanałem Elbląskim. W Drewnicy (przed mostem i za mostem) znajdują się wygodne pomosty pływające. Na trzecim kilometrze jest prywatny pomost z dostępem do wody, prądu i toalet. W Rybinie powstała nowoczesna przystań żeglarska wraz z nabrzeżem pasażerskim, wyposażona w pomosty i sanitariaty. Na kei jest możliwość podłączenia jachtu do prądu. Trzy kilometry przed Zalewem Wiślanym jest położona przystań w Osłonce. Posiada drewniany pomost z punktami poboru wody i energii, budynek z zapleczem sanitarnym oraz wiatę biesiadną z dwoma stanowiskami kuchennymi. Do dyspozycji wodniaków jest również pole namiotowe, boisko do siatkówki plażowej i miejsce na ognisko.

Natomiast na Nogacie – rzece stanowiącej część MDW E70 istnieje nowa przystań żeglarska Biała Góra z pomostami, prądem, przyłączami wody, slipem, sanitariatami i kuchnią. W Malborku istnieją przystanie OSiR i Park Północny. Ta ostania to niezwykle atrakcyjne miejsce dla wodniaków, bo znajduje się blisko zamku krzyżackiego i centrum miasta. Na miejscu jest pole namiotowe, parking, sanitariaty z natryskami oraz kąpielisko. Można podłączyć jacht do prądu. Malborska przystań przyjmuje jednostki o długości do 10 m i zanurzeniu do 1,5 m (fot. 7.1.9).

Kolejne przystanie znajdują się w Elblągu, w którym jest kilka miejsc postojowych. W centrum możemy zacumować przy Bulwarze Zygmunta Augusta (fot. 7.1.10), graniczącym ze starówką odbudowaną na przełomie

Fot. 7.1.9. Przystań Park Północny w Malborku
Źródło: R. Wasil

Fot. 7.1.10. Bulwar Zygmunta Augusta w Elblągu
Źródło: R. Wasil

XX i XXI wieku (najnowsza starówka w Europie) lub po drugiej stronie na przystani Fala. Na wysokości Portu Morskiego znajduje się zmodernizowana przystań Jachtklubu Elbląg z 70 miejscami postojowymi, dźwigiem, hotelem, dostępem do prądu i wody oraz przystań HOW Bryza.

Ostatni odcinek polskiej części MDW E70 to akwen Zalewu Wiślanego. Znajduje się tu 10 portów i przystani, które w większości w ostatnich latach zostały zmodernizowane i rozbudowane. Na początku Mierzei Wiślanej, od zachodu, są dwa główne miejsca do cumowania w Kątach Rybackich, tj. port i marina Kąty Rybackie oraz przystań Neptun. W Krynicy Morskiej znajdują się baseny rybacki i jachtowy (pomosty pływające, prąd, woda i oświetlenie). Cztery kilometry od granicy z Rosją zlokalizowany jest port rybacki w Piaskach (nie jest osłonięty od strony zalewu). Na południowym brzegu, w Zatoce Elbląskiej, działa przystań w Kamienicy Elbląskiej – mały port rybacki bez infrastruktury sanitarnej, w Nadbrzeżu – przystań z pawilonem sanitarnym, dostępem do wody i prądu oraz największy port w Suchaczu – przystań z częścią rybacką i jachtową, osłonięta od wiatru, z sanitariatami, salą klubową, miejscem na ognisko, prądem i wodą. Płynąc w kierunku wschodnim, mamy do dyspozycji przystań w Kadynach (nieosłonięta od wiatrów) oraz w Tolkmicku, gdzie funkcjonuje port oferujący pomosty cumownicze, sanitariaty, prąd i wodę (fot. 7.1.11). Port we Fromborku jest portem rybackim z przystanią żeglarską i żeglugi pasażerskiej oraz punktem odpraw granicznych. Zapewnia dostęp do prądu i toalet (fot. 7.1.12).

Najdalej na wschód, w Nowej i Starej Pasłęce, znajduje się nowoczesna przystań żeglarska. W kanale, 300 m od zalewu, jest port Nowa Pasłęka, natomiast 7 km dalej w głąb lądu – przystań w Braniewie z zapleczem i niewielkim pomostem przytwierdzonym do wysokich betonowych pali.

Obecnie niemal na całej długości polskiego odcinka MDW E70 powstają nowoczesne porty i przystanie, co sprzyja rozwojowi turystyki i rekreacji wodnej i sprawia, że szlak ten staje się coraz bardziej przyjazny wodniakom. Można tu bezpiecznie zacumować, dokonać nieodzownych napraw, uzupełnić zapasy. Powstałe miejsca postoju przyciągają pływających rzekami turystów coraz atrakcyjniejszą ofertą. Wpływa to również na wzrost zainteresowania firm chcących czarterować jachty, w tym hauseboaty. Szczegółowe zestawienie infrastruktury dedykowanej dla wodników ukazuje tab. 7.1.1, w której przedstawiono poza nazwą obiektu, położenie nad danym akwenem, jego typ i wyposażenie oraz zakres świadczonych usług.

Fot. 7.1.11. Port żeglarski w Tolkmicku
Źródło: R. Wasil

Fot. 7.1.12. Port we Fromborku
Źródło: P. Pasieczny

Tab. 7.1.1. Przystanie wodne na polskim odcinku Międzynarodowej Drodze Wodnej E70 z uwzględnieniem Wielkiej Pętli Wielkopolskiej i Pętli Żuławskiej

Lp.	Nazwa obiektu	Akwen (km)	Typ obiektu	Wyposażenie
1.	Przystań w Hohenwutzen	Odra (662,3)	Przystań	Przystań pasażerka na bazie barki transportowej, oświetlenie.
2.	Oznakowany postój dla jednostek turystycznych w Kanale Siekierki ok. m Siekierki	Odra (652,2)	Cumowisko	
3.	RZGW nadzór wodny Gozdowice, miejsce postojowe dla statków sportowych i turystycznych	Odra (644.9)	Przystań	Teren ogrodzony.
4.	Nabrzeże w m. Groß Neuendorf	Odra (635,5)	Przystań	Przystań pasażerska.
5.	Przystań Hafen Kienitz	Odra (632,9)	Przystań	Miejsca noclegowe, cumowanie jachtów, sanitariaty w tym dla osób niepełnosprawnych, kuchnia, pralnia.
6.	Oznakowany postój dla jednostek turystycznych w Kaleńsku	Odra (623,7)	Cumowisko	
7.	MOSiR Kostrzyn nad Odrą	Warta (2,5)	Przystań	Prąd, woda pitna, WC, prysznic, monitoring.
8.	Marina Cafe Canape w Kostrzynie nad Odrą	Warta (3,8)	Przystań	Marina dla łodzi o długości do 12 m (30 miejsc do cumowania), toalety, prysznice, miejsca noclegowe, restauracja.
9.	Przystań dla statków pasażerskich w Kostrzynie nad Odrą	Warta (4,0)	Przystań pasażerska	
10.	Marina Gorzów – ośrodek sportowo-rekreacyjny	Warta (53,5)	Przystań	Prąd, pochylnie, dźwig, nocleg w domkach, korty tenisowe, sanitariaty.
11.	Przystań AZS AWF w Gorzowie Wlkp.	Warta (55,4)	Przystań	Prysznice, WC, media.

12.	Bulwar miejski w Gorzowie Wlkp.	Warta (56,5)	Miejsce do cumowania	Przyłącza do prądu i możliwość pobrania wody, postój jednostek turystycznych bezpłatny.
13.	Przystań Klubu Sportowego ADMIRA	Warta (57,0)	Miejsce do cumowania	Nie należy wpływać przy stanach niskich.
14.	Stocznia rzeczna w Gorzowie Wlkp.	Warta (57,5)	Miejsce do cumowania	Warsztaty mechaniczne, możliwość gościnnego zacumowania, postój, prąd, woda pitna, sanitariaty, ochrona.
15.	Przystań rzeczna w Santoku	Noteć (225,6)	Przystań	Nabrzeże, możliwość poboru prądu i wody, zadaszone wiaty, bar.
16.	Przystań Nadzoru Wodnego w Drezdenku	Noteć (187,6)	Przystań	
17.	Przystań „YNDZEL" w Drawsku	Noteć (174,4)	Przystań	Zaplecze sanitarne i noclegowe, na kei pobór wody i prądu, pomosty pływające, pole biwakowe, grill, plaże, bosmanat, slip.
18.	Przystanek wodny we Wrzeszczynie	Noteć (157,65)	Przystań	
19.	Przystań kajakowa w Pianówce	Noteć (137,3)	Przystań kajakowa	Pomost dla kajaków, stoły, miejsce na ognisko.
20.	Marina w Czarnkowie	Noteć (132,1)	Przystań	Basen portowy z nabrzeżami i pomostami pływającymi, slip, prąd, woda, ławki, grill, WC i prysznice w budynku kapitanatu, wypożyczalnia kajaków.
21.	Przystań w Ujściu	Noteć (105,8)	Przystań	Miejsce do cumowania przy remizie osp, sanitariaty, woda, prąd.
22.	Pomost wędkarski w pobliżu Osieka k. Wyrzyska	Noteć (62,1)	Przystań	Możliwość cumowania małych statków.

23.	Marina „Nakło”	Noteć (39,7)	Przystań	Przystań wodna zespołu szkól żeglugi śródlądowej, basen portowy, z nabrzeżem pionowym i pomostem pływającym, slip żelbetowy, prąd, woda na kei, warsztat naprawczy, zaplecze hotelowe, bosmanat – pełniący funkcję punktu informacyjnego, kapitanat oraz hangar przeznaczony do przechowywania sprzętu wodnego.
24.	Pomost w Łochowie	Kanał Górnonotecki (145,1)	Pomost	
25.	Cumowisko k. Łochowa	Kanał Górnonotecki (140,0)	Przystań	Miejsce na postój, miejsce biwakowe, wodowanie małych jednostek.
26.	Cumowisko w awanporcie górnym stopnia wodnego Dębinek Pd.	Kanał Górnonotecki (130,2)	Przystań	
27.	Cumowisko w awanporcie górnym śluzy Łabiszyn 2	Noteć Górna (116,08)	Przystań	Miejsce biwakowe, wiata, pobór wody pitnej.
28.	Stanica żeglarska klubu Neptun w Barcinie	Noteć Górna (99,4)	Przystań	Pomost, slip, hangar, miejsce noclegowe, sanitariaty, wypożyczalnia kajaków.
29.	Przystań Inowrocławskiego Ośrodka Żeglarskiego YKP	Noteć Górna (85,0)	Przystań	
30.	Cumowisko w awanporcie górnym stopnia wodnego w Pakości	Noteć Górna (80,94)	Przystań	
31.	Ośrodek Sportów Wodnych w Kruszwicy	Jezioro Gopło (56,9)	Przystań	
32.	Marina LOK w Kruszwicy	Jezioro Gopło (56,9)	Przystań	
33.	Przystań Klubu Żeglarskiego „Popiel”	Jezioro Gopło (56,9)	Przystań	
34.	Przystań Kruszwickich Zakładów Tłuszczowych Złotowie	Jezioro Gopło (43,0)	Przystań	Miejsce na postój, pole biwakowe, parking.

35.	Cumowisko w Łuszczewie	Jezioro Gopło (39,7)	Przystań	Pomost pływający, kąpielisko, boisko do piłki plażowej.
36.	Przystań w Połajewie	Jezioro Gopło (34,2)	Przystań	Pomosty należące do ośrodka kempingowego.
37.	Przystań przy Gminnym Ośrodku Kultury w skulsku z siedzibą w Mielnicy Dużej	Jezioro Gopło (32,5)	Przystań	Możliwość cumowania i korzystania z sanitariatów ośrodka, slip.
38.	Pomost w Warzymowie	Kanał Ślesiński (29,0)	Przystań	Pomost, plaża.
39.	Obóz Sportów Wodnych „Płazik" w Ślesinie	Kanał Ślesiński (19,0)	Przystań	Pomost, plaże, slalomy dla nart wodnych.
40.	Nabrzeże rekreacyjne	Kanał Ślesiński (18,75)	Przystań	Pomost, kąpielisko.
41.	Przystań Żeglarska Ośrodka Wypoczynkowego PAK Kopalni Węgla Brunatnego Adamów SA	Kanał Ślesiński (18,75)	Przystań	Basen portowy, slip, WC, natryski.
42.	Pomost Agro skansenu „Leśna Polana"	Kanał Ślesiński (18,5)	Przystań	
43.	Centrum Zdrowia i Relaksu „Verano"	Kanał Ślesiński 18,25)	Przystań	Wypożyczalnia kajaków, pomost, baza noclegowa i gastronomiczna.
44.	Pomost hotelu „Energetyk"	Kanał Ślesiński (17,77)	Przystań	Pomost.
45.	Przystań Wodna w Ślesinie	Kanał Ślesiński (17,35)	Przystań	Trzy pomosty, 76 miejsc do cumowania, żuraw, wyciągarka do łodzi, zaplecze sanitarne, hangar, slip.
46.	Bulwar pieszo-rowerowy w Ślesinie	Kanał Ślesiński (17,12)	Przystań	Cztery pomosty pływające, slip do wodowania łodzi, urządzenia sportowe, plac zabaw, boiska.
47.	Zach. brzeg Jeziora Mikorzyńskiego	Kanał Ślesiński (16,90)	Przystań	Pomost pływający z pokładem drewnianym, 6 stanowisk.
48.	Zach. brzeg Jeziora Mikorzyńskiego	Kanał Ślesiński (16,70)	Przystań	Pomost pływający z pokładem drewnianym w kształcie litery T, 6 stanowisk.

49.	Zach. brzeg Jeziora Mikorzyńskiego	Kanał Ślesiński (16,30)	Przystań	Pomost pływający z pokładem drewnianym w kształcie litery T, 6 stanowisk.
50.	Zach. brzeg Jeziora Mikorzyńskiego	Kanał Ślesiński 15,71)	Przystań	Pomost pływający z pokładem drewnianym w kształcie litery T, 8 stanowisk.
51.	Wsch. brzeg Jeziora Mikorzyńskiego w Półwiosku Starym	Kanał Ślesiński (15,5)	Przystań	Pomost.
52.	Przystań Ośrodka Wczasowo-Wypoczynkowego „Delfin”	Kanał Ślesiński (15,47)	Przystań	Wyciąg wakeboardingowy, pomost, hangar, wypożyczalnia sprzętu wodnego (kajaki, łódki, narty wodne, motorówki,), tawerna.
53.	Wsch. brzeg Jeziora Mikorzyńskiego	Kanał Ślesiński (14,32)	Przystań	Przystań jachtowa.
54.	Przystań Ośrodka Szkoleniowo-Wypoczynkowego „Wityng”	Kanał Ślesiński (14,14)	Przystań	Pomost, kąpielisko, hangar, wypożyczalnia kajaków, łodzi wiosłowych, rowerów wodnych, miejsce do wodowania łodzi.
55.	Przystań wodna Klubu Żeglarskiego „Bryza”	Kanał Ślesiński (13,3)	Przystań	Pomost pływający w kształcie litery Y, prąd, sanitariaty, czartery jachtów.
56.	Przystań „Marina”	Kanał Ślesiński (12,95)	Przystań	70-metrowy pomost, możliwość cumowania, natryski, prąd, woda na kei.
57.	Przystań Ośrodka Wypoczynkowego w Wąsoszach	Kanał Ślesiński (12,7)	Przystań	50-metrowe betonowe nabrzeże z pływającym pomostem, sanitariaty, woda, prąd, naprawa sprzętu.
58.	Przystań Ośrodka Wypoczynkowego „Bernardynka”	Kanał Ślesiński (11,78)	Przystań	Port z możliwością cumowania jachtów, żaglówek, kąpielisko, hangar, wypożyczalnia kajaków, rowerów wodnych, łodzi, pole namiotowe.
59.	Przystań Klubu Żeglarskiego Kopalni Węgla Brunatnego KONIN nad Jeziorem Pątnowskim	Kanał Ślesiński (9,0)	Przystań	Pomosty cumownicze, prąd, woda na kei, sanitariaty, wypożyczalnia jachtów, slip, zimowanie jednostek.
60.	Centrum Rekreacyjno-Szkoleniowe „Glaspo” w Pątnowie	Kanał Ślesiński (9,0)	Przystań	Pomosty, cumowanie, hangar, wypożyczalnia sprzętu wodnego (kajaki, łódki, rowery wodne).

61.	Przystań Ośrodka Rekracyjno-Wypoczynkowego „Przystań „Gosławie”	Kanał Ślesiński (9,0)	Przystań	Pomosty cumownicze, prąd, sanitariaty, wypożyczalnia jachtów, slip, zimowanie jednostek.
62.	Koniński Klub Kajakowy i Sportów Wodnych	Warta (403,3)	Przystań kajakowa	
63.	Bulwary Nadwarciańskie	Warta (402,7-403,3)	Przystań	Pomosty, slip.
64.	Przystań w Sławsku	Warta (392,2)	Przystań	Basen portowy, slip, podłączenie do prądu i pobór pitnej wody.
65.	Przystań kajakowa w miejscowości Ratyń	Warta (381,0)	Przystań kajakowa	
66.	Marina w Lądzie	Warta (370,32)	Przystań	Slip, prąd, woda na kei, prysznic i WC w budynku kapitanatu, sezonowa tawerna.
67.	Przystań Dłusk	Warta (353,3)	Przystań	Miejsce postoju dla wodniaków przy promie, ławki, stoły pod zadaszeniem, miejsce na ognisko, miejsce wodowania kajaków.
68.	Przystań Wodna Towarzystwa Turystyki Wodnej „Perkoz” w Pyzdrach	Warta (351,7)	Przystań	Basen z pomostami pływającymi, woda i prąd na kei, stoły, ławki, plaża, odbiór nieczystości, w budynku WC, prysznic, miejsca noclegowe, bar.
69.	Pomost kajakowy w Spławie	Warta (346)	Przystań Kajakowa	Pomost dla kajakarzy.
70.	Pomosty kajakowe w Pogorzelicy	Warta (342,3)	Przystań kajakowa	Pomosty dla kajakarzy obok promu.
71.	Pomost kajakowy w Czeszewie	Warta (336,3)	Przystań kajakowa	Pomost dla kajakarzy.
72.	Marina „Pod Czarnym Bocianem” w Nowym Mieście nad Wartą	Warta (324,4)	Przystań	Basen portowy, pomosty pływające, woda i prąd na kei, slip, dźwignica do wodowania i podnoszenia jachtów, toalety, prysznice, pralnia, tawerna, warsztat remontowy, odbiór nieczystości, pole namiotowe, sklepik, parking, zimowanie jachtów.

73.	Przystań w Gogolewie	Warta (313,0)	Przystań	Pomosty pływające.
74.	Pomost kajakowy w Gogolewku	Warta (311,0)	Przystań kajakowa	Pomost dla kajakarzy.
75.	Przystań w Kotowie	Warta (302,8)	Przystań	Pomost do cumowania, pole biwakowe.
76.	Przystań dla małych statków w Śremie	Warta (291,86)	Przystań	Planowany port rzeczny.
77.	Marina Śrem	Warta (291,1)	Przystań	36 miejsc postojowych, prąd woda, WC, grill, boisko do siatkówki, pole namiotowe, parking.
78.	Przystań w Jaszkowie	Warta (285,7)	Przystań	Przystań przy barce, pomost do cumowania, hotel, restauracja, wypożyczalnia sprzętu pływającego
79.	Cumowisko w Radzewicach	Warta (276,2)	Przystań	Miejsce do zimowania jednostek, biwak, zjazd do wodowania jednostek.
80.	Przystań Jana Pawła II w Rogalinku	Warta (266,5)	Przystań	Płytko, plaża
81.	Przystań Klubu „UKS KOTWICA” w Rogalinku	Warta (265,3)	Przystań	Slip, 2 pomosty pływające, parking, miejsce na ognisko, sezonowa toaleta.
82.	Przystań Puszczykowo	Warta (263,1)	Przystań	Dla kajaków i małych łodzi motorowodnych, cumowanie przy pomoście pływającym, slip, woda, prąd.
83.	Przystań wioślarska w Luboniu	Warta (251,9)	Przystań	
84.	Poznański Klub Motorowodny LOK	Warta (245,0)	Przystań	Nabrzeże, pomost pływający – 12 m, slip.
85.	Przystań sportowa KS „Energetyk”	Warta (244,75)	Przystań	
86.	Przystań sportowa KS „Stomil”	Warta (244,68)	Przystań	

87.	Przystań sportowa „Polonia”	Warta (244,49)	Przystań	
88.	Przystań sportowa KS „Posnania”	Warta (244,47)	Przystań	
89.	Przystań sportowa	Warta (244,45)	Przystań	
90.	Przystań sportowa „Tryton”	Warta (244,26)	Przystań	Serwis motorowodny.
91.	Pomost dla kajaków i łodzi motorowodnych w Poznaniu	Warta (243,05)	Pomosty	
92.	Przystań w Starym Porcie Poznań	Warta (241,7)	Przystań	Pomosty, kontener gastronomiczny, toalety.
93.	Przystań wodna Akwen Marina w Czerwonaku	Warta (234,44)	Przystań	Basen portowy, drewniane pomosty pływające, slip, prąd i woda na kei, w punktach dystrybucyjnych można pobrać energię elektryczną i wodę, miejsce na ognisko, boisko do siatkówki, parking.
94.	Przystań kajakowa „Binduga” w Mścisze-wie	Warta (220,0)	Przystań kajakowa	Infrastruktura turystyczna, sanitariaty.
95.	Harcerska Przystań Żeglarska w Oborni-kach	Warta (206,3)	Przystań	
96.	Przystań „Kowale” w Obornikach	Warta (205,7)	Przystań	Pole namiotowe, sanitariaty.
97.	Pomost cumowniczy w Stobnicy	Warta (188,0)	Pomost	Pomost pływający, slip, prąd, woda, WC, prysznic, pole na-miotowe, miejsce na ognisko, zadaszone wiaty.
98.	Przystań Wronki	Warta (171,5)	Przystań	Cumowisko, zadaszona wiata, slip, woda, pole namiotowe, parking, miejsce na ognisko.
99.	Przystań rzeczna „Na Skarpie” we Wronkach	Warta (171,0)	Przystań	Pole namiotowe, wypożyczalnia kajaków, grill, miejsce do biesiadowania.

	100.	Przystań kajakowa w Sierakowie	Warta (144,8)	Przystań kajakowa	Wiata, stoły, ławy.
	101.	Przystań „Agrokeya" w Chorzępowie	Warta (137,5)	Przystań	Prąd, woda, miejsce do wodowania łodzi.
	102.	Stanica w Międzychodzie	Warta (128,0)	Przystań	Zaplecze socjalno-kuchenne, plac biwakowy, pomost pływający.
	103.	Przystań przy „Starym Moście" w Międzychodzie	Warta (127,52)	Przystań	Teren biwakowy, restauracja.
	104.	Nabrzeże pasażerskie przy hotelu „Dom nad rzeką" w Skwierzynie	Warta (92,1)	Przystań	
	105.	Stanica kajakowa WOPR w Skwierzynie	Warta (92,0)	Przystań kajakowa	Slip.
	106.	Przystań „Gwiazda"	Kanał Bydgoski (16)	Przystań	Stanowiska postojowe ok. 15 jednostek, parking, boje do cumowania, pomosty z przyłączem na prąd, zaplecze sanitarne, wypożyczalnia łodzi i kajaków, monitoring, ochrona, slip ręczny, przystanek bydgoskiego tramwaju wodnego.
	107.	Przystanek tramwaju wodnego Astoria	Brda (13,05)	Przystań pasażerska	
	108.	Przystań Sekcji Kajakowej „Astoria"	Brda (12,9)	Przystań kajakowa	Klub kajakarski.
	109.	Przystanek tramwaju wodnego Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy	Brda (12,7)	Przystań pasażerska	
	110.	Przystań Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy	Brda (12,55)	Przystań	

111.	Przystań „Bydgoszcz”	Brda (12,1)	Przystań	Obiekt położony w reprezentacyjnym centrum miasta na Wyspie Młyńskiej, składa się z dwóch stylistycznie tożsamych obiektów z funkcją hotelową, gastronomiczną i użytkową związaną z przystanią; wzdłuż wschodniego brzegu grobli, poniżej mostu Solidarności są stanowiska postojowe dla ok. 18 jednostek pływających; przystań służy także wioślarzom i kajakarzom; możliwość wypożyczania sprzętu pływającego.
112.	Przystanek tramwaju wodnego Wyspa Młyńska	Brda (11,9)	Przystań pasażerska	
113.	Miejsce do cumowania przy rybim Rynku	Brda (11,3)	Cumowisko	Możliwość cumowania lewej burty przed barkami piwnymi i przystankiem tramwaju wodnego.
114.	Przystanek tramwaju wodnego Rybi Rynek	Brda (11,2)	Przystań pasażerska	
115.	Przystań UKS „Kopernik”, Akademickie Centrum Rekreacyjno-Sportowe	Brda (11,0)	Przystań Wioślarska	Wypożyczalnia kajaków, sekcje wioślarskie.
116.	Stanica Wodna Pałacu Młodzieży Kopernik	Brda (10,92)	Przystań Wioślarska	
117.	Bydgoski Klub Wioślarek	Brda (10,8)	Przystań wioślarska	
118.	Przystanek tramwaju wodnego Dworzec Autobusowy	Brda (10,54)	Przystań pasażerska	
119.	Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie	Brda (10,48)	Przystań Wioślarska	
120.	Regionalne Towarzystwo Wioślarskie Bydgostia	Brda (10,4)	Przystań Wioślarska	
121.	Przystanek tramwaju wodnego Hala Łuczniczka	Brda (10,03)	Przystań pasażerska	

122.	Przystanek tramwaju wodnego Słoneczny Młyn	Brda (9,44)	Przystań pasażerska	
123.	Przystanek tramwaju wodnego Tesco	Brda (9,37)	Przystań pasażerska	
124.	Przystanek tramwaju wodnego WSB	Brda (8,0)	Przystań pasażerska	
125.	Miejsce do cumowania	Brda (6,2)	Cumowisko	Nabrzeże przy ceglanym budynku dawnego domu śluzowego.
126.	Przystanek tramwaju wodnego Stocznia	Brda (5,58)	Przystań pasażerska	
127.	Przystań LA MARE Sp. z o.o.	Brda (5,06)	Przystań	
128.	Przystań WOPR Bydgoszcz	Brda (2,8)	Przystań	
129.	Przystań Bydgoskiego Klubu Motorowodnego Mors	Brda (1,8)	Przystań	Przystań na bazie stalowej barki Ella.
130.	Klub Sportów Wodnych Bydgoszcz Brdyujście	Brda (1,65)	Przystań	
131.	Klub Żeglarski PTTK „Pasat”	Brda (1,65)	Przystań	
132.	Klub Żeglarski „Szkwał”	Brda (1,65)	Przystań	Siedziba klubu i przystań.
133.	Yacht Klubu Polskiego Bydgoszcz	Brda (1,3)	Przystań	
134.	Harcerski Klubu Żeglarskiego „Koga”	Brda (1,2)	Przystań	
135.	Przystań żeglarska na torze regatowym w Brdyujściu, Wodne Towarzystwo Sportowe Astoria Bydgoszcz	Brda (0,9)	Przystań	Tor regatowy.

136.	Przystanek tramwaju wodnego Brdyujście	Brda (0,9)	Przystań pasażerska	
137.	Przystań dla statków turystycznych przy Bulwarze Filadelfijskim w Toruniu	Wisła (734)	Przystań pasażerska	
138.	Miejsce do cumowania	Wisła (734)	Cumowisko	Możliwy postój przy przystani dla statków turystycznych przy Bulwarze Filadelfijskim.
139.	Przystań Toruńskiego Klubu Sportowego „Budowlani”	Wisła (734)	Przystań	
140.	Przystań AZS w Toruniu	Wisła (735,7)	Przystań	26 punktów cumowniczych, przyłącze wodociągowe, pomosty pływające, oświetlenie i monitoring; w skład przystani wchodzi również zaplecze treningowo-szkoleniowe, tj.: baseny wioślarskie, siłownia, hangary na łodzie wioślarskie i żeglarskie, szkutnie do naprawy sprzętu, pomieszczenia socjalno-sanitarne dla turystów, m.in. kuchnia i prysznice, umożliwiające wykorzystywanie przystani na potrzeby rekreacyjno-turystyczne i pokoje hotelowe.
141.	Przystań WOPR Salina w Solcu Kujawskim	Wisła (763,8)	Przystań	
142.	Przystań i baza sprzętu w Bydgoszczy Fordonie	Wisła (775)	Przystań rzeczna	Po uzgodnieniu z właścicielem możliwość przybicia, zatankowania wody i skorzystania z usług warsztatu naprawczego.
143.	Port i stocznia rzeczna w Chełmnie	Wisła (807)	Port i stocznia rzeczna	Po uzgodnieniu z właścicielem możliwość przybicia, zatankowania wody i skorzystania z usług warsztatu naprawczego.
144.	Miejsce do cumowania w Chełmnie	Wisła (807)	Cumowisko	Betonowe nabrzeże.
145.	Miejsce do cumowania w Świeciu	Wisła (813,5)	Cumowisko	Możliwość wpłynięcia jachtem w ujściowy odcinek Wdy (zanurzenie do 50 cm) i zacumowania pod zamkiem, obok małego kempingu.

146.	Marina Grudziądz	Wisła (834,5)	Przystań	Przystań klubu wioślarskiego i marina, z dużym basenem oraz dostępem do wody i toalet; nowoczesna keja z 14 miejscami dla jachtów, łodzi motorowych czy housbotów, z bezpośrednim dostępem do wody i prądu; obiekt noclegowo-konferencyjny z 28 miejscami w pokojach jedno- i dwuosobowych, dwie sale na 30 osób, przeznaczone do organizacji szkoleń i konferencji.
147.	Basen Nadzoru Wodnego RZGW Gdańsk w Kwidzynie	Wisła (866,9)	Port rzeczy	Postój po uzgodnieniu z właścicielem.
148.	Przystań gondoli przy zamku w Gniewie	Wisła (876,9)	Cumowisko	
149.	Pomosty cumownicze w Tczewie	Wisła (908)	Pomosty	
150.	Przystań żeglarsko-pasażerska w Tczewie	Wisła (908)	Przystań żeglarska i pasażerska	Pomost dla jachtów, wykonany z pływających pontonów betonowych, od strony brzegu prowadzonych na palach zapewniający bezpieczny postój jednostkom o małej, wolnej burcie, niezależnie od zmiennych stanów wody; dostępna jest woda i prąd; budynek z toaletami i prysznicami, restauracja i kawiarnia.
151.	Przystań rybacka w Mikoszewie	Wisła (938,6)	Przystań	
152.	Port rzeczny w Świbnie	Wisła (938,9)	Przystań	Baza rybackich kutrów oraz stacja ratownictwa morskiego; możliwe miejsce postoju, jednak brak jakiejkolwiek infrastruktury.
153.	Przystań żeglarska w Białej Górze	Nogat (0,45)	Przystań	17 miejsc postojowych i miejsce do cumowania statku pasażerskiego; maksymalna długość jachtu 15 mb; pomosty wyposażone są urządzenia cumownicze, w punkty poboru wody i energii elektrycznej; bosmanat posiada slip dla łodzi, bosmanat, sanitariaty i hangar zimowy.

154.	Przystań OSiR w Malborku	Nogat (18,05)	Przystań	Czynna tylko w okresie wakacyjnym; basen kąpielowy na rzece, keja; dostęp do wody, prądu, toalet, pryszniców; stanica WOPR i policji wodnej.
155.	Nabrzeże pasażerskie w Malborku	Nogat (19,2)	Przystań pasażerska	Nabrzeże cumownicze o długości 17 m, przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych.
156.	Przystań żeglarska Park Północny w Malborku	Nogat (21,0)	Przystań	Przy pomostach znajdują się 24 miejsca postojowe dla małych jachtów, łodzi motorowych i kajaków; bosmanat, sanitariaty, również przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych, natryski oraz niewielka kuchnia dla żeglarzy; teren przystani ogrodzony, i oświetlony; przystań posiada przyłącza instalacyjne do wody, ścieków i energii elektrycznej.
157.	Nabrzeże jachtowe przy Bulwarze Zygmunta Augusta w Elblągu	Elbląg (4,7)	Przystań pasażerska	Możliwość postoju w centrum elbląskiej starówki, przy nowoczesnym nabrzeżu jachtowym; przystań żeglugi Ostródzko-Elbląskiej.
158.	Ognisko Sportów Wodnych Fala	Elbląg (5,3)	Przystań	Przystań motorowodno-kajakowa posiada dostęp do energii elektrycznej, wiatę do naprawy silników i pomoc w uzupełnieniu paliwa oraz slip z elektryczną wciągarką do wodowania jednostek; wyposażona jest w pełne zaplecze sanitarne; wypożyczalnia kajaków, kursy motorowodne.
159.	Harcerski Ośrodek Wodny „Bryza" w Elblągu	Elbląg (6,5)	Przystań	50 miejsc do cumowania jednostek; czarter, zimowanie łodzi, WC, prysznic, pralnia, warsztat szkutniczy i mechaniczny, slip oraz dźwig.
160.	Jachtklub Elbląg	Elbląg (6,5)	Przystań	Nowoczesny port posiada 40 miejsc do cumowania jednostek, a także dźwig o udźwigu 10 ton, slip, bosmanat i sanitariaty i slip; w basenie dostęp do energii elektrycznej, wody pitnej, mobilnego punktu odbioru ścieków z jednostek pływających.

161.	Przystań w Kamienicy Elbląskiej	Zalew Wiślany	Przystań	Niewielki port w zatoce elbląskiej; przystań ma kształt długiego, prostokątnego basenu, zwężającego się ku południu; zamykający port odcinek nabrzeży jest uregulowany; nabrzeża są betonowe i wyposażone w polery cumownicze; brak udogodnień dla żeglarzy i infrastruktury sanitarnej.
162.	Przystań w Nadbrzeżu	Zalew Wiślany	Przystań	30 Miejsc do cumowania jachtów; mała ogólnodostępną infrastruktura dla żeglarzy, tj.: bosmanat, domki letniskowe, wiaty rekreacyjne, plac zabaw, boisko, parking, pomost pływający z trapem oraz rampę slipową do wodowania niewielkich jednostek pływających; szkolenia żeglarskie dla dzieci i młodzieży.
163.	Przystań w Suchaczu	Zalew Wiślany	Przystań	Zlokalizowany przy zachodnim nabrzeżu portu rybackiego; ognisko, WC, prysznic, sala klubowa, prąd, woda pitna, czartery.
164.	Przystań w Kadynach	Zalew Wiślany	Przystań	Cumowanie możliwe przy dobrej pogodzie i braku zafalowania, jachtem o zanurzeniu do 0,8 m; przy porcie jedna z najładniejszych plaż nad zalewem; w sezonie wypożyczalnia sprzętu wodnego, gastronomia.
165.	Port w Tolkmicku	Zalew Wiślany	Port	Część miejsc na nabrzeżu zachodnim zajmują statki białej floty.; Nabrzeże południowe jest na całej długości przystosowane jest do cumowania jachtów, 15 miejsc przy y-bomach; obiekt posiada slip najazdowy, prąd, woda, toaleta, prysznic, stacja benzynowa 200 m.
166.	Port we Fromborku	Zalew Wiślany	Port	Przystań żeglugi pasażerskiej, port rybacki z przystanią dla żeglarzy; liczba miejsc gościnnych: 6 long side lub 15 dziobem do nabrzeża; do dyspozycji żeglarzy prąd, wodę można pobrać u rybaków, toalety niedaleko kei, ale brakuje pryszniców.
167.	Port w Piaskach	Zalew Wiślany	Przystań	Cumowanie long side do każdego z nabrzeży i pomostu; odnowione nabrzeża i pomost na środku basenu.

168.	Port jachtowy w Krynicy Morskiej	Zalew Wiślany	Port	Największy port jachtowy na zalewie wiślanym składa się z trzech basenów; 82 miejsca do cumowania; basen jachtowy z pływającymi pomostami, slip, parking i sanitariaty; stanowiska postojowe dla jachtów wyposażone w sieć wodno-kanalizacyjną, przyłącza energetyczne i oświetlenie; pirs pasażerski o długości 100 m zajmują statki białej floty.
169.	Port rybacki w Krynicy Morskiej	Zalew Wiślany	Przystań rybacka	Brak udogodnień dla żeglarzy; cumowanie burtą przy zachodnim nabrzeżu; nabrzeże wschodnie zajmują kutry.
170.	Przystań jachtowa w Kątach Rybackich	Zalew Wiślany	Przystań	Przystań żeglarska dla 16 jachtów; wyposażona w zaplecze sanitarno-socjalne, parking, plac do zimowania jachtów, slip oraz instalację elektryczną, wodociągową i odbiór ścieków dostępne przy kei.
171.	Port morski w Kątach Rybackich	Zalew Wiślany	Port rybacki	Port rybacki z gościnnymi miejscami dla jachtów; Cumowanie burtą przy zachodnim nabrzeżu.
172.	Przystań jachtowa Neptun w Kątach Rybackich	Zalew Wiślany	Przystań	Przystań przedzielona wrotami (szandory) na część południową i północną, przez wał przeciwpowodziowy; wyposażona w pomosty, przyłącza elektryczne, prysznice i sanitariaty; wypożyczalnia sprzętu wodnego.
173.	Przystań żeglarska w Braniewie	Pasłęka (8,78)	Przystań	Pomost o długości ok. 25 mb przeznaczony jest dla małych jednostek i kajaków, bosmanat i sanitariaty.
174.	Przystań żeglarska w Nowej Pasłęce	Pasłęka (1,6)	Przystań	22 miejsca postojowe do cumowania przy y-bomach w pobliżu mostu zwodzonego dla większych jednostek (do 15 mb); obiekt posiada slip, sanitariaty, prąd i woda na kei.
175.	Port w Nowej Pasłęce	Kanał Pasłęki (0,3)	Przystań	Port Nowa Pasłęka należy do urzędu morskiego w Gdyni; położony w kanale Pasłęki, w odległości 300m od ujścia rzeki do zalewu; brak infrastruktury żeglarskiej.
176.	Przystań żeglarska w Sztutowie	Wisła Królewiecka (6,6)	Przystań	Przystań usytuowana tuż za mostem zwodzonym w Sztutowie; na przystani dwa pomosty pływające o łącznej długości 80 m i pomost drewniany na palach o długości 16 m, slip.

177.	Marina Baltica w Sztutowie	Wisła Królewiecka (6,5)	Przystań	Basen przy moście zwodzonym; na miejscu pomost, wypożyczalnia sprzętu pływającego i tawerna.
178.	Przystań hasueboatów w Rybinie	Wisła Królewiecka 0,14)	Przystań	Przystań położona przy moście zwodzonym, w zatoczce po zachodniej stronie mostu, baza żeglugi wiślanej, czyli tzw. Hauseboat'ów.
179.	Przystań żeglarska w Osłonce	Szkarpawa (23,5)	Przystań	6 Miejsc postojowych przy maksymalnej długości jachtu do 7 mb; pomost wyposażony jest w pachoły cumownicze, ścianę odbojową, oświetlenie, punkt poboru wody i energii oraz w koło ratunkowe; na przystani bosmanat, sanitariaty, wiata biesiadna, stanowiska do przygotowywania posiłków i zmywania naczyń, boisko do siatkówki, stanowiska parkingowe, pole namiotowe, punkt poboru wody; teren przystani oświetlony i ogrodzony.
180.	Przystań żeglarska w Rybinie	Szkarpawa (15,3)	Przystań żeglarska i pasażerska	Przystań składa się z nabrzeża o długości 100 m do obsługi statków pasażerskich białej floty oraz trzech pomostów cumowniczych przy mostach zwodzonych na Szkarpawie i Wiśle Królewieckiej; obiekt posiada sanitariaty, bosmanat, drogę dojazdową z placem manewrowym i parkingiem dla 9 pojazdów; wyposażenie nabrzeża obejmuje żeliwne pachoły cumownicze, stalowe drabinki wyłazowe, kolumienki zasilania w wodę pitną i energię elektryczną, postument do odbioru zanieczyszczeń ze statków, sprzęt ratowniczy.
181.	Przystań w Chorążówce	Szkarpawa (11,0 km)	Przystań	3 pomosty; na terenie przystani: ognisko, łowienie ryb w stawie hodowlanym, WC, prysznice, pole biwakowe oraz slip najazdowy.
182.	Przystań w Żuławkach	Szkarpawa (3,55)	Przystań	Na terenie przystani: pomosty, sanitariaty, slip, woda pitna, prąd, ognisko, wędzarnia, piec chlebowy do własnych wypieków, łowienie ryb w stawie hodowlanym oraz usługi spawalnicze i tokarskie.

183.	Pomosty cumownicze w Drewnicy	Szkarpawa (2,85)	Pomosty	Pomosty po obydwu stronach mostu zwodzonego łączącego Drewnicę z żuławkami.
184.	Przystań żeglarska w Błotniku	Martwa Wisła (0,70)	Przystań	Nowoczesna baza posiadająca 75 miejsc do cumowania z infrastrukturą dla żeglarzy i motorowodniaków w tym 3 dla dużych jednostek (max długość 12 m); obiekt posiada bramownicę, slip, dźwig, bosmanat, sanitariaty oraz plac do zimowania jachtów.
185.	Przystań Tęcza	Martwa Wisła (8,50)	Przystań	Przystań przeznaczona jest do postoju jachtów i motorówek, y-bomy; wypożyczalnia kajaków i innego sprzęt wodnego.
186.	Przystanek tramwaju wodnego w Sobieszewie	Martwa Wisła (9,2)	Przystań	Mała keja przy nabrzeżu przy ul. Nadwiślańskiej.
187.	Stanica wodna w Wiślince	Martwa Wisła (10,0)	Przystań	8 miejsc cumowniczych przy y-bomach i long side dla dwóch jednostek o długości do 5,5 m, slip, sanitariaty, bosmanat.
188.	Jacht Klub Morski Neptun	Martwa Wisła (11,5)	Port	Na przystani 80 miejsc postojowych przy y-bomach, rozmieszczonych po obu stronach basenu, slip, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze.
189.	Przystanek tramwaju wodnego Stogi – Gdańsk Górki Zachodnie	Wisła Śmiała (0,58)	Przystań pasażerska	
190.	Przystań Górki Zachodnie (YK Stoczni Gdańskiej)	Wisła Śmiała (1,0)	Port	Północna część basenu przeznaczona jest dla większych jachtów, natomiast południowa – dla mniejszych, łącznie 120 miejsc postojowych; większość stanowisk postojowych wyposażona jest w solidne dalby; slip, dźwig, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze.
191.	Marina Delphia Yachts	Wisła Śmiała (1,12)	Port	Slip, dźwig, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze.
192.	Jacht Klub im. Conrada	Wisła Śmiała (1,17)	Port	Solidny pomost, slip, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze.

193.	Akademicki Klub Morski	Wisła Śmiała (2,0)	Port	Przystań oprócz nabrzeża dostępnego dla jachtów pełnomorskich ma również miejsca cumownicze schowane w zacisznym i bardzo dobrze osłoniętym od falowania kanale wchodzącym prostopadle w głąb lądu i zamykającym przystań od strony zachodniej; slip, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze.
194.	AZS Cosa	Wisła Śmiała (2,01)	Marina	Port posiada 90 miejsc cumowniczych; cumowanie long side na zewnątrz betonowego pirsu za pomocą bojek, mniejsze jednostki cumują wewnątrz basenu przy pomostach pływających (y-bomy) i betonowym nabrzeżu (y-bomy i bojki); slip, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze; hotel, tawerna.
195.	Narodowe Centrum Żeglarstwa	Wisła Śmiała (2,15)	Marina	Przystań posiada 111 miejsc postojowych; główny pomost o długości 115 m oprócz NCŻ, użytkują służby: ratownicza SAR, celna, administracja morska i Morski Oddział Straży granicznej; slip, dźwig, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze; pokoje gościnne, sale konferencyjne i dydaktyczne, szkolenia, warsztaty naprawcze, tawerna, odnowa biologiczna.
196.	Przystanek tramwaju wodnego przy Narodowym Centrum Żeglarstwa	Wisła Śmiała (2,15)	Przystań pasażerska	
197.	Marina – Hotel Kaper	Martwa Wisła (16,63)	Przystań	Przystań położona w kanale Rozwójki (Czarna Łacha) boczna odnoga od martwej Wisły; marina idealnie osłonięta od wiatru i fal; cumowanie burtą do modrzewiowego nabrzeża o długości ponad 100 m z 26 polerami; sanitariaty, bosmanat, hotel.
198.	Klub Motorowodno – Żeglarski Bliza	Martwa Wisła (16,63)	Przystań	Przystań położona w kanale Rozwójki (Czarna Łacha) boczna odnoga od martwej Wisły; cumowanie dziobem do nabrzeża, a rufą do boi cumowniczej; sanitariaty.

199.	Przystań Jachtowa Gdański Klub Morski	Martwa Wisła (16,63)	Przystań	Cumowanie do nabrzeża usytuowanego równolegle do brzegu (rufą do boi), kilka krótkich, prostopadłych do brzegu pływających pomostów; slip, sanitariaty, bosmanat, warsztaty naprawcze.
200.	Przystań żeglarska „Tamka”	Martwa Wisła (16,8)	Przystań	Budynek bosmanatu z warsztatem, częścią socjalną, pralnią, sanitariatami, hotelową i tawerną; warsztat szkutniczo-serwisowy do wykonywania drobnych napraw i robót przy jednostkach pływających z magazynem; na przystani istnieje 17 miejsc cumowniczych dla jachtów przy pomostach pływających z możliwością poboru wody i prądu.
201.	Przystanek tramwaju wodnego Stogi	Martwa Wisła (16,8)	Przystań pasażerska	
202.	Przystań jachtowa Stewa	Martwa Wisła (16,95)	Przystań	Cumowanie do pomostu ustawionego prostopadle do brzegu, wzdłuż slipu; bosmanat, sanitariaty, prąd i woda na kei, slip, zimowanie jednostek.
203.	Przystań Yacht Klub Północny	Martwa Wisła (17,06)	Przystań	Cumowanie dziobem do nabrzeża a rufą do boi cumowniczej; bosmanat, sanitariaty, prąd i woda, rampa, odbiór ścieków, warsztaty naprawcze.
204.	Drakkar Gdański Klub Wioślarski	Martwa Wisła (17,95)	Przystań wioślarska	
205.	Gdańskie Towarzystwo Wioślarskie „Gedania”	Martwa Wisła (18,90)	Przystań wioślarska	
206.	Przystań WOPR Gdańsk	Martwa Wisła (18,93)	Przystań	Drewniane nabrzeże.
207.	Przystań ZHP Gdańsk	Martwa Wisła (18,93)	Przystań	
208.	Przystań wioślarska Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku	Martwa Wisła (18,96)	Przystań wioślarska	
209.	Przystanek tramwaju wodnego – Nabrzeże Zbożowe	Martwa Wisła (26,77)	Przystań pasażerska	

210.	Przystanek tramwaju wodnego przy Twierdzy Wisłoujście – Nabrzeże Barkowe	Martwa Wisła (26,84)	Przystań pasażerska	
211.	Polski Klub Morski w Gdańsku	Martwa Wisła (27,23)	Przystań	Miejsca do cumowania, bosmanat, sanitariaty, prąd i woda, rampa, odbiór ścieków, warsztaty naprawcze, zimowanie jachtów.
212.	Przystanek tramwaju wodnego na Westerplatte	Martwa Wisła (27,90)	Przystań pasażerska	
213.	Przystanek tramwaju wodnego przy ul. Wiosny Ludów	Motława (0,26)	Przystań pasażerska	
214.	Przystań żeglarska „Sienna Grobla II”	Motława (0,6)	Przystań	Obiekt bosmanat, sanitariaty, slip; na przystani dostępnych jest 15 miejsc cumowniczych dla jachtów przy pomostach pływających z możliwością poboru wody i prądu.
215.	Morski Robotniczy Klub Sportowy „Gdańsk”	Motława (0,65)	Przystań kajakowa	Przystań kajakowa posiada specjalistyczny basen wiosłowy, siłownie zaplecze socjalne, salę ergometrów.
216.	Przystanek tramwaju wodnego Targ Rybny	Motława (0,85)	Przystań pasażerska	
217.	Marina Gdańsk	Motława (1,45)	Przystań	Przystań długości 290 m usytuowana jest wzdłuż nabrzeża szafarnia na nowej Motławie, na wprost sławnego żurawia gdańskiego; nowoczesne zaplecze bosmanatu, pomieszczenia sanitarne, nabrzeża przystani wyposażone w przyłącza energii oraz wody.
218.	Przystań pasażerska Żeglugi Gdańskiej	Stara Motława (0,22)	Przystań pasażerska	
219.	Nabrzeże Wyspa Spichrzów	Stara Motława (0,23)	Przystań	Umożliwia krótki postój dla jachtów.
220.	Przystanek tramwaju wodnego Zielony Most	Stara Motława (0,33)	Przystań pasażerska	

	221.	Przystań „Żabi Kruk”	Stara Motława (1,04)	Przystań	Przystań dla małych jednostek wyposażona w prąd i wodę na kei, toalety, prysznice, aneks kuchenny; nabrzeże w pomostem betonowych i y-bomami, slip, bosmanat.
	222.	Klub Wodny „Żabi Kruk”	Stara Motława (1,07)	Przystań kajakowa	
	223.	Przystanek tramwaju wodnego „Żabi Kruk”	Stara Motława (1,10)	Przystań pasażerska	

Objaśnienia:
Bulwar miejski w Gorzowie Wlkp. – infrastruktura żeglarska na polskim odcinku MDW E70
Marina w Lądzie – infrastruktura żeglarska na Wielkiej Pętli Wielkopolski
Przystań AZS w Toruniu – infrastruktura żeglarska na Wiśle (odcinek Toruń – Bydgoszcz)
Przystań żeglarska w Rybinie – infrastruktura żeglarska na Pętli Żuławskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie: przewodnika dla wodniaków Międzynarodowa Droga Wodna E70, przewodnika nawigacyjnego *Wielka Pętla Wielkopolski*, przewodnika turystyki wodnej Pętla Żuławska, Ogólnej koncepcji rozwoju turystyki wodnej na odcinku MDW E70 Zalew Wiślany – Zalew Kaliningradzki – Zalew Kuroński

Dla amatorów wodnej podróży i przygody wydano również przewodniki i mapy z niezbędnymi i bardzo praktycznymi informacjami o drogach wodnych polskiego odcinka MDW E70. Zawierają one ciekawostki turystyczne, charakterystyki rzek i kanałów, parametry śluz i mostów, informacje o przeszkodach nawigacyjnych oraz praktyczny informator z danymi kontaktowymi i alarmowymi. Na mapach natomiast, oprócz typowych informacji żeglarskich, naniesiono szlaki rowerowe, parki narodowe, parki krajobrazowe oraz rekomendowane zabytki, które stanowią niewątpliwą atrakcję podczas przerwy w podróży. Wydawnictwa promocyjne to niejedyne działania przyczyniające się do kreacji produktu turystycznego polskiego odcinka MDW E70. Produkt posiada już własną markę, identyfikację wizualną, w tym logo (ryc. 7.1.3), wspólna nazwa, standardy graficzne materiałów promocyjnych i graficznych) oraz stronę internetową, materiały promocyjne, e-aplikacje, filmy i spoty promocyjne). Oferta turystyczna MDW E70 jest corocznie prezentowana na zagranicznych i krajowych targach żeglarskich oraz rekreacji wodnej i turystyki, np. Boot and Fun w Berlinie, Boot Düsseldorf, Wiatr i Woda w Warszawie i Katowicach, Boatex w Poznaniu czy BoatShow w Łodzi.

Ryc. 7.1.3. Logo MDW E70
Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Droga E70 to najdłuższy i najbardziej urozmaicony szlak wodny w Polsce. Zmienia się co sezon, inspiruje do działania i przyciąga wodniaków. Samorządy regionalne województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, a także lokalne organizacje pozarządowe, organizacje sportowe kluby kajakowego i żeglarskie oraz podmioty prywatne zainaugurowały szereg działań słu-

żących aktywizacji turystycznej dla tego szlaku. To m.in. nowe i zmodernizowane przystanie, atrakcje turystyczne, wydarzenia rozrywkowo-kulturalne mające przyciągnąć wodniaków z kraju i zagranicy na ten szlak. Nadal konieczna jest dalsza praca zwłaszcza dotycząca budowy sieciowego produktu turystycznego. Podstawą będzie tu uzupełnienie w sieci kolejnych pomostów czy przystani. Zwłaszcza dotyczy to odcinka dolnej Wisły (Toruń – Tczew, wyjątek stanowi tu Grudziądz) oraz na Noteci pomiędzy Czarnkowem a Nakłem nad Notecią i na Warcie (brak portów i przystani turystycznych w takich miejscowościach jak: Wieleń, Krzyż, Drezdenko, Trzebicz, Gościm, Lipki). Mankamentem jest też brak stacji paliw w pobliżu miejsc postojowych. Możliwość zatankowania w pobliżu szlaków wodnych byłaby dużym ułatwieniem dla wodniaków.

7.2. Pętla Żuławska

Jednym z głównych trendów w europejskiej turystyce jest rosnąca liczba rejsów statkami żaglowymi i jachtami m.in. po śródlądowych szlakach wodnych. Nakłada się na to kilka równolegle zachodzących zjawisk zwiększających zainteresowanie turystyką wodną. Po pierwsze, uprawianie aktywnych i zdrowych form spędzania czasu wolnego, obejmującego większość społeczeństw krajów rozwiniętych i rozwijających się, jakim jest dbałość o zdrowie i kondycję fizyczną. Po drugie, trend dbałości o środowisko naturalne, w którym turystyka wodna jest stosunkowo mało szkodząca środowisku naturalnemu i niepowodująca emisji zbyt wielu zanieczyszczeń (w tym dwutlenku węgla) do atmosfery. Poza tym jest realizowana na rzekach, w bezpośrednim kontakcie z przyrodą. Nie bez znaczenia jest również fakt ograniczania dalekich wyjazdów na rzecz poznawania własnego kraju, w związku z zagrożeniami terroryzmem, niestabilną sytuacją na świecie, klęskami żywiołowymi. Obserwuje się także trend do skracania czasu poświęconego na wyjazd wakacyjny ze zwiększeniem ich liczby. Rejsy to najczęściej pływanie krótsze (1-2-dniowe), ale za to kilkukrotne w ciągu roku. Istotnym zjawiskiem szczególnie obserwowanym w ostatnich latach w Polsce jest nasilenie się znaczenia zagospodarowania szlaków wodnych pod kątem turystyki. W niemal każdym województwie samorządy gminne oraz inne podmioty inwestują w bazę turystyki wodnej, zarówno publiczną (mariny, porty żeglar-

skie, przystanie kajakowe, oznakowanie), jak i prywatną (zagospodarowanie pól biwakowych, baza żeglarska, wypożyczalnie sprzętu wodnego, itp.).

Do niedawna Żuławy Wiślane kojarzyły się jedynie z rolnictwem i obszarem depresyjnym, a może znawcom tematyki planami rozwoju infrastruktury żeglarskiej w obszarze delty Wisły i Zalewu Wiślanego. Trwające kilka lat prace początkowo koncepcyjne, a następnie inwestycyjne doprowadziły do szczęśliwego finału, którego efektem jest powstała sieć portów i przystani żeglarskich.

Fot. 7.2.1. Rzeka Szkarpawa
Źródło: R. Wasil

Biorąc pod uwagę dostępność dróg wodnych delty Wisły i Zalewu Wiślanego od strony szlaków śródlądowych i morza, atrakcje turystyczne oraz walory przyrodnicze można stwierdzić, iż nie ma drugiego tak przyjaznego miejsca w Polsce do uprawiania turystyki wodnej. Połączenia śródlądowe na obszarze delty Wisły i Zalewu Wiślanego mają istotne znaczenie dla skomunikowania aglomeracji Gdańska z portami i przystaniami położonymi nad Zalewem Wiślanym, jak i poprzez Międzynarodową Drogę Wodną E70 z system dróg wodnych w Polsce i Europie Zachodniej. Tym celom ma służyć

Tab. 7.2.1. Parametry nawigacyjno-żeglugowe na Pętli Żuławskiej

Nr	Nazwa szlaku	Odcinek	Klasa drogi wodnej	Szerokość szlaku [m]	Głębokość tranzytowa [cm]	Prześwit min. pod mostami [m]	Śluzy
1.	Wisła	Korzeniewo – Tczew	II	20-35	120-160	9,5	brak
2.	Wisła	Tczew – ujście Wisły	III	40-50	180-220	9,0	brak
3.	Martwa Wisła	Przegalina – Górki Wschodnie	Vb	50-60	280-320	4,0 (mosty zwodzone)	1
4.	Martwa Wisła	Górki Wschodnie – Gdańsk	morskie wody wewnętrzne	40-50	450-600	6,4	brak
5.	Motława	Gdańsk (Polski Hak – Most Zielony)	morskie wody wewnętrzne	15-25	330	2,5 (kładka zwodzona)	brak
6.	Szkarpawa	Gdańska Głowa – Osłonka	II	25 -30	180-200	2,4 (mosty zwodzone)	1
7.	Kanał Jagielloński	Bielnik II – Elbląg	II	25	220	7,0	brak
8.	Elbląg	Bulwar Zygmunta Augusta w Elblągu – ujście rzeki do Zalewu Wiślanego	morskie wody wewnętrzne	40-50	240-350	most pontonowy w Nowakowie	brak
9.	Nogat	Biała Góra – Osłonka	II	30-100	180-300	3,3	4
10.	Wisła Królewiecka	Rybina – ujście rzeki do Zalewu Wiślanego	nieklasyfikowana	15-25	140-160	2,9 (mosty zwodzone)	brak
11.	Pasłęka	Braniewo – ujście rzeki do Zalewu Wiślanego	nieklasyfikowana	15-25	130	2,4	brak
12.	Tuga	Nowy Dwór Gd. – ujście do Szkarpawy	nieklasyfikowana	15-25	150	2,4	brak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych RZGW w Gdańsku i przewodnika turystyki wodnej Pętla Żuławska.

zrealizowany I etap projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej", który dotyczy kreacji markowego produktu turystycznego. Składa się on z oryginalnej kompozycji różnych dóbr turystycznych (walorów i atrakcji) oraz przeróżnych usług umożliwiających ich turystyczne wykorzystanie w trakcie pobytu na terenie Żuław i Zalewu Wiślanego.

Pętla Żuławska obejmuje niezwykle atrakcyjny obszar wodny, którego oś stanowią szlaki wodne o długości 303,3 km – Wisła, Martwa Wisła, Szkarpawa (fot. 7.2.1), Wisła Królewiecka, Nogat, Kanał Jagielloński, Elbląg i Pasłęka) oraz część polskiego Zalewu Wiślanego o powierzchni 328 km^2 (fot. 7.2.2). System szlaków wodnych delty Wisły i Zalewu Wiślanego stanowi jeden z ważniejszych walorów turystycznych tego obszaru. Z turystycznego punktu widzenia istotne jest, że drogi śródlądowe delty Wisły i Zalewu Wiślanego łączą się z systemem wód zarówno Europy Zachodniej, jak i Wschodniej:

1. Zalew Wiślany, stanowiący drogę morską łączącą porty Mierzei Wiślanej i nadzalewowe poprzez Cieśninę Pilawską z portami bałtyckimi;
2. Wisła, Martwa Wisła, Szkarpowa, Nogat i Elbląg jako drogi śródlądowe, które mają połączenie z systemem dróg wodnych w Europie Zachodniej (Ren – Kanał Hawela – Odra – Noteć – Wisła), w Europie Wschodniej (Pregoła – Kanał Delma – Zalew Kurski – Niemen) i w Polsce (Wisła środkowa – Narew – Bug);
3. Wisła, Martwa Wisła, Szkarpawa i Nogat, Tuga – Wielka Święta, Wisła Królewiecka jako szlak turystyczny łączący Trójmiasto poprzez Zalew z wodami jezior mazurskich (Program…, 2006).

Szlaki wodne delty Wisły w hierarchii połączeń transportowych mają zaledwie status połączeń lokalnych, poza Nogatem i Szkarpawą, które mają klasę żeglowności II, Wisłą (II-III), Martwą Wisłą – IVb i rzeką Elbląg stanowiącą wewnętrzne wody morskie (tab. 7.2.1) Zarówno akwen Zalewu Wiślanego, jak i śródlądowe szlaki wodne są dobrze oznakowane i utrzymane.

Zalew Wiślany stanowi morskie wody wewnętrzne administrowane przez Urząd Morski w Gdyni, a żegluga na tym akwenie podlega przepisom ustanowionym dla obszarów morskich. Nie mają tu zastosowania przepisy dotyczące żeglugi śródlądowej. Jednostki muszą spełniać wymogi bezpieczeństwa morskiego i poruszać się po wyznaczonych torach wodnych (tab. 7.2.2).

Tab. 7.2.2. Parametry torów wodnych na Zalewie Wiślanym

Nr	Tor wodny	Długość (km)	Szerokość w dnie (m)	Głębokość techniczna (m)
	Na Zalewie Wiślanym			
1.	– od pławy 10 do stawy Elbląg	24,00	50	2,4
	– od Osłonki do stawy Elbląg	14,25	50	2,4
2.	Port Elbląg – od stawy Elbląg	7,80	50	2,4
3.	Podejście do Portu Frombork	0,50	30	2,4
4.	Podejście do Portu Kąty Rybackie	1,33	40	1,5
5.	Podejście do Portu Krynica Morska	1,05	35	1,5
6.	Podejście do Portu Tolkmicko	0,70	40	2,0
7.	Podejście do Portu Nowa Pasłęka	0,50	20	1,3

Źródło: Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 listopada 2005 r.

Fot. 7.2.2. Zalew Wiślany
Źródło: R. Wasil

Pętla Żuławska to atrakcyjna turystycznie i przyrodniczo droga wodna łącząca ze sobą szlaki wodne Wisły, Martwej Wisły, Szkarpawy, Wisły Królewieckiej, Nogatu, Wisły Śmiałej, Wielkiej Świętej – Tugi, Motławy, Kanału Jagiellońskiego, rzeki Elbląg i Pasłęki, a także wody Zalewu Wiślanego. To

303 km niezapomnianej przygody, którą można przeżyć płynąc kajakiem, jachtem, łodzią motorową lub hauseboatem. Oprócz sieci szlaków wodnych delty Wisły i infrastruktury dla turysty wodnego, Pętla Żuławska łączy ze sobą liczne atrakcje związane z dziedzictwem kulturowym Żuław Wiślanych. To obszar niezwykle bogaty w unikatowe w skali kraju obiekty historyczne: zamki gotyckie czy domy podcieniowe, a także zabytki hydrotechniczne: mosty zwodzone czy śluzy. Obszar Pętli Żuławskiej to bez wątpienia miejsce wypoczynku, aktywnej rekreacji, niezwykłych krajobrazów i fascynującej przyrody. Największymi atrakcjami na trasie są: Gdańsk z unikatowym Starym Miastem, gotycki zamek w Malborku – jedna z największych twierdz średniowiecznej Europy (fot. 7.2.3), Elbląg ze zrekonstruowaną starówką i jedną z najwyższych w Polsce budowli sakralnych – katedrą św. Mikołaja, mosty tczewskie czy zamek krzyżacki w Gniewie (*Przewodnik turystyki wodnej*, 2016).

Fot. 7.2.3. Zamek krzyżacki w Malborku
Źródło: J. Urban

Wykorzystanie tego niezwykle atrakcyjnego potencjału dla potrzeb turystyki wodnej nastąpiło dzięki realizacji projektu pn. „Projekt Pętla Żuławska – rozwój turystki wodnej. Etap I", który miał za cel stworzenie unikalnego, charakteryzującego się wysoką jakością produktu turystycz-

nego opartego na: oryginalnej kompozycji różnych dóbr turystycznych (walorów i atrakcji), kompleksowej i spójnej ofercie umożliwiającej skorzystanie z wielu usług w trakcie pobytu na terenie Żuław i Zalewu Wiślanego, synergii pomiędzy wyjątkowym i zróżnicowanym środowiskiem przyrodniczym i dziedzictwem kulturowym, unikalnym w skali europejskiej, wysokiej jakości oraz bezpiecznej infrastruktury turystycznej w postaci sieci portów i przystani żeglarskich oraz pomostów cumowniczych służącej zarówno aktywnemu uprawianiu sportów wodnych, jak również innym formom turystyki. Żaden z obecnych produktów związanych z uprawianiem sportów i turystyki wodnej w Polsce nie oferuje tak kompleksowej oraz spójnej oferty. Tym bardziej że produkt posiada już własną markę, identyfikację wizualną, w tym logo (ryc. 7.2.1) (wspólna nazwa, standardy graficzne materiałów promocyjnych i graficznych) oraz dedykowany system informacji i promocji (strona internetowa, tablice informacyjne, materiały promocyjne, e-aplikacje, filmy i spoty promocyjne, wydarzenia i imprezy cykliczne). Z kolei dla infrastruktury wodniackiej zastosowano ujednolicone rozwiązania w zakresie przestrzenno-technicznym.

Pętla Żuławska

Ryc. 7.2.1. Logo Pętla Żuławska
Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

W ramach I etapu projektu (2010-2014) rozbudowano 4 porty żeglarskie w Elblągu, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej (fot. 7.2.4) i Tolkmicku), zbudowano 8 przystani w Białej Górze (fot. 7.2.5), Braniewie, Nowej Pasłęce, Błotniku (fot. 7.2.6), Rybinie, Osłonce oraz Malborku „Park Północny" i „Zamek", powstały 4 pomosty cumownicze w Tczewie i Drewnicy, przebudowano 2 mosty zwodzone w Gdańsku-Przegalinie (fot. 7.2.7) i Nowej Pasłęce oraz zelektryfikowano śluzę Gdańska Głowa. Łącznie powstało ok. 355 nowych miejsc do cumowania dla jednostek pływających. Na ryc. 7.2.2

przedstawiono lokalizacje zrealizowanych zadań w ramach I etapu realizacji projektu Pętla Żuławska.

Fot. 7.2.4. Port jachtowy w Krynicy Morskiej
Źródło: R. Wasil

Fot. 7.2.5. Przystań żeglarska w Białej Górze
Źródło: R. Wasil

Fot. 7.2.6. Przystań żeglarska w Błotniku
Źródło: R. Wasil

Fot. 7.2.7. Most zwodzony nad śluzą w Przegalinie
Źródło: R. Wasil

Ryc. 7.2.2. Zakres inwestycyjny i sieć portów i przystani żeglarskich powstała w ramach I etapu realizacji projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej"

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Dodatkowo infrastrukturę żeglarską uzupełniono o elementy zagospodarowania terenu niezbędne do właściwej obsługi jednostek pływających i turystów w postaci budynków socjalno-bytowych, ciągów pieszych i pieszo-jezdnych oraz przyłączy i sieci instalacyjnych. Ponadto stworzono spójny system informacyjno-promocyjny (SIP), który zapewnia rozpoznawalność nowej oferty turystycznej.

Podjęte działania przyczyniają się do stworzenia nowej, atrakcyjnej sieci śródlądowych dróg wodnych, a zarazem eksponują środowisko przyrodnicze delty Wisły i Zalewu Wiślanego, które należy do rejonów o wyjątkowych i różnorodnych walorach przyrodniczych i kulturowych, unikalnych w skali Europy.

Warto wspomnieć, że na obszarze Pętli Żuławskiej zrealizowano również inne projekty dotyczące rozwoju lub poprawy infrastruktury dla potrzeb turystyki wodnej. I tak na terenie miasta Gdańska zrealizowano „Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku" (2007-2013). Celem projektu było wykreowanie lokalnych produktów o znaczeniu ponadregionalnym, m.in. stworzenie możliwości zwiedzania miasta drogą wodną, odpoczynku i rekreacji nad wodą oraz utrzymanie bezpieczeństwa na szlaku wodnym i w jego okolicy. W ramach inwestycji zrealizowano następujące zadania:

- przystań przy ul. Żabi Kruk dla małych jednostek pływających,
- przystań żeglarską przy ul. Sienna Grobla II,
- przystań żeglarską przy ul. Tamka (fot. 7.2.8),
- 10 przystanków tramwaju wodnego (PTW) (Westerplatte, Twierdza Wisłoujście, ul. Wiosny Ludów, Targ Rybny, Zielony Most, ul. Żabi

Fot. 7.2.8. Przystań żeglarska Tamka w Gdańsku
Źródło: P. Brozdowski

Kruk, ul. Sienna Grobla II, ul. Tamka, Stogi-Górki Zachodnie oraz przy Narodowym Centrum Żeglarstwa) (*Studium wykonalności Programu ożywienia dróg...*, 2012).

W latach 2008-2015 zakończono modernizację Narodowego Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich, zbudowano przystanie żeglarskie w Sztutowie, Wiślince i Nabrzeżu, przystań pasażersko-żeglarską w Tczewie, przebudowano mosty zwodzone w Elblągu wraz z modernizacją dla potrzeb wodników Bulwaru Zygmunta Augusta w Elblągu, zmodernizowano porty morskie na Zalewie Wiślanym, tj. w Nowej Pasłęce, Pisakach, Kątach Rybackich, Suchaczu i Tolkmicku. Ponadto Urząd Morski w Gdyni dokonał modernizacji wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku m.in. poprzez przebudowę szlaku wodnego Martwej Wisły i Motławy, a Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku poprawiał warunki nawigacyjno-żeglugowe poprzez wydłużenie kierownic w ujściu Wisły.

Zrealizowane projekty dotyczące budowy, rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury żeglarskiej wpłynęły na rozwój turystyczny oraz gospodarczy Pętli Żuławskiej. Obecnie na Pętli Żuławskiej funkcjonują 64 przystanie i porty żeglarskie, które w sumie dysponują ponad 1600 miejscami postojowymi głównie wokół Gdańska i Zalewu Wiślanego. Szczegółowy opis sieci portów, przystani i miejsc do cumowania Pętli Żuławskiej, w tym ich sposób zagospodarowania, przyjęte rozwiązania funkcjonalne i ich wyposażenie przedstawiono tab. 7.1.1 w ramach tematu przewodniego poświeconego infrastrukturze turystyki wodnej polskiego odcinka MDW E70.

Efektem działań w zakresie rozwoju infrastruktury żeglarskiej jest również znaczący wzrost osób korzystających corocznie z nowo powstałej sieci portów i przystani w delcie Wisły i na Zalewie Wiślanym. W ostatnich latach średniorocznie z obiektów korzysta ponad 100 tys. wodniaków. Dużą popularnością na Pętli Żuławskiej cieszą się czartery hauseboatów. Produkt turystyczny związany z wynajmem łodzi łączy w sobie przyjemność pływania, zwiedzania i poznawania. Już dziś na Pętli Żuławskiej swoje usługi w tym zakresie świadczy 10 operatów, których flota hauseboatów corocznie wzrasta i jest przy tym unowocześniana (tab. 7.2.3). Warto zatem odwiedzić gościnne i spokojne wody Pętli Żuławskiej i znaleźć na nich chwilę wytchnienia, a szczególnie skorzystać z tego, co ostatnio stało się wizytówką Pętli Żuławskiej: możliwości wypożyczenia hauseboata, czyli barki turystycznej.

Tab. 7.2.3. Czartery barek pływających po Pętli Żuławskiej

Lp.	Nazwa firmy czarterującej	Proponowane trasy	Flota	Typy jachtów
1.	Żegluga Wiślana	Pętla Żuławska, Wielka Pętla Wielkopolski	8	Weekend 820, Vistula Cruiser 30, Haber 33 Reporter
2.	Cruzeo.pl	Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła	5	Courier, Nexus, Timothy
3.	TwójCzarter.pl	Pętla Żuławska	2	Weekend 820
4.	Iczarter	Pętla Żuławska	7	Weekend 820, River Cruiser 39, Vistula Cruiser 30, Nautika 830 MC, Sun Camper 30, Merry Fisher 530
5.	Delta-Boats	Pętla Żuławska	1	TYTAN 818
6.	KUHNLE-TOURS	Pętla Żuławska	3	Kormoran 1280, 1140 i 940
7.	Barkami.pl	Pętla Żuławska	3	Weekend 820, Vistula Cruiser 30, Haber 33 Reporter
8.	Good Time Czarter	Pętla Żuławska	2	Calipso 750, River Cruiser 39
9.	Delphia Marina	Pętla Żuławska	3	Nautika 1150 Voyage oraz Horizon 1150
10.	Tratwy na Żuławach	Pętla Żuławska	3	Konstrukcja własna

Źródło: opracowanie własne

Barka ta to zazwyczaj 5-6-osobowa łódź, posiada salon, wygodne koje, ogrzewanie, łazienkę z ciepłą wodą. Aby wyczarterować barkę, nie są potrzebne żadne uprawnienia, jeśli pływamy po wodach śródlądowych. Na początku rejsu odbywa się przeszkolenie na wodzie, które pozwala pewnie prowadzić barkę. Sterowanie barką jest naprawdę proste! Pływanie barką jest wyjątkowo bezpieczne. Łódź porusza się z niewielką prędkością ok. 8-10 km/h. Gumowe odbijacze chronią burty przed obtarciem. Pokład jest otoczony metalowymi relingami – barierkami. Dzięki odpowiedniemu kształtowi kadłuba na barce nie ma przechyłów.

Szlaki Pętli Żuławskiej dają wodniakom ogromne możliwości. Przede wszystkim warto popłynąć główną trasę np. z bazy hauseboatów w Rybinie, Elblągu, Malbork czy Żuławkach. Płynąc pętlą można – nie powtarzając tej samej trasy – wrócić do miejsca wyczarterowania barki (fot. 7.2.9). Pokonanie tej 200-kilometrowego szlaku w tydzień nie stanowi problemu i nie jest męczące – samo pływanie z optymalną prędkością marszową na poziomie 8,5-9,0 km/h zajmuje około 25 godzin, czyli maksymalnie kilka godzin dziennie. Po drodze podziwiamy interesujące pod względem hydrotechnicznym śluzy i mosty zwodzone, co dodatkowo urozmaica naszą podróż.

Fot. 7.2.9. Hauseboaty na Pętli Żuławskiej
Źródło: S. Lewandowski

Zawsze jednak wystarczy czasu na wypoczynek i podziwianie niezwykłej przyrody tego jedynego skrawka Polski położonego poniżej poziomu morza. Bywa, że czasem płyniemy wyżej od otaczających nas pól, które położone są w depresjach. Jeśli na trasie nie ma innych jednostek pływających, to płynie się środkiem toru wodnego. W przypadku spotkania innej łodzi należy trzymać się zawsze prawej strony szlaku wodnego. Co jakiś czas warto spojrzeć za siebie – jeżeli ktoś ma zamiar nas wyprzedzić, to ustąpmy mu miejsca, kierując się zawsze ku prawej stronie toru wodnego. Z kolei przy sile wiatru przekraczającej 3 stopnie w skali Beauforta zabronione jest pływanie po wodach otwartych, gdyż barki nie są przystosowane do żeglugi przy powstającej w takich warunkach wysokiej fali. Podczas rejsu barką można zatrzymać się praktycznie w każdym miejscu i o każdej porze – w przystaniach lub przy dowolnym brzegu (wyjątek stanowią miejsca, przy których stoi znak zakazu cumowania oraz śluzy i mosty, nie należy także zatrzymywać się w trzcinach). Cumowanie ułatwiają, będące na wyposażeniu barki, paliki cumownicze i służący do ich wbijania młotek, a na niektóre z przystani są bezpłatne (nabrzeża), ale za postój w większości – szczególnie w tych z dostępem do wody i prądu – trzeba zapłacić. Przej-

ścia przez śluzy należą do najbardziej ekscytujących momentów rejsu. Podczas śluzowania jesteśmy zobowiązani do bezwzględnego wykonywania wszelkich poleceń przekazywanych przez śluzowych. Śluzy na Pętli Żuławskiej, a jest ich 6 w sezonie wakacyjnym, są zwykle obsługiwane od 7.00 do 19.00. Pobierana jest niewysoka opłata za jednostki.

Obserwowany wzrost popularności szlaków Pętli Żuławskiej wśród żeglarzy sprawia, że obszar ten wzmacnia swoje znaczenie na żeglarskiej mapie Polski. Duży wpływ na taki stan ma prowadzona przez województwo pomorskie kampania promocyjna, która buduje ofertę Pętli Żuławskiej, m.in. poprzez wspólną identyfikację wizualną, ekspozycję na targach branżowych (fot. 7.2.10), dystrybucję przewodników i map dla wodniaków, stronę internetową, aplikacje czy emisję spotów.

Fot. 7.2.10. Stoisko promocyjne Pętli Żuławskiej
Źródło: R. Wasil

Obecnie w ramach przedsięwzięcia strategicznego pn. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej", opierając się na założeniach i doświadczeniach z I etapu, planuje się zrealizowanie kolejnych inwestycji infrastrukturalnych polepszających spójność wspomnianego produktu turystycznego. Wobec powyższego priorytetem

jest silne powiązanie portów Zatoki Gdańskiej z Pętlą Żuławską i portami Zalewu Wiślanego w zintegrowaną sieć, z zachowaniem walorów poszczególnych jej elementów. Przewiduje się jego realizację poprzez rozbudowę portów i przystani koncentrujących żeglugowy ruch turystyczny (zwanych potocznie hubami) w miejscach łączenia się przedmiotowych akwenów i oferujących dostęp dla różnego rodzaju jednostek, m.in.: żaglówek, motorówek, hauseboatów, statków pasażerskich. Powinny one dodatkowo zapewniać postój w sezonie nawigacyjnym, możliwość przyjęcia jednostek na zimowanie, bezpieczny postój, a w szczególności łatwość dostępu do istniejących torów wodnych na Zalewie Wiślanym, obszarze delty Wisły, Zatoce Gdańskiej, jak i Zatoce Puckiej. I tak w najbliższych latach na obszarze Pętli Żuławskiej powstaną lub zostaną rozbudowane porty i przystanie żeglarskie w Górkach Zachodnich, Gdańsku Sobieszowie i Świbnie, Wiślince, Błotniku, Krynicy Morskiej, Nowym Dworze Gdańskim i Korzeniewie. Ponadto przewiduje się rewitalizację drogi wodnej Tugi poprzez otwarcie nieczynnych mostów zwodzonych i przebudowę obecnie stałych na podnoszone w Rybinie, Tujsku, Żelichowie i Nowym Dworze Gd. Uzupełnieniem infrastruktury wodniackiej szlaków delty Wisły będą przystanie kajakowe planowane do realizacji w ramach przedsięwzięcia strategicznego Pomorskie Szlaki Kajakowe. Na Żuławach powstaną nowe stanice kajakowe na Nogacie (Pogorzała Wieś, Malbork, Janówka, Ząbrowo, Kępki), Szkarprawie (Drewnica, Rybina, Chełmek Osada, Osłonka), Tudze (Nowy Dwór Gd., Żelichowo, Tujsk, Stobiec) i Martwej Wiśle (Błotnik, Trzcinisko, Sobieszowo, Górki Zachodnie, Gdańsk Tamka, Wiosny Ludów i Żabi Kruk). Większość z tych obiektów kajakowych będzie również umożliwiała cumowanie łodzi motorowych i żaglówek (*Analiza wykonalności przedsięwzięcia strategicznego*…, 2015).

7.3. Wielka Pętla Wielkopolski

Wielka Pętla Wielkopolski (WPW) to jeden z najdłuższych w Polsce szlaków wodnych, który liczy prawie 690 km długości. Przepływa przez 3 województwa: lubuskie, wielkopolskie i kujawsko-pomorskie. W jej skład wchodzą: Warta, dolna i górna Noteć, Kanał Bydgoski, Kanał Górnonotecki, jezioro Gopło i Kanał Ślesiński. Jego północny odcinek stanowi część MDW E70 (ryc. 7.3.1).

Ryc. 7.3.1. Przebieg Wielkiej Pętli Wielkopolski
Źródło: Wielkopolska Organizacja Turystyczna

Szlak Wielkiej Pętli to przede wszystkim możliwość zobaczenia prawdziwie dzikiej przyrody. Wystarczy tylko wspomnieć o: Puszczy Noteckiej, Zielonce, Wielkopolskim Parku Narodowym, największym skupisku dębów w Europie znajdującym się w Rogalinie, Sierakowskiem Parku Krajobrazowym czy jeziorach polodowcowych znajdujących się na szlaku, m.in. Gople, Ślesińskim, Mikorzyńskim, Pątnowskim oraz Czarnym. Szlak to też możliwość podziwiania unikatowych perełek architektury. W stolicy Wielkopolski możemy zobaczyć gotycką katedrę, renesansowy ratusz czy barkową poznańską farę. We Wronkach warto zwrócić uwagę na gotycki kościół pw. św. Katarzyny z XV wieku i na wielki kompleks więzienny w stylu neogotyckim wybudowany w 1894 roku. W Santoku zainteresuje nas historia grodu oparta na licznych zabytkach archeologicznych. W Goraju – zamek jako neorenesansowa siedziba rodu Hochbergów z XIX wieku, zaś w Czarnkowie należy odwiedzić gotycki kościół pw. Marii Magdaleny z połowy XVI wieku i Browar Czarnków. Będąc nad jeziorem Gopło powinnyśmy zobaczyć Kruszwicę z jej Mysią Wieżą i kolegiatę w stylu romańskim pw. św. Piotra i Pawła. Z kolei w Lądzie nie sposób nie odwiedzić pocysterskiego zespołu klasztornego, unikatowego zabytku sakralnego Wielkopolski, zaś w Pyzdrach pofranciszkańskiego zespołu klasztornego. W Śremie warto zobaczyć gotycki

kościół pw. NMP Wniebowziętej z wieżą wysoką na 62 m oraz barokowy zespół poklasztorny należący obecnie do franciszkanów. Cumując w Rogalinie należy odwiedzić pałac Raczyńskich oraz słynne trzy dęby: Lech, Czech i Rus. Nie sposób nie wspomnieć o zabytkowych śluzach nad Notecią. Od Krzyża do Kanału Bydgoskiego jest 14 stopni wodnych, a szczególnie na uwagę zasługuje śluza w Krostkowie, która jest unikatem na skalę europejską. To budowla bez murowanej komory, o zboczach porośniętych trawą. Ma jedynie dwuskrzydłowe wrota zamykane i otwierane ręcznie.

Warunki nawigacyjno-żeglugowe na Wielkiej Pętli Wielkopolskiej na poszczególnych jej odcinkach są dość zróżnicowane. Obrazuje to tab. 7.3.1 przedstawiająca parametry nawigacyjno-żeglugowe poszczególnych rzek, kanałów stanowiących szlak Wielkiej Pętli Wielkopolski (tab. 7.3.1). Rzeka Warta dzieli się na trzy odcinki. Pierwszy odcinek od Konina do Poznania, tj. od km 406,6 do 252,0 liczy 154,6 km. Zaliczany jest do Ia klasy drogi wodnej. Koryto rzeki jest obudowane budowlami regulacyjnymi. Szlak żeglowny oznakowany jest znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi 30 m, a średnia głębokość tranzytowa waha się od 0,6 do 1,3 m. Na fot. 7.3.1 przedstawiono Wartę w okolicach miejscowości Ląd. Drugi odcinek od Poznania do Santoka, tj. od km 252,0 do 68,2 ma długość 183,8 km. Jest to fragment rzeki wolnopłynącej zaliczonej do Ib klasy drogi wodnej. Szlak jest oznako-

Fot. 7.3.1. Warta w okolicach miejscowości Ląd
Źródło: R. Wasil

wany, jego szerokość wynosi od 36 do 40 m, a głębokość od 0,9 m do 1,6 m. Ostatni odcinek Warty znajduje się poza WPW, tj. od Santoka do Kostrzyna nad Odrą (od km 68,2 do 0,00). Odcinek ten stanowi drogę wodną II klasy o długości 68,2 km (*Wielka Pętla Wielkopolski*…, 2013).

Tab. 7.3.1. Parametry nawigacyjno-żeglugowe na Wielkiej Pętli Wielkopolskiej

Nr	Nazwa szlaku	Odcinek	Klasa drogi wodnej	Szerokość szlaku [m]	Głębokość tranzytowa [cm]	Prześwit min. pod mostami [m]	Śluzy
1.	Noteć dolna swobodnie płynąca	Santok – Drezdenko	II	30-35	120-200	4,0	brak
2.	Noteć dolna skanalizowana	Drezdenko – Nakło nad Notecią	Ib	25-30	120-160	3,4	14
3.	Kanał Bydgoski	Nakło nad Notecią – Bydgoszcz	II	28	160-200	3,8	6
4.	Kanał Górnonotecki	Bydgoszcz – Antoniewo	Ia	15-20	80-120	4,0	6
5.	Noteć górna	Antoniewo – Kruszwica	Ia	15-20	80-120	2,8	2
6.	Jezioro Gopło	Kruszwica – Ślesin	III	50	180-240	–	brak
7.	Kanał Ślesiński	Ślesin – Konin	II	22-25	130-220	4,0	4
8.	Warta	Konin – Poznań	Ia	30	60-130	2,7	brak
9.	Warta	Poznań – Santok	Ib	36-40	90-160	4,0	brak

Źródło opracowanie własne na podstawie danych RZGW w Poznaniu i przewodnika nawigacyjnego Wielka Pętla Wielkopolski

Rzeka Noteć stanowi największy dopływ rzeki Warty. Wyróżniamy tu kilka odcinków, tj. Noteć dolna swobodnie płynąca, Noteć dolna skanalizowana i Noteć górna. Noteć dolna swobodnie płynąca od Santoka do Drezdenka (od km 226,1 do 176,2) jest obudowana budowlami regulacyjnymi, poprzecznymi i podłużnymi, faszynowymi z umocnieniem narzutem kamiennym. Szerokość szlaku wynosi 30-35 m. Droga wodna ma dużo zakoli o promieniach krzywizny od 400 do 100 m. Głębokości w nurcie przy średnim stanie wody wynoszą około 2 m, ale przy średniej niskiej wodzie spadają do 1,2 m. Noteć dolna skanalizowana to odcinek rzeki zaliczanej do Ib klasy drogi wodnej. Koryto rzeki obudowane jest budowlami regulacyjnymi. Posiada 14 śluz żeglugowych – komorowych. Podstawowe parametry techniczne śluz: długość użytkowa komory – 57,40 m, szerokość 9,60 m. Na fot. 7.3.2 przedstawiono charakterystyczny dla Noteci dolnej skanalizowanej sto-

pień wodny Lipica. Szlak jest oznakowany znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi 25 do 30 m, a głębokości tranzytowe wahają się od 1,2 do 1,6 m w zależności od poziomu piętrzenia (Słowiński, Nadolny 2012).

Fot. 7.3.2. Śluza Lipica na Noteci dolnej skanalizowanej
Źródło: P. Pasieczny

Noteć górna na odcinku Antoniewo – Kruszwica (od km 121,6 do 59,5) liczy 62,1 km. Rzeka jest tu skanalizowana i przepływa przez 5 jezior w kolejności od jeziora Gopło: Szarlej, Mielno, Wojdal, Sadłogoszcz, Pturek. Zaliczana jest do klasy Ia drogi wodnej. Posiada 2 śluzy żeglugowe jednokomorowe o wymiarach komór 42,0 x 4,93 m wykonane z betonu i cegły klinkierowej. Szerokość szlaku żeglugowego wynosi od 15 do 20 m i jest oznakowany znakami żeglugowymi brzegowymi. Głębokości na szlaku wahają się od 0,8 do 1,2 m w zależności od stopnia piętrzenia. 15,7 km odcinek Kanału Bydgoskiego stanowi część WPK, tj. od Nakła nad Notecią do ujścia Kanału Górnonoteckiego (od km 38,9 do 23,2). Kanał Bydgoski został wybudowany w latach 1773-1774. Łączy dorzecze Wisły i Odry. Posiada 6 (2 na WPW) śluz żeglugowych jednokomorowych betonowych o wymiarach komór 57,4 x 9,60 m. Kanał należy do II klasy drogi wodnej. Szlak żeglowny jest oznakowany znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi od 28 do 30 m.

Głębokość wody w środku na niezamulonych odcinkach kanału wynosi 2 m, ale na całej długości szlaku nawigacyjnego tylko 1,3 m (*Wielka Pętla Wielkopolski*…, 2013).

Kanał Górnonotecki o długości 25 km należy do klasy Ia drogi wodnej (od ujścia do Kanału Bydgoskiego do stopnia wodnego Antoniewo). Szlak żeglowny oznakowany znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi od 15 do 20 m. Głębokość od 0,8 do 1,2 m. Kanał spełnia kilka zadań: służy jako kanał żeglugowy łączący Kanał Bydgoski z Notecią górną, skanalizowaną, zasila Kanał Bydgoski w wodę, odprowadza nadmiar wód w okresie roztopowym oraz spełnia rolę melioracyjną. Na Kanale Górnonoteckim funkcjonuje 6 śluz komorowych, długości 42 m i szerokości 5 m. Śródlądowe połączenie wodne rzeka Warta – Kanał Bydgoski przebiega na długości 27,5 km przez jezioro Gopło (fot. 7.3.3). Jest to to typowe jezioro rynnowe i zaliczane jest do III klasy drogi wodnej. Szlak jest oznakowany znakami pływającymi i znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi 50 m, a głębokości wahają się od 1,8 do 2,4 m piętrzenia (Słowiński, Nadolny 2012).

Kanał Ślesiński łączy jezioro Gopło z Wartą. Stanowi drogę wodną II klasy żeglowności o długości 32 km. Szerokość szlaku żeglownego od 22 do 25 m

Fot. 7.3.3. Jezioro Gopło
Źródło: R. Wasil

głębokości wody w kanale od 1,3 do 2,2 m. Składa się z trzech odcinków. Pierwszy to sztuczny kanał od Jeziora Gopło do Jeziora Czarnego z 2 stopniami wodnymi w Koszewie i Gawronach. Drugi odcinek stanowią naturalne połączenia jezior: Ślesińskiego, Mikorzyńskiego, Pątnowskiego oraz Czarnego. Trzeci odcinek to również sztuczny kanał o długości 8,5 km od Jeziora Pątnowskiego do rzeki Warty z 2 śluzami w Pątnowie i Morzysławiu (*Wielka Pętla Wielkopolski*…, 2013).

Wielką Pętlą Wielkopolski mogą pływać jednostki o małym zanurzeniu, np. hauseboaty oraz kajaki. Wynika to przede wszystkim z niskich głębokości i prześwitów pod mostami, jakie występują na Warcie na odcinku Konin – Poznań, a także małych rozmiarów śluz występujących na Noteci Górnej o szerokości 4,93 m i długości 42 m w km 80,94 (śluza Pakość) i w km 116,08 (śluza Łabiszyn). Ale na pozostałych odcinkach możliwa jest żegluga większymi jednostkami, statkami wycieczkowymi, a na jeziorach będących

Tab. 7.3.2. Czartery barek pływających po Wielkiej Pętli Wielkopolskiej

Lp.	Nazwa firmy czarterującej	Proponowane trasy	Flota	Typy jachtów
1.	CZARTERJACHT.EU	Wielka Pętla Wielkopolski	2	Weekend 820
2.	Żegluga na Warcie	Wielka Pętla Wielkopolski	2	Kemot 33, Kemot 36
3.	Warta czarter	Wielka Pętla Wielkopolski	7	Weekend 820, Sun Camper 30 Lux, inne własne konstrukcje
4.	www.rejsynawarcie.pl	Wielka Pętla Wielkopolski, Warta, Noteć	2	Weekend 820
5.	WEEKEND NA WODZIE	Wielka Pętla Wielkopolski, Warta, Odra	3	Weekend 820
6.	Wakacje na barce	Wielka Pętla Wielkopolski	1	Weekend 820
7.	„Horyzont" Joanna Grochowska – Ludzkowska	Wielka Pętla Wielkopolski, Jez., Gopło, Noteć	4	Weekend 820
8.	„Farwater – Ryszard Braun	Wielka Pętla Wielkopolski, Warta, Odra, Noteć	3	Weekend 820
9.	Żegluga Wiślana	Pętla Żuławska, Wielka Pętla Wielkopolski	8	Weekend 820, Vistula Cruiser 30, Haber 33 Reporter
10.	jacht bez patentu.eu	Brda, Kanał Bydgoski, Noteć, Wielka Pętla Wielkopolski i Zalew Koronowski	1	Weekend 820
11.	Cruzeo.pl	Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła	5	Courier, Nexus, Timothy
12.	Ravelion	Wielka Pętla Wielkopolski	1	Weekend 820

Źródło: opracowanie własne

częścią pętli również żeglarstwo, windsurfing czy wakeboarding. W sumie na przepłynięcie całej Wielkiej Pętli Wielkopolski należałby przeznaczyć 2 tygodnie. Przemierzanie tego szlaku to również bardzo dobry pomysł na tzw. turystykę weekendową, aby ciekawie i aktywnie spędzić czas i poznać Wielkopolskę. W tym celu możemy skorzystać z propozycji czarteru łodzi i barek (tab. 7.3.2) oraz wypożyczalni kajaków.

Natomiast spływy kajakowe Wielką Pętlą Wielkopolski lub jej odcinkami zorganizują nam firmy – wypożyczalnie kajaków m.in. z Piły, Kruszwicy, Bydgoszczy, Poznania, Radzewic, Skwierzyna, Obornik czy Osiecznej Pierwszej.

Wielka Pętla Wielkopolski to również sieć przystani, pomostów, cumowisk, wypożyczalnie sprzętu wodnego (kajaki, łodzie, żaglówki, rowery wodne, itp.). W sumie jest blisko 100 takich obiektów. Z uwagi na to, iż północny odcinek Wielkiej Pętli Wielkopolski stanowi fragment polskiego odcinka MDW E70, szczegółowe zestawienie infrastruktury żeglarskiej tego szlaku przedstawiono w tabeli 7.1.1. Do węzłowych przystani na szlaku Wielkiej Pętli Wielkopolski należy zaliczyć mariny w: Nakle nad Notecią, Czarnkowie (fot. 7.3.4), Drawsku, Kruszwicy, Ślesinie, Pątnowie, Lądzie, Pyzdrach, Nowym Mieście nad Wartą (fot. 7.3.5), Śremie, Poznaniu (fot. 7.3.6), Czerwonaku, Wronkach i Międzychodzie.

Fot. 7.3.4. Przystań żeglarska w Czarnkowie
Źródło: P. Pasieczny

Fot. 7.3.5. Przystań żeglarska w Nowym Mieście nad Wartą
Źródło: R. Wasil

Fot. 7.3.6. Przystań żeglarska w Poznaniu
Źródło: M. Paczyńska

Warto odnotować, że z każdym rokiem stan ich infrastruktury się poprawia. Pływając Wielką Pętlą Wielkopolski należy zaplanować przy-

stanki na uzupełnienie paliwa. Nie ma na żadnej przystani bezpośredniej możliwości zatankowania paliwa. Można skorzystać z usługi transportu (niektóre mariny oferują tego rodzaju usługę za dodatkową opłatą) bądź samemu zaopatrzyć się w paliwo w jednej z kilkunastu stacji paliw zlokalizowanych w bliskiej odległości od szlaku WPW, tj. w: Nakle n. Notecią, Łabiszynie, Barcinie, Pakości, Kruszwicy, Ślesinie, Koninie – Gosawicach, Koninie, Lądzie, Nowym Mieście, Śremie, Mosinie, Poznaniu, Obornikach, Obrzycku, Wronkach, Międzychodzie, Drezdenku, Krzyżu Wlkp., Drawsku, Wieleniu czy Czarnkowie.

7.4. Jednostki pływające dedykowane MDW E70

Statki rzeczne obok infrastruktury śródlądowych dróg wodnych oraz portów rzecznych, stanowią podstawowy element techniczny transportu wodnego śródlądowego (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014). W myśl definicji ujętej w ustawie o żegludze śródlądowej – statek to urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez, w tym również prom lub wodolot, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:

1. Przewozu osób lub rzeczy,
2. Pchania lub holowania,
3. Inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
4. Ratowania życia lub mienia,
5. Połowu ryb,
6. Wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
7. Uprawiania sportu lub rekreacji,
8. Celów mieszkalnych biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe (*Ustawa o żegludze*…, 2000).

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami żeglugę mogą wykonywać tylko statki, które zostały wpisane do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej. Obowiązkowi rejestracji nie podlegają statki używane wyłącznie w celach sportowych, rekreacyjnych oraz niektóre statki wykorzystywane do połowów ryb. Rejestracja tych statków została uregulowana odrębnymi przepisami (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014).

W żegludze śródlądowej do najczęściej stosowanych kryteriów podziału statków należą: przeznaczanie statku, rejon pływania, położenie statku względem środowiska wodnego, rodzaj zastosowanej konstrukcji czy sposób eksploatacji. Zasadnicza klasyfikacja statków rzecznych wg kryterium przeznaczenia rozróżnia jednostki: towarowe i pasażerskie (barki motorowe, pchane, holownicze, pchacze, promy, itp.), pomocnicze (pchacze i holowniki portowe, statki zaopatrzenia, ratunkowe, pożarnicze, itp.) i specjalne do realizacji określonych zadań technicznych związanych z utrzymywaniem szlaku wodnego (pogłębiarki, koszarki, lodołamacze, lodzie patrolowe, itp.) (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014).

Istotne znaczenie ma podział statków ze względu na rejony pływania. W odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych w Europie w zależności od wysokości fali na akwenie stosowany jest podział na rejony pływania. W Polsce poszczególnym rejonom pływania odpowiadają następujące drogi wodne:

1. Rejon zatokowy oznaczony symbole 1, w którym może występować fala do wysokości 2 m: Zatoka Gdańska, Zatoka Pomorska;
2. Rejon zalewowo-jeziorowy oznaczony symbolem 2, w którym może występować fala do wysokości 1,2 m: Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński, Zalew Wiślany, Zatoka Pucka, Zbiornik Włocławski oraz wielkie jeziora mazurskie (Śniardwy, Niegocin i Mamry);
3. Rejon oznaczony symbolem 3, w którym może występować fala do wysokości 0,6 m: rzeki uznane za żeglowne, kanały i wszystkie pozostałe jeziora oraz polskie porty morskie;
4. Rejon oznaczony symbolem 4: pozostałe śródlądowe drogi wodne (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014).

W przypadku polskiego odcinka MDW E70 będzie to rejon 3 z wyjątkiem Zalewu Wiślanego, który zaliczany jest do rejonu 2. Systematyczne pogarszanie się warunków nawigacyjnych na polskich drogach wodnych spowodowało, że przewozy wodne śródlądowe odbywają się obecnie prawie wyłącznie (poza nielicznymi wyjątkami) na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Jednak i tu pogarszające się parametry eksploatacyjne środkowego odcinka Odry sprawiły, że w rzeczywistości żegluga śródlądowa uprawiana jest na górnym skanalizowanym odcinku Odry, gwarantującym stałe głębokości tranzytowe (1,6-1,8 m) i na dolnym odcinku Odry, który znajduje się pod wpływem dodatkowego zasilania wodami rzeki Warty w rejonie Kostrzyna oraz w wody stałej cofki odmorskiej, której wpływ odczuwalny jest nawet

do przekroju Bielinek. Towarowa żegluga śródlądowa uprawiana jest również regularnie na Zalewie Wiślanym. Dotyczy ona przewozów towarów pomiędzy portami morskimi w Elblągu i Kaliningradzie. Na pozostałych odcinkach MDW E70, tj. na drodze wodnej łączącej Wisłę z Odrą i dolnej Wiśle odbywają się sporadycznie przewozowy ładunków.

Eksploatowany do przewozów towarów tabor przeznaczony jest do transportu ładunków masowych suchych. Wykorzystywana jest głównie flota w postaci zestawów pchanych. Zestawy pchane to formacja złożona z barek bez własnego napędu. Połączonych burtami i czołami, znajdujących się przed specjalną jednostką (pchacz) wyposażoną w napęd mechaniczny, przystosowany do przemieszczania zestawu barek poprzez pchanie (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014).

W Polsce ze względu na niekorzystne uwarunkowania infrastrukturalne zestawy pchane składają się z pchacza i maksymalnie 2 barek pchanych typu BP-500 lub BP-600. W grupie pchaczy podstawowy trzon floty stanowią pchacze typu Tut, Bizon, Muflon, Koziorożec oraz Karibu, które eksploatowane są na Odrze oraz na drodze wodnej Wisła – Odra. Zazwyczaj są to statki o niewielkim tonażu. (Woś 2005). Barki pchane większości nie przekraczają 650 ton ładowności. W grupie barek motorowych podstawową jednostką eksploatowaną m.in. na polskim odcinku MDW E70 jest barka oznaczona jako BM-500 o ładowności w granicach 500 ton (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014). Realizują one krótkie i lokalne przewozy głównie dotyczące pozyskiwania piasku, żwiru i pospółki z rzeki Wisły np. okolice Chełmna, Solca Kujawskiego czy Kiezmarku (fot. 7.4.1).

Natomiast na Zalewie Wiślanym regularne przewozy towarów obsługiwane są m.in. przez holownik z dwoma barkami o nośności 800 ton każda, 2 barki o napędzie własnym (o nośności 1000 ton każda), 3 barki o napędzie własnym (o nośności 600 ton), zestawy 2 holowników i 4 barek (nośność każdej barki około 800 ton) oraz zestaw składający się z holownika i 2 barek (o nośności 350 ton). Stałe zawinięcia pomiędzy Elblągiem i Kaliningradem dotyczą transportu węgla, materiałów budowlnych i drobnicy (*Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu*…, 2015).

Osobną grupę stanowią promy rzeczne, tzw. ruchome mosty. W ostatnich latach wraz z rozwojem infrastruktury drogowej są zamykane m.in. na dolnej Wiśle (Korzeniewo/Opalenie, Gniew/Janowo, Wisłoujście/Nowy Port w Gdańsku) czy na Nogacie (Kępki/Bielnik Drugi, Kępiny Małe/Kępiny Wielkie). Obecnie na polskim odcinku MDW E70 istnieje 5 przepraw rzecznych.

Fot. 7.4.1. Zestaw pchany na Wiśle (pchacz typu Bizon)
Źródło: R. Wasil

Na Odrze (645 km) funkcjonuje połączenie promowe Gozdowice/Güstebieser Loose. Jest to prom z własnym napędem, odtworzony w 2007 roku. Prom nie pływa w poniedziałki. Godziny kursowania promu: kwiecień od 8.00 do

Fot. 7.4.2. Prom dolnolinowy „Lubusz" na Warcie łączący miejscowości Witnica-Kłopotowo
Źródło: R. Wasil

19.00, maj od 8.00 do 20.00, czerwiec, lipiec od 7.00 do 21.00, sierpień od 8.00 do 20.00, wrzesień od 8.00 do 19.00, październik od 8.00 do 18.00. Przeprawę obsługuje nowoczesny prom „Bez Granic" z napędem bocznokołowym zbudowany w stoczni RENOD w Dobrzeniu Wielkim. Z kolei na Warcie (22,3 km) istnieje prom dolnolinowy „Lubusz" (fot. 7.4.2). Łączy miejscowości Witnica-Kłopotowo. W miejscowości Santok (67,7 km) funkcjonuje kolejny na Warcie – prom dolnolinowy, grawitacyjny, napędzany nurtem rzeki. Natomiast na Noteci w miejscowości Walkowice (119,6 km) pływa prom górnolinowy o niewielkiej ładowności do 10 ton, łączy miejscowości Radolin i Romanowo Górne. Podobnie w miejscowości Ciszkowo (141,2 km) znajduje się prom górnolinowy. Połączenie promowe Ciszkowo-Gajewo znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 153. Czynny w dni powszednie od pn. do pt. w godz. 8.00-17.00 (*Przewodnik dla wodniaków*…, 2014).

Obok floty towarowej na polskich drogach wodnych pływają również statki pasażerskie. Zgodnie z klasyfikacją Polskiego Rejestru Statków (PRS) przyjmuje się, że statek pasażerski to jednostka o napędzie mechanicznym przystosowana do przewozu więcej ładunków niż 12 pasażerów. W ogólnej klasyfikacji statków pasażerskich można wyróżnić:

1. Statki typu hotelowego – luksusowe statki o wysokim standardzie umożliwiające pobyt w czasie długotrwałych rejsów śródlądowych i przybrzeżnych drogach wodnych;
2. Statki wycieczkowe – jednostki wykorzystywane do organizacji jednodniowych wycieczek po drogach wodnych oraz organizacji imprez okolicznościowych;
3. Tramwaje wodne – statki pełniące funkcje środków komunikacji miejskiej (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2014).

W ramach polskiego odcinka MDW E70 na lokalnych trasach pływają statki wycieczkowe oraz tramwaje wodne. Do roku 2013 na Zalewie Wiślnym pomiędzy Gdańskiem a portami Zalewu Wiślanego pływały hotelowe statki pasażerskie (river cruising) m.in. m/v „Frederic Chopin", „Johannes Brahms" (fot. 7.4.3) czy „Polonaise".

Regularna i sezonowa żegluga pasażerska statkami wycieczkowymi odbywa się na Zalewie Wiślanym. Oferowane są rejsy z Elbląga, Tolkmicka, Krynicy Morskiej i Fromborka. W sumie połączenia wodne pomiędzy ww. miejscowościami obsługuje trzech armatorów. Żegluga Gdańska od wielu lat pływa jednostką m/v „Anita" (fot. 7.4.4). Elbląskie Biuro Atrakcji Turystycznych Ilfing jest armatorem statku „Elwinga". Co ciekawe, statek

Fot. 7.4.3. Statek pasażerski (river cruising) „Johannes Brahms" na Szkarpawie
Źródło: R. Wasil

jest najstarszą jednostką pływającą po polskich wodach. Powstał jako barka w 1926 roku. Wszystkie te jednostki mają pokłady widokowe, z których można podziwiać piękne krajobrazy. Rejs można również odbyć na pokładach pasażerskich, wewnątrz statków, wyposażonych m.in. w bary.

Fot. 7.4.4. Statek pasażerski Żeglugi Gdańskiej m/v „Anita" na Zalewie Wiślanym
Źródło: R. Wasil

Z kolei firma EMMET Cruise obsługuje linię Tolkmicko – Krynica Morska. Jest ona armatorem tramwaju wodnego „Generał Kutrzeba", który ma długość całkowitą 16,6 m i zanurzenie zaledwie 45 cm. Przystosowany jest zatem do pływania po płytkich akwenach śródlądowych. W salonie i na pokładzie górnym może przewozić do 110 pasażerów, w tym 60 na miejscach siedzących. W sumie armatorzy oferują turystom rejsy statkami mogącymi pomieścić nawet ponad 200 osób. Dodatkowo w porcie w Krynicy Morskiej i Kątach Rybackich można skorzystać z rejsów spacerowych po Zalewie Wiślanym. Rejsy turystyczne odbywają się nowoczesnym katamaranem „Słońce Krynicy" mogącym pomieścić około 20 osób lub statkiem „Krystyna" (maksymalnie 26 osób) oraz jednostką „Babcia Emka" (do 20 osób).

Z danych udostępnianych przez Kapitanat Portu Morskiego w Elblągu wynika, że z rejsów statkami po Zalewie Wiślanym w 2016 roku skorzystało ponad 340 tys. pasażerów, zaś w 2017 roku już 217 tys. osób. Najwięcej przewozów pasażerskich odnotowuje port w Krynicy Morskiej, tj. 58,2% (2017 rok).

Rejsy wycieczkowe oferowane są również w: Malborku, Grudziądzu, Toruniu, Nakle nad Notecią i Gorzowie Wielkopolskim. Żegluga Malborska pływa nowoczesnym katamaranem po Nogacie przy zamku krzyżackim. Rejs rozpoczyna się i kończy na przystani w Malborku u stóp Zamku Krzyżackiego. Z kolei Firma TRANS-WOD oferuje 40-minutowy rejs statkiem po Wiśle zarówno w Toruniu, jak i Grudziądzu. Z pokładu statków „Wandy" lub „Wikinga" można obserwować nadrzeczną panoramę miast. Rejsy odbywają się w sezonie letnim od maja do września, siedem dni w tygodniu.

Flagową jednostką Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią „Władysław Łokietek" odbywają się w sezonie letnim rejsy po Noteci. Odbywają się one na tzw. trasie krótkiej, tj. między dwiema śluzami, Nakło Wschód i Nakło Zachód albo z przejściem śluzy Nakło Wschód lub w wariancie dłuższym po Kanale Bydgoskim. Sam statek został zbudowany w 1956, a przebudowany 1997 roku. Jego długość całkowita wynosi 21,8 m, zanurzenie 0,8 m, wysokość 3,80 m (http://turystyka-krajna-paluki.pl/...). Posiada pokład widokowy, umożliwiający podziwianie piękna przyrody doliny Noteci. Natomiast Stowarzyszenie Wodniaków „PRZYSTAŃ GORZÓW" organizuje rejsy najstarszym w Polsce lodołamaczem „Kuna" (fot. 7.4.5). Statek zbudowany został w roku 1884 w stoczni Danziger Schiffswerft & Kesselschmiede Feliks Devrient & Co. w Gdańsku dla ówczesnej administracji wodno-budowlanej rzeki Wisły, jako czwarty z serii lodołamaczy parowych. Ze służby został wycofany w roku 1965, rok później pozbawiony wyposaże-

nia i nadbudówek jako pusty kadłub oczekiwał na złomowanie. W roku 2000 grupa entuzjastów żeglugi i historii podjęła się rewitalizacji statku, która po 6 latach przywróciła jednostkę do żeglugi. Obecnie dawny lodołamacz pływa jako statek muzealno-szkoleniowy. Przeznaczony jest do edukacji historyczno-kulturalnej, w szeroko pojętym zakresie historii dróg wodnych, żeglugi śródlądowej, budownictwa wodnego, ekologii, jak również kultury i historii regionu, w którym został przywrócony do życia. Dwugodzinne rejsy „Kuną" rozpoczynają się i kończą przy bulwarze wschodnim w Gorzowie Wielkopolskim. Wyżej wymienieni armatorzy oferują również rejsy okolicznościowe, imprezowe czy tematyczne. Istnieje możliwość wyczarterowania statku na konferencje czy study tour (http://www.portgorzow.pl/kuna/).

Fot. 7.4.5. Statek muzealno-szkoleniowy – lodołamacz „Kuna"
Źródło: P. Pasieczny

Ostatnią grupą w klasyfikacji statków pasażerskich są tramwaje wodne. Jednostki są wykorzystywane jako środek transportu publicznego. Przykładem funkcjonowania w tej formie komunikacji miejskiej na polskich odcinku MDW E70 jest miasto Bydgoszcz. W 2004 roku uruchomiono regularne rejsy po Brdzie. Początkowo tramwaj wodny kursował na trasie Rybi Rynek – Tesco, w 2005 roku jednak dodano dwa nowe przystanki: Astoria

i WSG. Obecnie tramwaje wodne kursują na trzech liniach, tj. „Słoneczna" (Rybi Rynek – Hala Łuczniczka – Tesco – Słoneczny Młyn – Dworzec Autobusowy – Rybi Rynek), „Staromiejska" (Rybi Rynek – Wyspa Młyńska – WSG – Astoria – Rybi Rynek) i „Wschodnia" (Rybi Rynek – Hala Łuczniczka – Tesco – WSB – Stocznia – Brdyujście, Brdyujście – Stocznia – WSB – Słoneczny Młyn – Dworzec Autobusowy – Rybi Rynek). Z powodu rewitalizacji nabrzeży Brdy oraz remontu śluzy Miejskiej i śluzy Okole od 2015 roku zawieszono dotychczasową trzecią linię „Szlakiem śluz" (Rybi Rynek – śluza Miejska – śluza Czyżkówko – śluza Okole – marina Gwiazda). W zamian uruchomiono kursy do Brdyujścia. Tramwaje wodne kursują w sezonie wiosenno-letnim od maja do września. Organizatorem kursów po akwenach w mieście jest Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, zaś operatorem Żegluga Bydgoska.

Bydgoski Tramwaj Wodny obsługują trzy jednostki. Linie „Słoneczna" i „Staromiejska" obsługiwane są statkami o napędzie solarnym przez „Słonecznik" (fot. 7.4.6) i „Słonecznik II", zaś linia „Wschodnia" obsługiwana jest zabytkowym statkiem m/s „Bydgoszcz". Jednostka „Słonecznik" jest energią pobieraną przez baterie słoneczne, dzięki czemu statek jest jednostką w 100% przyjazny środowisku. Na pokładzie mieści się 28 pasażerów oraz dwóch członków

Fot. 7.4.6. Tramwaj wodny w Bydgoszczy „Słonecznik"
Źródło: R. Wasil

załogi, a maksymalna prędkość tej jednostki wynosi 12 km/h. „Słonecznik II" jest bliźniaczą jednostką pierwszego tego rodzaju statku solarnego w Bydgoszczy, który został włączony do eksploatacji w 2010 roku. Z kolei m/s „Bydgoszcz" zbudowano w 1913 roku w stoczni Gebruder Wiemann w Brandenburgu. Następnie w 1940 roku został przebudowany z parowca na motorowiec, zaś 1945 roku został zatopiony w wodach Zalewu Wiślanego. W 1946 roku został wydobyty i odbudowany w stoczni w Gdańsku. W 1950 roku trafił do Żeglugi Bydgoskiej, gdzie pełnił służbę jako holownik do 1995 roku, po czym został wycofany. W 2000 roku po kolejnej przebudowie i nadaniu nazwy „Bydgoszcz", kursuje od 2004 roku jako tramwaj wodny w Bydgoszczy. Może zabrać ok. 12 pasażerów (http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/...).

W planach rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego przewidywana jest przebudowa istniejących i budowa nowych przystanków tramwaju wzdłuż Brdy, docelowo aż do Wisły.

Komunikacja z wykorzystaniem tramwajów wodnych jest również organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku. W ramach projektu „Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku" zbudowano nowe przystanki dla tramwaju wodnego. Utworzono dwie linie tramwaju wodnego F5 (Żabi Kruk – Zielony Most – Targ Rybny – Wiosny Ludów – Nabrzeże Zbożowe – Twierdza Wisłoujście – Westerplatte – Nowy Port Latarnia Morska – Brzeźno falochron zachodni; do Brzeźna od 2016) i F6 (Targ Rybny – Wiosny Ludów – Sienna Grobla II – Tamka – Stogi – Sobieszewo – Narodowe Centrum Żeglarstwa przez Sobieszewo od 2015; od 2016 odwrócono kolejność obsługi i Sobieszewo stało się przystankiem końcowym). Obie linie obsługiwane są przez dwa statki pasażerskie Żeglugi Gdańskiej tj. SONICA i SONICA I. Parametry techniczne obu jednostek zdeterminowane są przez warunki żeglugowo-nawigacyjne na rzece Stara Motława na odcinku od Zielonego Mostu ul. Stągiewnej do ul. Pod Zrębem/Żabi Kruk, a zwłaszcza prześwity nad zwierciadłem wody pod mostami. Ich długość to 20 m, szerokość 5 m i wysokość 2,5 m. Jednostki te mogą osiągać prędkość 7 węzłów. Statki mają możliwość jednorazowego przewozu 40 osób i 5 rowerów. Wszyscy pasażerowie zapewnione mają miejsca siedzące w zabudowanym i przeszklonym salonie w celu ochrony przed zimnem lub deszczem. Tramwaje wodne pływają w okresie od 1 maja do 30 września. Od kilku lat obserwowana jest tendencja wzrostowa w korzystaniu z tej formy pływania, jaką jest rejs tramwajem po Motławie i Martwej Wiśle. Korzysta z niej coraz więcej mieszkańców i turystów. Rok 2012 to 11 375 osób i 270 rowerów, rok 2013: 25 794 osoby

i 488 rowerów, rok 2014: 31 801 osób i 587 rowerów, rok 2015: 43 885 osób i 921 rowerów, rok 2016: 47 240 osób i 1225 rowerów (http://gdansk.naszemiasto.pl/artykul/tramwaj...).

Turystyka wodna na rzekach staje się z każdym rokiem popularna. To ciekawy sposób na zwiedzanie i kontakt z przyrodą, ale też daje możliwość uprawiania sportu lub rekreacji wodnej. Jedną z cieszących się coraz większym zainteresowaniem pływaniem po rzekach i kanałach jest turystyka wędrowna zwana z angielskiego bargingiem (barge – barka), a w Polsce, coraz częściej, hydrocaravaningiem. Od wielu lat jest bardzo popularna w Europie. Sprzyjają temu dobrze rozwinięte i utrzymane sieci wodnych dróg śródlądowych oraz stosowne uregulowania prawne. W Polsce do niedawna była obecna epizodycznie, lecz od kilku sezonów sytuacja powoli się zmienia, ponieważ rozpoczęły działalność firmy czarterowe, z których część legitymuje się międzynarodowym zasięgiem oddziaływania (*Wędruj barką!* 2010).

Polski odcinek MDW E70 stwarza optymalne warunki do uprawiania tej formy spędzania wolnego czasu. Dodatkowo wypożyczenie barki, zwanej również hauseboaty (hausboty) (fot. 7.4.7), umożliwią nowe przepisy o żegludze śródlądowej, które pozwalają wyczarterować nawet bez patentu motorowodnego jednostkę, której moc silnika nie przekracza 75 kW, a długość kadłuba nie

Fot. 7.4.7. Hauseboat – barka turystyczna typu Weekend 820
Źródło: R. Wasil

przekracza 13 m. Trzeba jednak odbyć szkolenie w zakresie bezpieczeństwa na wodzie, organizowane przez firmy wypożyczające tego typu barki. Hausboat jest zazwyczaj 5-6 lub 6-7-osobowy, a jego sterowanie jest naprawdę proste. Pływanie barką jest wyjątkowo bezpieczne. Łódź porusza się z niewielką prędkością ok. 8-10 km/h. Gumowe odbijacze chronią burty przed obtarciem. Pokład jest otoczony metalowymi relingami – barierkami. Dzięki odpowiedniemu kształtowi kadłuba na barce nie ma przechyłów. Dużym atutem takich jednostek jest ich małe zanurzenie. W zależności od typu jednostki, np. popularny Weekend 820 – jacht spacerowy ma zanurzenie 35 cm, a Vistula 30 czy Haber 33 do 50 cm (*Wakacje*…, 2014).

Hauseboaty zapewniają pełen komfort podczas długiej podróży. Standardowym wyposażeniem jest oprócz łazienki z WC i prysznicem z ciepłą wodą, także centralne ogrzewanie, kuchnia z lodówką oraz radio i telewizor z DVD. Każdy jacht posiada miejsca do spania w dwóch lub trzech wydzielonych pomieszczeniach oraz szafki na ubrania i rzeczy osobiste. Charakterystyczny jest obszerny kokpit zakończony pawężą, co zapewnia pełne bezpieczeństwo w turystyce rodzinnej, szczególnie z małymi dziećmi. Przed deszczem i słońcem kokpit osłania dach. W razie niepogody można zasłonić część lub cały kokpit dopinanymi do dachu i pokładu elementami z materiału. Barki mają duże zbiorniki na paliwo i wodę oraz pojemne akumulatory, systematycznie doładowywane podczas pracy silnika, jednostki są właściwie samowystarczalne. Ponadto każda jednostka wyposażona jest we wszystko, co na wodzie niezbędne, m.in. komplet lin, kotwice, czerpaki, wiadra, ciepłe śpiwory i koce dla wszystkich pasażerów.

Polski odcinek MDW E70, a zwłaszcza jego najbardziej popularne odcinki, tj. Wielka Pętla Wielkopolski i Pętla Żuławska obsługuje 18 firm czarterujących hauseboaty. Ich flota w sumie liczy ponad 60 jednostek, najbardziej popularnym jachtem jest jednostka typu Weekend 820, produkowana przez polską stocznię Agro Yacht z Nowego Tomyśla. Poniżej wykaz najważniejszych firm czarterujących barki turystyczne pływające na polskim odcinku MDW E70 (tab. 7.4.1).

Turystyka jachtowa na rzekach staje się popularna. To dobry sposób na zwiedzanie i kontakt z przyrodą. Z roku na rok zainteresowanie tego typu rejsami rośnie, w tym wycieczkami motorowodnymi (np. łodzią motorową). Szlak MDW E70 jest wprost stworzony do takich rejsów. Przemawia występowanie walorów naturalnych w postaci rzek i kanałów, atrakcji turystycznych wokół szlaku czy nowej i zmodernizowanej infrastruktury

Tab. 7.4.1. Czartery barek pływających po polskim odcinku MDW E70

Lp.	Nazwa firmy czarterującej	Proponowane trasy	Flota	Typy jachtów
1.	CZARTERJACHT.EU	Wielka Pętla Wielkopolski	2	Weekend 820
2.	Żegluga na Warcie	Wielka Pętla Wielkopolski	2	Kemot 33, Kemot 36
3.	Warta czarter	Wielka Pętla Wielkopolski	7	Weekend 820, Sun Camper 30 Lux, inne własne konstrukcje
4.	www.rejsynawarcie.pl	Wielka Pętla Wielkopolski, Warta, Noteć	2	Weekend 820
5.	WEEKEND NA WODZIE	Wielka Pętla Wielkopolski, Warta, Odra	3	Weekend 820
6.	Wakacje na barce	Wielka Pętla Wielkopolski	1	Weekend 820
7.	„Horyzont" Joanna Grochowska-Ludzkowska	Wielka Pętla Wielkopolski, Jez., Gopło, Noteć	4	Weekend 820
8.	„Farwater – Ryszard Braun	Wielka Pętla Wielkopolski, Warta, Odra, Noteć	3	Weekend 820
9.	Żegluga Wiślana	Pętla Żuławska, Wielka Pętla Wielkopolski	8	Weekend 820, Vistula Cruiser 30, Haber 33 Reporter
10.	jacht bez patentu.eu	Brda, Kanał Bydgoski, Noteć, Wielka Pętla Wielkopolski i Zalew Koronowski	1	Weekend 820
11.	Cruzeo.pl	Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła	5	Courier, Nexus, Timothy
12.	Ravelion	Wielka Pętla Wielkopolski	1	Weekend 820
13.	TwójCzarter.pl	Pętla Żuławska	2	Weekend 820
14.	Iczarter	Pętla Żuławska	7	Weekend 820, River Cruiser 39, Vistula Cruiser 30, Nautika 830 MC, Sun Camper 30, Merry Fisher 530
15.	Delta-Boats	Pętla Żuławska	1	TYTAN 818
16.	KUHNLE-TOURS	Pętla Żuławska	3	Kormoran 1280, 1140 i 940
17.	Barkami.pl	Pętla Żuławska	3	Weekend 820, Vistula Cruiser 30, Haber 33 Reporter
18.	Good Time Czarter	Pętla Żuławska	2	Calipso 750, River Cruiser 39
19.	Delphia Marina	Pętla Żuławska	3	Nautika 1150 Voyage oraz Horizon 1150
20.	Tratwy na Żuławach	Pętla Żuławska	3	Konstrukcja własna

Źródło: opracowanie własne

żeglarskiej. Szlak ten umożliwia indywidualne pływanie osobom posiadającym własne bądź klubowe jednostki (jachty i łodzie motorowe, housboat'y). Podobnie można mówić o turystce kajakowej, gdzie na polskim odcinku MDW E70 organizowane są spływy lub wycieczki kajakowe. Z oferty spływu kajakowego dedykowanej MDW E70 możemy skorzystać m.in. z wypożyczalni kajaków w Krzyżu Wielkopolskim, Pile, Kłodawie k. Gorzowa Wlkp., Mieszkowicach, Dębnie, Drezdenku, Ujściu, Czarnkowie, Nakle nad Notecią, Bydgoszcz czy Białej Górze (tab. 7.4.2).

Tab. 7.4.2. Wybrane wypożyczalnie kajakowe oferujące spływy polskim odcinkiem MDW E70

Lp.	Nazwa firmy	Proponowane trasy
1.	Kajak – Fan	Warta – Skwierzyna-Gorzów Wlkp. dystans 34 km, czas płynięcia ok. 6-7 h, – Borek-Gorzów Wlkp. dystans 23 km, czas płynięcia ok. 4-5 h, – Gorzów Wlkp.-Świerkocin dystans 29 km, czas płynięcia ok. 6 h, – Gorzów Wlkp.-Kostrzyn dystans 53 km, czas płynięcia ok. 12 h, – Międzychód-Gorzów Wlkp. dystans 70 km, czas płynięcia ok. 14 h. Noteć – Trzebicz-Santok dystans ok. 27 km, czas spływu ok. 5-6 h, – Drezdenko-Santok dystans ok. 37 km, czas spływu ok. 8 h dla wprawionych.
2.	Tramp spływy kajakowe	Odra – Kostrzyn nad Odrą – Porzecze (631 km Odry) – 16 km (ok. 3 h), – Porzecze – Czelin (640 km Odry) – 9 km (ok. 2 h), – Czelin – Gozdowice (645 km Odry) – 5 km (ok. 1 h), – Gozdowice – Osinów Dolny (662 km Odry) – 17 km (ok. 3,5 h). Warta – Santok (66 km Warty) – Gorzów Wielkopolski (56 km Warty) – 10 km (ok. 2,5 h) – Gorzów Wielkopolski – Świerkocin (28 km Warty) – 28 km (ok. 7 h) – Świerkocin – Kłopotowo (prom, 19 km Warty) – 9 km (ok. 1,5 h) – Kłopotowo (prom) – Kostrzyn nad Odrą (ujście Warty, 0 km Warty, 618 km Odry) – 19 km (ok. 4 h) – Kostrzyn nad Odrą – Porzecze (631 km Odry) – 13 km (ok. 3 h)
3.	Agencja Turystyczna Kajakajak	Warta – Skwierzyna 92 km – Santok 66 km – Gorzów Wlkp. 56 km – Świerkocin 28 km – Kostrzyn nad Odrą Noteć – Nowe Bielice 49 km – Stare Bielice 44 km – Drezdenko 39 km – Trzebicz 29 km – Santok
4.	Kajaki Kotwica	Warta, Noteć

5.	Marina Czarnków	Noteć
6.	Nurt Ujście Aktywny Wypoczynek	Noteć – Białośliwie – Ujście – Ujście – Czarnków
7.	FUN4U	Noteć
8.	Przystań Powiat Nakielski	Noteć, Kanał Bydgoski
9.	Bydgoskie Kajaki	Kanał Bydgoski, Brda Bydgoska – Gościeradz – Brdyujście Wisła – Solec Kujawski – Stary Fordon (11 km) – Toruń – Solec Kujawski (28 km) – Toruń – Bydgoszcz (39 km) – Bydgoszcz – Chełmno (33 km) – Solec Kujawski – Chełmno (42 km)
10.	Przystań Bydgoszcz	Brda Bydgoska
11.	Uranos spływy kajakowe	Brda Bydgoska, Wisła (Fordon – Chełmno), Kanał Bydgoski
12.	Kajaki Sztum	Pętla Żuławska, Wisła
13.	Fala – ognisko sportów wodnych w Elblągu	Elbląg
14.	Kąpielisko Miejskie w Malborku	Nogat

Źródło: opracowanie własne

Należy zaznaczyć, że wykorzystanie polskiego odcinka MDW E70 dla potrzeb obsługi ruchu turystycznego będzie stanowiło istotny impuls do aktywizacji gospodarczej regionów położonych w sąsiedztwie rzek i kanałów. Istotny wpływ będzie miał dalszy rozwój sieci portów, przystani żeglarskich i stanic kajakowych jako nie tylko bazy pobytowej, ale również jako bezpiecznych i komfortowych miejsc schronienia w trakcie odbywania rejsów po drogach wodnych. Ponadto obserwowany wzrost zamożności i mobilności społeczeństwa również będzie determinował zwiększone zainteresowanie podróżami m.in. po szlakach wodnych. To z kolei tworzy podstawę do dalszej ekspansji firm czarterujących m.in. jachty czy hauseboaty, ale też operatorów statków i tramwajów wodnych organizujących rejsy wycieczkowe.

8.

Ocena stanu realizacji koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70

Problematyka niniejszego rozdziału dotyczy przede wszystkim analizy stanu realizacji *Koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70* (zwanej dalej *Koncepcją*) w układzie poszczególnych województw pod kątem wybranych zadań inwestycyjnych dla rozwoju turystyki wodnej na polskim odcinku MDW E70.

Koncepcja stanowi jeden z dwóch głównych dokumentów MDW E70. Jego dopełnieniem jest *Strategia programowo-przestrzenna MDW E70*, o której była mowa w rozdziale 5.3. MDW E70 jako element rozwoju regionalnego. Politykę rozwoju stanowi konsekwentne i skuteczne wdrażanie w życie planów i programów (Kudłacz 1999). *Koncepcja* jest jednym z takich instrumentów. Został w niej określony zakres zadań inwestycyjnych, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia zamierzonych w Strategii programowej MDW E70 celów oraz wizji rozwoju i przyszłości szlaków wodnych Odry, Warty, Noteci, Kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły, Nogatu, Szkarpawy i Zalewu Wiślanego. Wiele z określonych w niej przedsięwzięć związanych jest z turystyką wodą i zagospodarowaniem terenów nadrzecznych.

W ostatnim dziesięcioleciu samorządy (samodzielnie lub w partnerstwie) leżące wzdłuż MDW E70, dostrzegając nadrzeczny potencjał i sięgając po fundusze unijne, podjęły trud i zrealizowały szereg działań o charakterze inwestycyjnym, związanych z aktywizacją turystyczną rzek i terenów nadrzecznych. Część z tych inwestycji zostało wyróżnionych i docenionych

na arenie krajowej, przyczyniając się ponadto do promocji miejscowości, na terenie których zostały zrealizowane przedmiotowe projekty. Warto zatem z perspektywy 2017 roku, i minionego okresu programowania europejskiego 2007-2013, przeanalizować i ocenić stan realizacji wybranych zadań inwestycyjnych na drodze wodnej E70 (Muszyńska-Jeleszyńska, Marciniak 2016).

Z punktu widzenia rozwoju regionalnego charakter podejmowanych przez samorządy działań wymagał zaangażowania w problematykę programowania rozwoju, a następnie wdrażania przyjętych ustaleń. Zarządzanie strategiczne w obrębie jednostki terytorialnej wymaga określenia długofalowych kierunków rozwoju, wykorzystujących istniejące szanse i czynniki rozwoju (Potoczek 2001). Samorządy województw położone wzdłuż MDW E70 zastosowały instrument zarządzania strategicznego w obszarze zagospodarowania terenów wzdłuż analizowanego szlaku, o czym dowodzą opracowane wspólnie dokumenty strategiczne MDW E70, określające potencjał i czynniki do rozwoju tych obszarów i długofalowe cele rewitalizacji MDW E70, które następnie było i są konsekwentnie wdrażane w życie. Zestawienie zrealizowanych inwestycji, które stanowi główną część tego rozdziału, jest tego wymiernym potwierdzeniem.

Kluczową rolę w rewitalizacji MDW E70 realizowanej na szczeblu samorządowym odgrywa turystyka, w tym przede wszystkim turystyka wodna. By mogła ona się rozwinąć należało zbudować infrastrukturę i udostępnić ją turystom. Turysta wodny odwiedzając miejsca postoju oczekuje pewnego standardu, którego w przypadku MDW E70 nierzadko doświadczył pływając po drogach wodnych Europie Zachodniej. Zatrzymując się w danej przystani czy porcie spodziewa się określonych warunków i atrakcji turystycznych, przyciągających go do tego miejsca. Można zatem przyjąć, że koncepcja budowy przystani i portów na polskim odcinku MDW E70 powinna stanowić uzupełnienie – przedłużenie – szlaku, w sposób nieodbiegający od tego jaki jest np. na odcinku drogi wodnej z Berlina do Hohensaaten. Stąd wniosek, iż by przezwyciężyć barierę infrastrukturalną w zakresie rozwoju turystyki wodnej na tym odcinku, należy wziąć pod uwagę zarówno wyposażenie bazy turystycznej, jakość usług oferowanych przez poszczególne przystanie oraz częstotliwość ich rozlokowania wzdłuż szlaku. Koncepcja programowo-przestrzenna MDW E70 właśnie w taki sposób ujmuje zaproponowane w niej działania. Wartość dodaną jej realizacji, poza celem głównym, jakim jest wyznaczenie optymalnych lokalizacji dla budowy sieci marin i przystani, stanowi rodzaj strategicznego bodźca dla rozwoju lokalnej infrastruktury i szeroko pojmowanej rewitalizacji.

Rozwój MDW E70 postrzegany jest jako silny magnes w rozwoju turystyki regionów, a także jako ważny element przyrody. Zagospodarowanie nabrzeży w pewnym sensie zwraca uwagę na samą drogę wodną, jej stan techniczny i potrzebę modernizacji oraz konieczność systematycznego prowadzenia prac utrzymaniowych. Zapewnienie właściwych parametrów technicznych drogi wodnej (minimum II klasa głębokości tranzytowej przez cały sezon nawigacyjny) stanowi o możliwości jej gospodarczego wykorzystania. W przeciwnym razie wszystkie działania i środki finansowe zainwestowane w rewitalizację i zagospodarowanie nabrzeży zostaną zmarnotrawione, a nowo wybudowana infrastruktura ulegnie dekapitalizacji i w przyszłości ponownie może stać się obszarem problemowym.

Zadania inwestycyjne w *Koncepcji* zostały pogrupowane następująco:

- inwestycje związane z budową, rozbudową i przebudową portów, przystani i pomostów cumowniczych,
- inwestycje związane z poprawą infrastruktury drogi wodnej, głównie pod kątem żeglugi turystycznej, np. pomosty cumowniczo-zejściowe na śluzach,
- inwestycje liniowe związane z poprawą dostępności poszczególnych elementów sieci (np. ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-jezdne, drogi dojazdowe, parkingi i in.),
- inwestycje związane z rozbudową zaplecza istniejących portów i przystani, bez konieczności rozbudowy infrastruktury hydrotechnicznej,
- inwestycje bezpośrednie w produkty turystyczne (np. szlaki kajakowe, oznakowanie i informacja turystyczna i in.).

Czynnikami determinującymi lokalizacje poszczególnych portów, przystani i pomostów są:

- punkty węzłowe dróg wodnych,
- przeszkody nawigacyjne (np. śluzy czy mosty zwodzone wymagające oczekiwania na przejście i uiszczenia opłaty),
- ujścia rzek i szlaków niesklasyfikowanych jako drogi wodne, ale stanowiących ich atrakcyjne dopełnienie np. jako szlaki kajakowe,
- istniejące, choć w większości nieużytkowane baseny portowe i nabrzeża,
- dobra dostępność komunikacyjna – istniejące drogi dojazdowe lub przeprawy mostowe,
- występowanie w pobliżu atrakcji turystycznych.

Żeglugę turystyczną można podzielić na dwie gałęzie:

- żeglugę turystyczną zbiorową – realizowaną przez statki pasażerskie, z wykwalifikowana załogą, których pasażerowie nie uczestniczą czynnie w sterowaniu jednostką. Żegluga ta dzieli się na trzy rodzaje: tzw. spacerową, wielogodzinną i hotelową,
- żeglugę turystyczną indywidualną – realizowaną przez amatorów, samodzielnie sterujących jednostkami, którymi się poruszają. Żegluga ta dzieli się również na trzy rodzaje: jachting jednostkami żaglowymi, jachting motorowy, wycieczki kajakowe.

Analizowany w monografii obszar badań to polski odcinek MDW E70 z uwzględnieniem podziału na następujące kategorie funkcjonalno-użytkowe poszczególnych obiektów turystyki wodnej: bazowe porty turystyki wodnej, przystanie, pomosty cumownicze, bulwary. Przyjęte w *Koncepcji* lokalizacje obiektów są umiejscowione w tzw. punktach węzłowych, które zgodnie z *Koncepcją* umożliwiają cumowanie jednostek indywidualnych w odległości max. 20-25 km. Do punktów węzłowych należą: Kostrzyn nad Odrą, Gorzów Wielkopolski, Santok, Krzyż Wielkopolski, Czarnków, Ujście, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Korzeniewo, Biała Góra, Gniew, Gdańska Głowa, Przegalina (południowa), Malbork, Górki Zachodnie, Rybina, Elbląg, Krynica Morska, Kąty Rybackie, Frombork.

Analiza wybranych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju turystyki wodnej na polskim odcinku MDW E70

Turystyka może stanowić istotny czynnik aktywizacji gospodarczej miejscowości, gmin i regionów. Z analizy systemu realizacji *Koncepcji* można wyróżnić grupy podmiotów odpowiedzialnych za projektowanie, budowę, rozbudowę i przebudowę infrastruktury turystyki wodnej (inwestor i beneficjent – por. tab. 8.2). Są nimi przede wszystkim regionalne i lokalne jednostki samorządu terytorialnego, a następnie przedsiębiorstwa turystyczne oraz organizacje i stowarzyszenia powiązane statutowo z turystyką wodną (np. Związek Miast i Gmin Nadnoteckich, spółka z o.o. Pętla Żuławska).

Należy sobie w tym miejscu zadać pytanie, jaką rolę odgrywa samorząd województwa w kształtowaniu polityki rozwoju turystyki wodnej. Otóż poza kwestią możliwości finansowania tego rodzaju projektów, związaną przede wszystkim z instrumentami finansowym (w tym środkami własnymi, funduszami UE, dotacjami celowymi i in.), samorząd województwa odpowiada za kształtowanie polityki rozwoju turystyki wodnej w regionie. Definicję polityki turystycznej Wodejko określił jako działalność polegającą na określe-

niu celów ekonomicznych, politycznych, społecznych i kulturalnych związanych z rozwojem turystyki, uzyskiwaniu pozytywnych efektów wynikających z istnienia popytu i podaży, dążeniu do zaspokajania potrzeb społecznych w zakresie uprawiania turystyki i precyzowaniu środków niezbędnych do tego (Wodejko 1998). W przypadku MDW E70 koncepcja rewitalizacji na cele turystyczne stała się przedmiotem współpracy ponadregionalnej pięciu województw położonych wzdłuż szlaku. Jednomyślność w projektowaniu, a następnie realizacji zapisów dokumentów strategicznych, próba stworzenia spójnego produktu turystycznego oraz wspólne dążenie do usunięcia przeszkód na drodze wodnej i poprawy warunków nawigacyjnych to tylko wybrane cele tej współpracy. Samorządy dostrzegają popyt i podaż na ten rodzaj usług, a dzięki zróżnicowaniu kulturowemu wzdłuż szlaku każdy (samorząd), w przypadku uruchomienia żeglugi turystycznej, osiągnie wymierne korzyści. Rolę turystyki w rozwoju kraju wyznaczają dokumenty strategiczne (Kozak 2009). Tak samo jest w przypadku MDW E70, które zostały wspólnie przedyskutowane, opracowane, a następnie konsekwentnie realizowane.

Tab. 8.1. Zestawienie planowanych i zrealizowanych zadań inwestycyjnych w ramach *Koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70 w latach 2010-2016* – wybrane zadania

Lubuskie	
Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gorzów Wlkp., 57,34 km (Warta)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Istniejący bulwar miejski do dalszej rozbudowy i możliwości obsługi statków – 57,340 km (Warta). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: budowę pomostów kajakowych i modernizację pochylni (slipu) do ich transportu, a także elementy małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Rewitalizacja wschodniej części Bulwaru Nadwarciańskiego (odcinek od mostu Staromiejskiego do ul. Cichońskiego) poprzez adaptację infrastruktury technicznej na cele kulturowe, rekreacyjne i turystyczne (2011). Elementy projektu: molo; pachołki do cumowania; pawilon typu Igloo; pływające fontanny na rzece; voliera dla ptactwa; plac zabaw dla dzieci; altany z ławkami; zegar słoneczny; maszty flagowe; sadzawka w poziomie posadzki; stanowiska rzeźb plenerowych; plac wydarzeń artystycznych na koncerty, występy teatralne, festiwale; balkony z roślinnością; gazony z roślinnością przy filarach wiaduktu; instalacja oświetleniowa; instalacja monitoringu; parking.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gorzów Wlkp., 55,7 km (Warta)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Istniejąca zdekapitalizowana baza wioślarska AWF do rewitalizacji i rozbudowy zaplecza – 57,340 km (Warta). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: modernizację, budowę i przebudowę istniejących urządzeń, obiektów małej architektury, obiektów kubaturowych, instalacji, w celu nadania obiektowi charakteru reprezentacyjnego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Przystań Sportów Wodnych w Gorzowie (2010). Elementy inwestycji: budynek o powierzchni 2,7 tys. m^2 i kubaturze 13,3 tys. m^3); siłownia, kompleks hangarów; zaplecze sanitarne; sportowe; internat; 32 miejsca noclegowe; baza wykładowa i konferencyjna oraz parking.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gorzów Wlkp., 53,5 km (Warta)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Centrum – projektowana duża przystań turystyczna – 54,7 km (Warta). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: przebudowę umocnień brzegu, budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15 m, budowę zaplecza sanitarno-socjalnego i hangarów wraz z warsztatem, budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, budowę i montaż obiektów małej architektury, roboty czerpalne.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Kompleks hotelowo-rekreacyjny z przystanią jachtową nad rzeką Wartą – Marina Gorzów (2013). Elementy inwestycji: basen jachtowym (pow. 0,70 ha) dla jachtów motorowodnych o dł. do 20 m; baza noclegowa (13 obiektów); zaplecze sportowe, gastronomiczne i konferencyjno-dydaktyczne; tereny rekreacyjne (wielofunkcyjne boisko, korty tenisowe, place zabaw, miejsca do grillowania); wypożyczalnia sprzętu pływackiego.

Wielkopolskie	

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Drawsko, 174,4 km (Noteć)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana duża przystań turystyczna – 174,050 km (Noteć). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: budowę miejsc postojowych dla jednostek portowo-turystycznych o dł. do 15 m, systemem pomostów pływających, budowę umocnień brzegu, budowę slipu-pochylni, budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, roboty czerpalne, budowę obrotnicy o średnicy ok. 75 m, budowę nabrzeża dalbowego dla statków pasażerskich i barek, budowę obiektów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Przystań „Yndzel" (2011) Elementy inwestycji: obiekt mariny z zapleczem noclegowym; miejsca do biwakowania i grillowania; tereny sportowe (boisko do siatkówki plażowej); pływające pomosty z punktami do poboru wody i energii elektrycznej; slip zewnętrzny i wewnętrzny; infrastruktura (możliwość opróżniania zbiorników sanitarnych, uzupełnienia paliwa).

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Wrzeszczyna, 157,65 km (Noteć)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Śluza nr 19 – projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego – 155,530 km (Noteć). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: roboty czerpalne, budowę kierownic, budowę dalb postojowych dla dużych jednostek, odtworzenie i budowę umocnień brzegu, mechanizację napędów, budowę oznakowania nawigacyjnego, w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Przystanek wodny we Wrzeszczynie (2014). Elementy inwestycji: wiata z zapleczem sanitarnym; bezodpływowy zbiornik na nieczystości ciekłe; przyłącze elektryczne i wodociągowe; pomost pływający o (6,0 m x 2,3 m), trap (wym. 5,0 m x 1,2 m); miejsce na ognisko; grill; ogrodzone boiska do siatkówki plażowej (24 x 16 m); oświetlenie solarne; stół zewnętrzny do tenisa stołowego; ławy-stoły drewniane; tablice informacyjne.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Czarnków, 132,1 km (Noteć)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowany basen dla małych jednostek turystycznych – 131,980 km (Noteć). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: roboty czerpalne, budowę kierownic, budowę dalb ostojowych dla dużych jednostek, odtworzenie i budowę umocnień brzegu, mechanizację napędów, budowę oznakowania nawigacyjnego, w niektórych przypadkach budowę małych przystani dla jednostek turystycznych wraz z infrastrukturą.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Przystań wodna w Czarnkowie (2011). Elementy inwestycji: pływające pomosty dla ok. 25 jachtów i łodzi o dł. do 8 m; miejsce do cumowania 1 jednostki o dł. do 26 m; slip; pole namiotowe; miejsce do grillowania; wypożyczalnia sprzętu sportowego; budynek kapitanatu portu, zaplecze socjalne; magazyn; hala magazynowo-remontowa; drogi i ciągi piesze; parking, oświetlenie; tereny zielone, mała architektura.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Ujście, 105,9 km (Noteć)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża dla małych jednostek turystycznych.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Przystań wodna w Ujściu (2011). Elementy inwestycji: pomost cumowniczy; budynek z szatnią; magazyn, sanitariaty; kuchnia; przechowalnia kajaków; wypożyczalnia sprzętu turystycznego (kajaki, rowery); ok. 20 miejsce noclegowych.

Kujawsko-Pomorskie	
Miejscowość, kilometr (rzeka)	Nakło nad Notecią, 39,7 km (Noteć)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	1. Istniejąca przystań Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej do modernizacji i rozbudowy – 39,900 km (Noteć). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: budowę placu zabaw przy ul. Hallera, budowa ciągu spacerowego (bulwaru) łączącego dwa skrajne punkty zespołu rekreacyjnego, budowę przystani kajakowej w starym basenie portowym, budowę przystani wodnej z zapleczem, rewitalizację kąpieliska na terenie „Łazienek". 2. Projektowana duża przystań turystyczna z zapleczem rekreacyjnym – 39,900 km (Noteć). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych systemem pomostów pływających, budowę umocnień brzegu, budowę slipu-pochylni, budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, budowę plaży na zakończeniu starorzecza, – roboty czerpalne, budowę obiektów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Przystań wodna w Nakle nad Notecią (2014). Elementy inwestycji: nowy basen portowy (pow. 10 tys. m^2); pomosty pływające dla 30 jednostek różnej wielkości; nowy budynek przystani (809,16 m^2) – kapitanat portu; bosmanat; warsztat szkutniczy; miejsca noclegowe (5 2-os. pokoi); hangar; sala konferencyjno – dydaktyczną na (ok. 50 osób); infrastruktura sportowa i rekreacyjna (boisko do siatkowej piłki plażowej, plac zabaw, boisko do gry w boule i do badmintona); pole namiotowe; miejsca parkingowe; elementy małej architektury; wypożyczalna sprzętu. Obiekt o funkcji turystycznej, dydaktycznej, szkoleniowej i administracyjnej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Bydgoszcz, 13,05 – 10,03 km (Brda)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Przystanek tramwaju wodnego „Astoria" 12,8 km (Brda). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego „Astoria" wraz z zapleczem. Nabrzeże dla statków pasażerskich w rejonie Rybiego Rynku wraz z przystankiem tramwaju wodnego „Rybi Rynek" – 11,05 km (Brda). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przystosowanie nabrzeża dla statków pasażerskich oraz dla krótkotrwałego postoju małych jednostek turystycznych. Projektowany przystanek tramwaju wodnego oraz projektowana plaża w pobliżu hali sportowej „Łuczniczka" – 9,32 km (Brda). Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystanku tramwaju wodnego wraz z zapleczem oraz pływającego basenu – plaży.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Bydgoski Węzeł Wodny – rewitalizacja bulwarów i nabrzeży polegająca na polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego – I etap. W ramach projektu: Zagospodarowano bulwary i nabrzeża lewego brzegu Brdy na odcinku od mostu kolejowego przy ul. Unii Lubelskiej do mostów Solidarności, w tym: przebudowano nabrzeża i zbudowano schody terenowe, wykonano ciągi piesze i rowerowe, oświetlono teren i elementy małej architektury, pobudowano urządzono mini skate-parki i place zabaw oraz zainstalowano monitoring. Wybudowano 4 przystanki tramwaju wodnego z zagospodarowaniem przyległego do przystanków terenu: na lewym brzegu Brdy przystanki: „Astoria" (13,05 km – Brda) i „PKS" (10,54 km – Brda), na prawym brzegu Brdy przystanki: „Łuczniczka" (10,03 km – Brda) i „Rybi Rynek" (11,2 km – Brda). Wybudowano schody łączące ulicę Stary Port z bulwarem przy moście im. Sulimy-Kamińskiego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Bydgoszcz (Brda)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Przystanek tramwaju wodnego „Młyny" – 9,480 km (Brda) Przystanek tramwaju wodnego „Parkowy" – 8,800 km (Brda) Przystanek tramwaju wodnego „Most" – 7,650 km (Brda) Projektowane przedsięwzięcia obejmować będą budowę przystanków tramwaju wodnego „Młyny", „Parkowy", „Most" wraz z zapleczem.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W ramach Bydgoskiego Tramwaju Wodnego w Bydgoszczy na rzece Brdzie zlokalizowane są także następujące przystanki: Wyższa Szkoła Gospodarki (WSG) – 12,7 km Brda, Wyspa Młyńska – 11,9 km Brda, Słoneczny Młyn – 9,44 km Brda, Tesco – 9,37 km Brda, Wyższa Szkoła Bankowa (WSB) – 8,0 km Brda, Stocznia – 5,58 km Brda, Brdyujście – 0,9 km Brda.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Bydgoszcz, 12,1 km (Brda)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Przystań pasażerska „Zawisza". Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: budowę miejsc postojowych dla niewielkich jednostek turystycznych, budowę zaplecza socjalno-technicznego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Rewitalizacja zdegradowanych terenów sportowych na terenie Wyspy Młyńskiej, polegająca na budowie: przystani jachtowej z bazą noclegową, niezbędnej infrastruktury oraz zjazdów z ul. Tamka (Wyspa Młyńska IV etap – projekt będący IV etapem rewitalizacji Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy).

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Projekt obejmował: – rozbiórkę obiektów istniejących (m.in. starego budynku stanowiącego zaplecze klubu sportowego „Zawisza", – budowę przystani, w skład której wchodzą: pomosty cumownicze z urządzeniami służącymi do zaopatrzenia w wodę, energię elektryczną oraz odbiór ścieków oraz budynki stanowiące bazę noclegową dla „wodniaków" wraz z zapleczem magazynowym, sportowo-rekreacyjnym i niezbędną infrastrukturą, – umocnienie nabrzeży od zachodniej strony ulicy Mennica do rzeki Brdy i nabrzeża od ul. Marszałka Focha do młynów Rothera.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Toruń, 735,75 (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Budowa dużej przestrzeni turystycznej w dawnym basenie AZS. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: przebudowę umocnień brzegu, budowę miejsc postojowych dla jednostek o długości 15 m, budowę slipu-pochylni, budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, budowę nowego wyposażenia instalacyjnego, budowę i montaż obiektów małej architektury, roboty czerpalne.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Remont budynku głównego i hangaru przystani sportów wodnych – bazy treningowej szkoły mistrzostwa sportowego wraz z zagospodarowaniem terenu (2016). Powstał nowoczesny, wielofunkcyjny obiekt, w którym znajdują się hangary na łodzie wioślarskie i żeglarskie oraz szkutnie do naprawy sprzętu, ogólnodostępna marina z pomieszczeniami socjalno-sanitarnymi dla turystów (m.in. z kuchnią i prysznicami), biura, zaplecze sanitarne i szatniowe dla uczniów Szkoły Mistrzostwa Sportowego oraz pomieszczenia towarzyszące: sale odnowy biologicznej, zespół siłowni i ergometrów, basen wioślarski o powierzchni 138,7 m^2 oraz sala konferencyjno-szkoleniowa 170 m^2 zaplecze 3,5 m^2) dla 60 osób wraz z zapleczem. Dodatkowo zakupiono 10 szt. łodzi żaglowych PUCK i 1 łódź żaglowo-wiosłową DZ, które służą do prowadzenia szkoleń żeglarskich. Basen portowy o powierzchni 8 132 m^2.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Toruń, 733,80-735,20 km (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Kompleksowa rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz z utworzeniem stanowisk postojowych dla jednostek turystycznych różnego typu, wraz z możliwością lokalizacji stacji paliw. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: budowę stanowisk postojowych dla statków pasażerskich o dł. do 50 m, budowę pomostów do obsługi niewielkich jednostek turystycznych, budowę stacji paliw na zachodnim

Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	krańcu bulwaru obsługującej również samochodowy, przebudowę umocnienia skarpy brzegowej, budowę nawierzchni zewnętrznego i odwodnienia terenu, budowę obiektów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Kompleksowa rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego. Wyznaczono i zbudowano drogę rowerową wzdłuż nabrzeża Wisły z połączeniem do ul. Bulwar Filadelfijski na odcinku od mostu drogowego do przystani AZS, wyremontowano nawierzchnię ciągów pieszych, utwardzono miejsca na scenę oraz miejsca do grilowania, wymieniono nawierzchnię przed slipem mariny AZS, wyznaczono miejsca rekreacyjno-wypoczynkowe wraz z nową zielenią, zbudowano sieć wodociągową i kanalizacyjną, oświetlenie i monitoringu terenu, przeprowadzono remont nabrzeża Wisły oraz wyposażono przystań AZS, zamontowano pomosty do cumowania (zarówno dla statków pasażerskich o dł. do 50 m – nabrzeże Bulwaru Filadelfijskiego, jak również dla niewielkich jednostek turystyczny – przy basenie przystani AZS), zbudowano obiekty małej architektury, w tym m.in. plac zabaw, boisko do piłki plażowej i badmintona.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Grudziądz, 834,05 km (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana duża przystań turystyczna wraz z zapleczem rekreacyjnym na bazie istniejącego basenu portowego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Zadanie objęło m.in. przebudowę istniejących umocnień, budowę przystani jachtowej i wioślarskiej z centrum szkoleniowym, 2 hangarów, zaplecza sanitarnego pola kamperów, placu dla kamperów, terenów rekreacyjnych, spacerowych i rowerowych, budowę umocnień prawego brzegu rzeki Wisły oraz basenu portowego wraz z pomostami i robotami pogłębiarskimi. W ramach projektu powstała keja z 14 miejscami dla jachtów, łodzi motorowych i houseboatów, z bezpośrednim dostępem do wody i prądu, sanitariaty i prysznice, możliwość zostawienia śmieci i skorzystania ze zlewni do biotoalet. Marina Grudziądz posiada również obiekt noclegowo-konferencyjny z 28 miejscami w pokojach jedno- i dwuosobowych oraz 2 sale szkoleniowo-konferencyjne na 30 osób każda. Na półwyspie portowym znajduje się 12 miejsc dla kamperów, w wydzielonych sektorach do parkowania, posiadające przyłącze oraz osobny budynek sanitariatów.

Pomorskie	
Miejscowość, kilometr (rzeka)	Korzeniewo, 866,7 km PB (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – systemem pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana budowa przystani żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Biała Góra, 886,00 km (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – roboty czerpalne w awanportach, – budowę i modernizację kierownic, – modernizację napędów, – budowę oznakowania nawigacyjnego, – budowę nabrzeża pasażerskiego, – budowę przystani żeglarskiej, – budowę pomostów cumowniczo-zejściowych w awanportach dolnym i górnym.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. Inwestycja polegała na budowie przystani wodnej na rzece Nogat naprzeciwko istniejącej śluzy. Obiekt posiada przystań dla statku pasażerskiego i miejsca postojowe dla jednostek turystycznych (jachtów żaglowych i motorowych), które zostały wyposażone w urządzenia cumownicze (pachoły z przetyczką) i odbojowe (listwy z PVC), drewniany pokład, punkty poboru wody i energii elektrycznej oraz urządzenia bezpieczeństwa – drabinki wyłazowe i zestawy ratownicze. Przystań wyposażona jest również w slip dla łodzi oraz hangar zimowy i sprzęt wodny. Z kolei zaplecze socjalne zawiera toalety z natryskami w tym osobną toaletę dla osób niepełnoprawnych, aneks kuchenny oraz tarasy widokowe w formie drewnianych trejaży ukierunkowane w stronę obiektu. Dodatkowo znajduje się pomieszczenie dla bosmana przystani. W ramach zagospodarowania terenu wykonano ścieżki piesze w kierunku nabrzeża wycieczkowego, miejsca parkingowe, oświetlenie terenu oraz przyłącza sieci instalacyjnych wod.-kan. i elektrycznych.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Tczew, 908,57 km (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – system pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	1) Przystań pasażersko-żeglarska w Tczewie powstała w ciągu bulwarów nadwiślańskich. Przystań dla statków pasażerskich to stały pomost na palach stalowych z liną cumowniczą o długości 102 m. Brzeg pod pomostem wykonany jest jako skarpa umocniona materacami gabionowymi. Wysunięcie pomostu w stronę nurtu rzeki pozwala cumować statkom o długości całkowitej (LOA) do 125 m. Za przystanią pasażerską w górę rzeki, we wnęce brzegowej powstał pomost dla jachtów i małych jednostek, wykonany z pływających pontonów betonowych, od strony brzegu prowadzonych na palach. Długość pomostu zapewnia postój 10 jednostkom. Dostępne są ujęcia wody i przyłącze energii elektrycznej. Na lądzie wzdłuż przystani wybudowano budynek przystani, parterowy, z obszernym tarasem widokowym na dachu. W budynku przystani funkcjonuje restauracja i kawiarnia. Przed budynkiem przystani znajduje się parking samochodowy z 10 miejscami parkingowymi dla samochodów osobowych lub trzech autokarów. 2) Obiekt – pomost cumowniczy. Zadanie obejmowało budowę pomostów cumowniczych wraz z zejściem do pomostów, zlokalizowanych na skarpie lewego brzegu Wisły ok. 1 km w górę rzeki od przystani pasażersko-żeglarskiej, naprzeciwko klubu wioślarskiego i żeglarskiego ZHP. Obiekt posiada 2 pomosty cumownicze, które są nietypowe z uwagi na to, że są prowadzone przez wózek poruszający się po specjalnym torowisku, schodzącym od korony skarpy wiślanej – aż do koryta rzeki. Takie rozwiązanie gwarantuje ciągłą pracę przystani pływającej w pełnym zakresie stanów wody na rzece. Umożliwia to również bezpieczne zejście do rzeki, wodowanie łodzi wioślarskich oraz cumowanie małych jednostek pływających bez względu na stan wody w rzece.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gdańska Głowa, 0,200 km (Szkarpawa)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – roboty czerpalne w awanportach, – budowę i modernizację kierownic,

Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	– modernizację napędów, – budowę oznakowania nawigacyjnego, – budowę nabrzeża pasażerskiego, – budowę przystani żeglarskiej, – budowę pomostów cumowniczo-zejściowych w awanportach dolnym i górnym.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt pomocniczy – śluza. W ramach zadania inwestycyjnego wykonano: instalację elektryczną zasilania i sterowania urządzeniami napędowymi śluzy, modernizację układu napędowego wrót komory śluzy, system monitoringu wizyjnego, który pozwala na obserwację awanportu górnego, awanportu dolnego, komory śluzy za pomocą 3 kamer (w tym celu monitor i rejestrator obrazu zostały zamontowane w biurze obsługi śluzy) oraz układ sterowania automatycznego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Świbno, 939,200 km (Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana przystań żeglarska. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę przystani żeglarskiej w basenie istniejącego portu rybackiego. Program inwestycji obejmuje umocnienie dwóch nabrzeży portowych wraz z budową pomostów cumowniczych, budowę budynku bosmanatu, zaplecza sanitarnego oraz zagospodarowanie terenu przystani.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana przebudowa przystani żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Śluza Przegalina, 0,550 km (Martwa Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana modernizacja infrastruktury żeglugowej wraz z budową zaplecza obsługi ruchu turystycznego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę mostu zwodzonego, – budowę pomostów cumowniczo-zejściowych w awanportach śluzy, – roboty związane z przywróceniem stoczni remontowej do funkcji użytkowej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt pomocniczy – most zwodzony. Inwestycja zlokalizowana jest w Przegalinie w bezpośrednim sąsiedztwie śluzy. W ramach zadania zbudowano most zwodzony w technologii mostu klapowego o rozpiętości przęsła 18,30 m i długości całkowitej 22,5 m. Dodatkowo zmodernizowano budynek sterowni obsługi mostu zwodzonego. Zaprojektowany most zwodzony umożliwia żeglugę jachtów bez składania masztów na drodze wodnej z Gdańska na Zalew Wiślany.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2018 planowana modernizacja śluzy (budowa budynku socjalnego, warsztatowo-magazynowego, budynku magazynowego do obsługi lodołamaczy RZGW, remont i przebudowa budynku maszynowni śluzy południowej i północnej, przebudowa stanowisk postojowych dla jednostek pływających RZGW i wybudowanie ciągłego pomostu cumowniczego, remont umocnień brzegowych awanportów śluz północnej i południowej, remont urządzeń i mechanizmów śluzy północnej, przebudowa układu sieci elektroenergetycznych, wodociągowych, gazowej i sanitarnej, przebudowa automatyki śluzy południowej oraz przebudowa układu dróg wewnętrznych). Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Zakres dofinansowania 85 proc. Jest to element drugiego etapu projektu: Kompleksowe Zabezpieczenie Przeciwpowodziowe Żuław.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Błotnik, ślepa odnoga Martwej Wisły
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie wykonanie robót dla przywrócenie obiektowi funkcji użytkowej, w postaci przystani turystycznej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W części hydrotechnicznej posadowiono pływające pomosty cumownicze dla jachtów mocowane do dalb. Pomosty wyposażone zostały w odnogi cumownicze oraz punkty poboru energii elektrycznej i wody pitnej. W części lądowej zaprojektowano urządzenia związane z obsługą przystani, tj.: trzy pomosty do cumowania, parking dla pojazdów oraz budynek sanitarno-techniczny. Na potrzeby odbioru ścieków z jednostek cumujących przy pomostach zainstalowano instalację kanalizacji sanitarnej podciśnieniowej na wejściu do każdego pomostu. Dodatkowo w zachodniej części przystani znajduje się slip wraz z wyciągarką elektryczną. Nośność i wymiary slipu umożliwiają podnoszenie z wody jachtów balastowych o długości do 12 m. Ponadto przystań posiada dwukondygnacyjny budynek, który na pierwszym piętrze ma taras widokowy, na parterze mieszczą się pomieszczenia administracyjno-szkoleniowe, bosmanat, dyżurka ochrony, toalety, prysznice oraz pralnia. Ponadto zrealizowano linię elektroenergetyczną niskiego napięcia. W 2014 r. rozbudowano istniejącą przystań o dwa pomosty pływające dla jachtów do 12 m oraz pomost dziecięcy wraz z dojściem i slipem. Dodatkowo powstał plac utwardzony do zimowania jachtów. Obok przystani powstała prywatna stocznia jachtowa. W latach 2017-2020 planowana jest dalsza rozbudowa przystani żeglarskiej i budowa stanicy kajakowej wraz z węzłowym punktem międzynarodowej trasy rowerowej R9.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Sobieszewo, 9,00 km (Martwa Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowany most zwodzony przez Martwą Wisłę. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nowego mostu zwodzonego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – most zwodzony. W ramach zadania realizowana jest budowa nowego mostu zwodzonego o łącznej rozpiętości przęseł zwodzonych 59,50 m o parametrach: – długość obiektu – 173 m, – długość obiektu ze skrzydłami – 181,50 m, – rozpiętości teoretyczne przęseł dojazdowych – 2 x 25 m + 2 x 25 Rozpiętość teoretyczna przęseł zwodzonych – 59,5 m – szerokość ustroju niosącego – 14,92 m w tym: szerokość jezdni 7 m, szerokość jednostronnego ciągu pieszego 2,0 m, szerokość ścieżki rowerowej 2,4 m, – światło poziome przęsła żeglownego z uwzględnieniem prowadnic – 50 m, – światło pionowe przęseł żeglownych bez otwierania – 4 m ponad poziom wysokiej wody żeglownej i 5 m ponad poziom wody średniej, – czas otwierania obu przęseł – 120 sekund. Ponadto w realizacji jest budowa odcinka drogi o długości około 900 m, budynek obsługi mostu, przebudowa istniejącego układu drogowego, budowa odcinków ciągów pieszych i rowerowych, budowa i przebudowa oświetlenia, budowa umocnień brzegów Martwej Wisły. Zakończenie robót budowlanych planowane jest na koniec 2017 roku.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Sobieszewo, 9,50 km (Martwa Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana przystań żeglarska. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających przy istniejącym nabrzeżu umocnionym oraz budowę budynku bosmanatu.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana budowa przystani żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Wiślinka, 11,00 km (Martwa Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana duża przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od podstaw przystani żeglarskiej i udrożnienie toru wodnego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W ramach zadnia zrealizowano pomost pływający wyposażony w y-bomy, betonowy slip do wodowania małych jednostek, częściowo utwardzone nabrzeże kamienne, budynek bosmanatu wraz z sanitariatami i hangarem na małe jednostki, małą architekturę: altanka, grill, stojak na rowery, nawierzchnię utwardzoną z płyt betonowych ażurowych.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana jest dalsza rozbudowa przystani żeglarskiej, w tym udrożnienie toru wodnego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Górki Zachodnie Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku (Wisła Śmiała).
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Rozbiórka istniejącego pomostu drewnianego, posadowienie nowego pomostu dla małych jednostek i jachtów żaglowych, kutrów rybackich, jednostek dozoru morskiego o długości 168 m, posadowienie pomostów wewnętrznych w wyposażonych w bezpieczne stanowiska w postaci odnóg cumowniczych, zwiększenie pojemności portu jachtowego o 80 stanowisk postojowych dla jachtów o długości od 6 do 12 m.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – port jachtowy. W ramach zadania rozebrano stary, drewniany pomost, pogłębiono basen przystani do 4,5 m i wzmocniono jego dno. Umocniono przyczółek, przy którym wybudowano nowy pirs (pomost prostopadły do nabrzeża NCŻ). Ma on prawie 115 m długości i 4 m szerokości, konstrukcję żelbetową, z płytą osadzoną na palach. Od strony północnej powstały stanowiska cumownicze dla patrolowca Morskiego Oddziału Straży Granicznej z wydzieloną strefą odpraw granicznych jachtów obcych bander, statku ratowniczego Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa SAR w Gdyni i statku inspekcyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni. Po drugiej stronie do pirsu zainstalowano pomosty pływające ze stanowiskami postojowymi dla 60 jachtów i łodzi, wyposażonymi w urządzenia cumownicze oraz w punkty poboru wody i energii elektrycznej. Na końcu pirsu jest przystanek tramwaju wodnego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Górki Zachodnie Akademicki Klub Morski (Wisła Śmiała)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie dodanie nowych miejsc cumowniczych i zwiększenie jakości zaplecza portu. Zakres inwestycji obejmuje budowę dwóch nowych pomostów, pogłębienie toru wodnego, zagospodarowanie terenu oraz budowę budynków: bosmanatu, sanitariatów i klubowego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana przebudowa portu żeglarskiego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Górki Zachodnie (Wisła Śmiała)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację istniejącego basenu portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje remont nabrzeża i pogłębienie dna basenu portowego, budowę nowych pomostów pływających i budowę nowego nabrzeża cumowniczego wzdłuż brzegu Wisły Śmiałej.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana przebudowa portu żeglarskiego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gdańsk Tamka (Martwa Wisła)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od podstaw przystani żeglarskiej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. Zakres rzeczowy obejmował: roboty przygotowawcze, przebudowę układu drogowego, uzbrojenie terenu, budowę obiektu administracyjnego z bosmanatem, pomieszczeniami sanitarnymi i warsztatem wraz z wyposażeniem, roboty hydrotechniczne, montaż elementów małej architektury, montaż systemu monitoringu wizyjnego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gdańsk Sienna Grobla II (Motława)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od podstaw przystani żeglarskiej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. Zakres rzeczowy obejmował: roboty przygotowawcze, przebudowę układu drogowego, organizację ruchu, uzbrojenie terenu, budowę obiektu administracyjnego z bosmanatem, pomieszczeniami sanitarnymi wraz z wyposażeniem, roboty hydrotechniczne, montaż elementów małej architektury, montaż systemu monitoringu wizyjnego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Gdańsk Żabi Kruk (Motława)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana przystań turystyczna. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę od podstaw przystani żeglarskiej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. Zakres rzeczowy obejmował: roboty przygotowawcze, przebudowę układu drogowego, organizację ruchu, uzbrojenie terenu, budowę obiektu administracyjnego z bosmanatem, pomieszczeniami sanitarnymi i warsztatem wraz z wyposażeniem, roboty hydrotechniczne, montaż elementów małej architektury, wycinkę drzew i krzewów, zabezpieczenie drzew na czas budowy, nasadzenie drzew i krzewów, trawniki, pielęgnację zieleni, montaż systemu monitoringu wizyjnego.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Pogorzała Wieś, 8,50 km (Nogat)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – system pomostów pływających,

Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	– budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana budowa przystani kajakowo-żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Malbork, 19,20 km (Nogat)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane stanowisko dla statku pasażerskiego oraz niewielkich jednostek turystycznych. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie budowę nabrzeża pasażerskiego z pełną infrastrukturą. Obiekt ma być przystosowany do cumowania statków o długości do 55 m.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. Przebudowano istniejące nabrzeże przystani po wschodniej stronie Nogatu przy kładce pieszej. Nowe nabrzeże umożliwia cumowanie jednostek pływających dla obsługi turystycznej. Dostosowano również istniejący układ drogowy i sieć oświetlenia dla potrzeb obsługi przystani.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Malbork, 20,10 km (Nogat)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowany turystyczny port bazowy przy Parku Północnym. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – systemem pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W ramach przedsięwzięcia posadowiono pomosty pływające wraz z trapami dojściowymi i odnogami cumowniczymi oraz umocniono brzeg wraz z pochylnią. Obiekt dysponuje miejscami do cumowania jachtów i jednostek pływających. Istnieje również możliwość cumowania i wodowania kajaków. W obrębie przystani żeglarskiej znajdują się dwa niewielkie budynki. W budynku usytuowanym prostopadle do rzeki, z pełną widocznością rzeki i całej przystani to pomieszczenie bosmana wraz z magazynem podręcznym. Natomiast drugi budynek usytuowany równolegle do rzeki mieści sanitariaty, również przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych, natryski oraz niewielką kuchnię dla żeglarzy. Przed budynkami znajdują się typowe stanowiska do grillowania z miejscami do spożywania samodzielnie przygotowanych posiłków.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Teren przystani jest ogrodzony i oświetlony. Posiada przyłącza instalacyjne do wody, ścieków i energii elektrycznej. W latach 2017-2020 planowana rozbudowa przystani żeglarskiej i budowa stanicy kajakowej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Janówka, 28,30 km (Nogat)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – systemem pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana budowa przystani kajakowo-żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Ząbrowo, 36,390 km (Nogat)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – systemem pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W latach 2017-2020 planowana budowa przystani kajakowo-żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Drewnica, 2,850 km (Szkarpawa)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – systemem pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – pomost cumowniczy. W ramach zadania przebudowano nabrzeża oraz posadowiono 2 pomosty cumownicze. Pomosty wraz z trapami zejściowymi umożliwiają cumowania małych jednostek pływających, oczekujących na przeprawę pod mostem. Wyposażone są w barierki ochronne i sprzęt ratunkowy.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	W pobliżu stoją kosze na odpadki stałe. W latach 2017-2020 planowana budowa przystani kajakowo-żeglarskiej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Rybina, 14,450 km (Szkarpawa)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę pomostów cumowniczych powyżej i poniżej mostu zwodzonego, – budowę nabrzeża pasażerskiego oraz nabrzeża do okazjonalnego przeładunku towarów.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W ramach zadania posadowiono 3 pomosty cumownicze, służące żeglarzom oczekującym na otwarcie mostów zwodzonych na Wiśle Królewieckiej i Szkarpawie. Każdy pomost na całej swej powierzchni posiada drewniany pokład, wyposażony w stalowe pachoły cumownicze, drewnianą belkę odbojową, stalowe drabinki wyłazowe i trap wyjścia na ląd oraz stojak ze sprzętem ratunkowym. Zabudowano również nabrzeże dla statków pasażerskich o dł. do 100 m wraz budynkiem obsługi przystani, drogą dojazdową z placem manewrowym i parkingiem dla pojazdów. Zagospodarowanie terenu przystani obejmowało oświetlenie, małą architekturą (kosze na śmieci, ławeczki), podłączenia budynku przystani do instalacji wodno-kanalizacyjnej i elektrycznej. Z kolei wyposażenie nabrzeża obejmowało żeliwne pachoły cumownicze, stalowe drabinki wyłazowe, kolumienki zasilania w wodę pitną i energię elektryczną, postument do odbioru zanieczyszczeń ze statków, sprzęt ratowniczy. W latach 2017-2020 planowana budowa przystani kajakowej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Osłonka, 23,950 km (Szkarpawa)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – systemem pomostów pływających, – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W ramach zadania powstał pomost cumowniczy o konstrukcji drewnianej. Sam pomost wyposażony jest w pachoły cumownicze, ścianę odbojową, oświetlenie pomostu, punkt poboru wody i energii oraz w koło ratunkowe.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Zagospodarowanie terenu obejmuje również budynek obsługi przystani, w którym zlokalizowane są toalety wraz z natryskiem przystosowane dla osób niepełnosprawnych. Ponadto na terenie obiektu znajduje się wiata biesiadna, stanowiska do przygotowywania posiłków i zmywania naczyń, boisko do siatkówki, stanowiska parkingowe, pole namiotowe, punkt poboru wody. Teren przystani jest oświetlony i ogrodzony. W latach 2017-2020 planowana budowa przystani kajakowej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Sztutowo, 7,50 km (Wisła Królewiecka)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie modernizację przystani dla osiągnięcia pełnej zdolności użytkowej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W ramach zadania powstał slip umożliwiający samodzielne wodowanie jachtów, umocnienia antyerozyjne brzegu rzeki (wykonanie od strony rzeki palisady i okładziny z materaców gabionowych), posadowiono pontony pływające o wymiarach 40 m długości i 4 m szerokości, umożliwiające czasowe cumowanie jachtów oczekających na opuszczenie zwodzonego mostu na Wiśle Królewieckiej, parking na 5 miejsc postojowych oraz estrada o średnicy 10 m oraz drogi i ciągi piesze.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Kąty Rybackie (Zalew Wiślany)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowana duża przystań turystyczna wraz ze stanowiskiem dla statku pasażerskiego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację parku jachtowego i istniejącego nabrzeża.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – port jachtowy. Zadanie obejmowało budowę pomostu stałego, łączącego istniejące nabrzeże z pomostem postojowo-cumowniczym z 3 pomostami pływającymi betonowymi, odnogami cumowniczymi i trapem dojściowym oraz pochylnią do wodowania jachtów. Pomosty zostały wyposażone w knagi, drabinki kolumienki zasilania w wodę pitną i energię elektryczną, postument do odbioru zanieczyszczeń ze statków, sprzęt ratowniczy. W części lądowej powstał budynek obsługi sanitarnej przystani jachtowej, wykonano nawierzchnię jezdni i miejsca postojowe, ciągi piesze, oświetlanie przystani oraz przyłącza: wodociągowe, elektryczne, kanalizacji deszczowej, i kanalizacji sanitarnej.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Krynica Morska (Zalew Wiślany)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowany turystyczny port bazowy wraz ze stanowiskiem dla statków pasażerskich i promu samochodowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację portu jachtowego i istniejącego nabrzeża.

Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – port jachtowy. W części hydrotechnicznej rozbudowano falochrony i zmodernizowano keje: nabrzeża północno-zachodniego, bosmańskiego wraz ze slipem i północno-wschodniego. Powstały pomosty stałe nr 1, nr 2 oraz pływające pomosty cumownicze przy pomostach nr 1, nr 2. Nabrzeża, pomosty i pirs zostały wyposażone w sieć wodociągową, kanalizacyjną i elektryczną. W 2014 r. przebudowano pomost nr 3 wraz z wykonaniem na przedpolu ochronnego narzutu z kamienia łamanego. Pomost wyposażono w sieć wodociągową, kanalizacyjną i elektryczną i nawigacyjną. Dla poprawy bezpieczeństwa portu wykonano ostrogę boczną i wejściową. Na pomoście i ostrodze wejściowej wykonano instalację elektryczną i oświetlenie. W latach 2017-2020 planowana rozbudowa mariny o nowe pomosty, hangar dla jednostek, plac do zimowania, dźwig oraz przedłużenie falochronu (pirsu pasażerskiego).

Warmińsko-mazurskie	
Miejscowość, kilometr (rzeka)	Kamienica Elbląska
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Rozbudowa przystani dla małych jednostek turystycznych (do dł. 15 m) oraz rewitalizacja basenu portowego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, wykonanie robót czerpalnych, budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), systemem pomostów pływających, budowę slipu-pochylni, budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, budowę drogi dojazdowej i parkingu. Powstał nowy projekt koncepcyjny który mówi o rozbudowie ilość miejsc do cumowania jednostek pływających (zwiększy się z 30 do 75 jachtów o długości od 8 do 12 m.) Pod tym kątem poszerzony zostanie istniejący basen, na którym zaprojektowano trzy pomosty pływające.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Zbudowano zaplecze sanitarno-socjalne: cztery domki do wynajęcia, sanitariaty, zaplecze kuchenne, wiaty z grillami, plac zabaw dla dzieci. Do dyspozycji użytkowników jest prąd i woda. Wyznaczono również miejsca na ognisko oraz miejsca parkingowe.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Elbląg
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Budowa infrastruktury portowej na wschodnim brzegu rzeki Elbląg. Projektowane przedsięwzięcie, obejmować będzie: budowę nabrzeży przeładunkowych, budowę obrotnicy dla statków o śr. 120 m, rozbudowę dostępu drogowego i kolejowego, rozbudowę niezbędnych sieci infrastruktury technicznej.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Zostało zmodernizowane wschodnie nadbrzeże Bulwaru Zygmunta Augusta i zbudowano dwa mosty zwodzone na rzece Elbląg.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Tolkmicko
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Przedsięwzięcie obejmować będzie: stanowisko dla małych statków typu ro–ro, modernizację i rozbudowę falochronów, roboty czerpalne, budowę przyczółku – rampy ro-ro, budowę drogi dojazdowej i placu postojowego.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Zmodernizowano i rozbudowano falochrony.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Elbląg (6,5 km LB)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Elbląg – projektowany turystyczny port bazowy. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę i modernizację portu jachtowego i istniejącego nabrzeża.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – port żeglarski. W części hydrotechnicznej dostosowano istniejący basen jachtowy do obsługi jednostek pływających. Jachty cumujące w basenie mają zapewniony, oprócz bezpiecznych warunków cumowania, dostęp do energii elektrycznej i wody pitnej. W porcie jest mobilny punkt odbioru ścieków z jednostek pływających. Bezpieczny ruch pieszych po zmroku, w rejonie nabrzeża i na pomoście cumowniczym pływającym, zapewnia zainstalowane na pomostach oświetlenie. Port posiada 40 miejsc do cumowania jednostek, a także dźwig o udźwigu 10 ton (moc zainstalowana 13 kW).

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Tolkmicko (Zalew Wiślany)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – modernizacja i rozbudowa nabrzeży, – roboty czerpalne, – rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15m), systemem pomostów pływających, – budowę slipu – pochylni, – budowę zaplecza sanitarno – socjalnego, – budowę parkingu.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – port. W części hydrotechnicznej przebudowano nabrzeże zachodnie i posadowiono pomost dla 12 jachtów, który został wyposażony w drabinki ratownicze, stojaki z kołami ratunkowymi, kładki cumownicze zamontowane bezpośrednio do pomostów oraz Y-bomy. Obok przystani pomostowej znajduje się budynek socjalno-sanitarny dla obsługi załóg jachtowych, w którym mieszczą się dwa zespoły sanitariatów z oddzielnymi umywalniami oraz pralko-suszarkami, kabiny ustępowe oraz kabiny z natryskami dla kobiet i mężczyzn oraz podręczna kuchnia z aneksem jadalnym. Obiekt jest również dostosowany dla osób niepełnosprawnych. Z kolei zagospodarowanie terenu obejmowało posadowienie małej architektury, przebudowę i rozbudowę drogi dojazdowej do portu, wykonanie ciągów pieszo-jezdnych i miejsc postojowych oraz doprowadzenie mediów.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Nowa Pasłęka (Pasłęka 1,6 km)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Rozbudowa infrastruktury turystycznej oraz rozbudowa i modernizacja portu rybackiego wraz z rewitalizacją mostu zwodzonego. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – rozbudowę i modernizację nabrzeży portu rybackiego, – rozbudowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – system pomostów pływających, – rewitalizację mostu zwodzonego – budowę slipu-pochylni, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę drogi dojazdowej parkingu.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. Umocniono brzeg na długości 172 m, zaprojektowano 21 Y-bomów, w tym 11 Y-bomów z pomostem. Ponadto wybudowano drogę dojazdową do przystani w postaci pieszojezdni, parking oraz linię elektroenergetyczną niskiego napięcia, wodociąg i kanalizację sanitarną. Żeglarze mają do dyspozycji również kontener sanitarny, pełniący funkcję węzła sanitarnego dla przystani, z toaletami: damską, męską, oraz toaletą dla osób niepełnosprawnych, kontener na odpady, pięć punktów poboru wody do napełniania zbiorników na wodę przez załogi jachtów wraz punktami poboru energii (słupki przyłączeniowe). Obiekt pomocniczy - most zwodzony. Zbudowano most zwodzony przez kanał portowy przy ujściu do Pasłęki.

Miejscowość, kilometr (rzeka)	Braniewo (Pasłęka, 8,78 km)
Planowane zadania inwestycyjne z koncepcji programowo-przestrzennej	Projektowane miejsce postoju jachtów motorowych i łodzi. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie: – budowę miejsc postojowych dla małych jednostek turystycznych (do 15 m), – system pomostów pływających, – budowę zaplecza sanitarno-socjalnego, – budowę parkingu, – budowę elementów małej architektury.
Zrealizowane zadanie inwestycyjne	Obiekt – przystań żeglarska. W części hydrotechnicznej zadanie obejmowało budowę pomostu cumowniczego dla jachtów i małych jednostek żeglugi śródlądowej. W części lądowej powstał budynek bosmanatu oraz budynek sanitariatów oraz zagospodarowano teren w postaci ciągów pieszych, sieci uzbrojenia terenu oraz elementów małej architektury. Teren przystani został uzbrojony, oświetlony i ogrodzony. Wszystkie obiekty na przystani są dostępne dla osób niepełnosprawnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: http://www.mdwe70.pl/; materiałów własnych i oficjalnych stron urzędów gmin, miast i powiatów

1. Na realizację inwestycji wskazanych w *Koncepcji* poszukiwano różnych form finansowania, począwszy od środków Unii Europejskiej w ramach regionalnych programów operacyjnych, programów rozwoju obszarów wiejskich, europejskich programów współpracy terytorialnej, poprzez środki ministerialne, własne samorządów oraz prywatne. Najbardziej pożądanymi środkami były fundusze unijne, szczególnie ze względu na ich bezzwrotny charakter.
2. Powstała na szlaku wodnym infrastruktura turystyczna stwarza warunki do podjęcia starań o wykreowanie zintegrowanego produktu turystycznego na bazie projektowanej MDW E70.
3. Budowa sieci przystani i portów na analizowanym odcinku miała kluczowe znaczenie dla wzbudzenia zainteresowania polskim odcinkiem MDW E70 i znaczącego zwiększenia ruchu wodniaków z Europy Zachodniej.
4. W przedstawionych działaniach inwestycyjnych oprócz budowy infrastruktury dla potrzeb żeglugi turystycznej ważne było zagospodarowanie terenów wokół przystani poprzez budowę małej architektury, miejsc rekreacyjno-sportowych (boiska, korty tenisowe, siłownie na świeżym powietrzu), wypożyczalni sprzętu wodnego, a także miejsc do organizacji imprez i wydarzeń o zróżnicowanym charakterze (altany, sceny, wiaty itp.). Istotną rolę odgrywają tereny zielone i ciągi pieszo-rowerowe, zapewniające integrację różnych form spędzania wolnego czasu oraz dające możliwość swobodnego przejścia z aktywności w ramach turystyki wodnej na kulturową (łatwe przejście z wody na ląd).
5. W projektach przedsięwzięć uwzględniano wielofunkcyjność inwestycji (baza noclegowa, wypożyczalnie i serwis sprzętu, wydarzenia kulturalne i sportowe), przez co są one lokalnymi produktami turystycznymi.
6. Nowo powstała infrastruktura turystyki wodnej na szlaku projektowanej MDW E70 zdobywa liczne nagrody i wyróżnienia, w tym Nagrodę Przyjaznego Brzegu – jedno z najważniejszych odznaczeń w kraju, dedykowane przedsięwzięciom związanym z rzekami. Należą do nich: Miasto Czarnków – za nową przystań na Szlaku Noteci (nagroda za 2010 r.), Urząd Gminy w Drawsku – za nową przystań na szlaku Noteci (za 2011 r.), Nakło – Powiat Nakielski – za rozwój szlaku Noteci i budowę nowoczesnej przystani miejskiej (za 2013 r.). Ponadto nagrodzone zostały: porty i przystanie Pętli Żuławskiej (Grand Prix z nagrodą Ministra Sportu i Turystyki - 2014), projekt InWater – za program rewitalizacji drogi wodnej E70 Berlin – Kaliningrad (2007),

Związek Miast i Gmin Nadnoteckich – za znakowanie Noteci dla turystyki wodnej i budowę sieci przystani (2007), Miasto Bydgoszcz – za działania inwestycyjne i promocyjne na Bydgoskim Węźle Wodnym (2007), Miasto Tczew – za nową formułę Muzeum Wisły, budowę bulwarów i przystani (2007), Elbląg – za żeglarską „bramę" na Zalew Wiślany, Kanał Elbląski, Pojezierze Iławsko-Ostródzkie (2012), Malbork - za wzbogacenie miasta będącego ważną atrakcją turystyczną o ofertę dla żeglarzy (2012). Świadczy to o wysokim poziomie usług, jak również dowodzi, iż zagospodarowanie polskiego MDW E70 dorównuje standardom infrastruktury turystyki wodnej obecnym na zachodzie Europy.

Celem rozdziału było przedstawienie wybranych inwestycji w ramach realizacji *Koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70, z uwzględnieniem stan realizacji zapisów dokumentu, źródeł finansowania i form zagospodarowania szlaku*. Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, iż mimo że *Koncepcja* nie została w pełni zrealizowana, to wizja, kierunki i cele zakładane w dokumentach strategicznych dla MDW E70 są sukcesywnie realizowane i wdrażane. Zrealizowane dotąd inwestycje przyczyniły się do powstania sieci miejsc postoju i przystani stanowiących bazowy szkielet infrastruktury turystyki wodnej. Sieć ta w kolejnych latach powinna być uzupełniana o pozostałe inwestycje wskazane w *Koncepcji*, by w pełni dorównywała standardom zachodnich szlaków wodnych i stanowiła kompleksowy układ infrastrukturalny MDW E70. Samorządy zapoczątkowały proces aktywizacji i inwestowania w turystykę wodną, co może być impulsem i zachętą do realizacji kolejnych przedsięwzięć przez sektor prywatny z branży turystycznej i okołoturystycznej. W opinii społeczności lokalnych zamieszkujących miejscowości położone nad MDW E70, w których zostały zrealizowane omówione wyżej przedsięwzięcia, stan infrastruktury terenów nadrzecznych został oceniony jako dobry (Józefowicz, Rabant 2016).

Działania inwestycyjne, pomimo że są ważnym czynnikiem aktywizacji turystyki wodnej, nie stanowią celu samego w sobie, a są obszarem szerokiej aktywizacji społeczno-kulturalnej i gospodarczej. Poprzez realizację poszczególnych zadań wiele samorządów wspólnie z organizacjami pozarządowymi i podmiotami gospodarczymi wygenerowało cykliczne wydarzenia społeczno-kulturowe, których tematem przewodnim jest rzeka, np. „Przystań w kolorze blue" w Nakle nad Notecią czy „Missisipi Warta Blues" w Gorzowie, co wzmacnia budowanie partnerskich relacji międzysektorowych. Rzeki nas łączą.

Tab. 8.2. Wybrane projekty inwestycyjne zrealizowane w ramach wdrażania *Koncepcji programowo-przestrzennej MDW E70 w układzie województw*

Województwo/ miejscowość	Tytuł projektu/ Identyfikacja projektu	Nazwa beneficjenta/ Termin realizacji projektu	Źródło finansowania	Wartość projektu/ dofinansowanie [zł]
		Lubuskie		
Gorzów Wlkp.	Rewitalizacja Bulwaru Nadwarciańskiego Wschodniego w Gorzowie Wlkp. poprzez adaptację infrastruktury technicznej na cele kulturowe, rekreacyjne i turystyczne (sektor rewitalizacja).	Miasto Gorzów Wlkp. 2009-2011	RPO WL 2007-2013 Działanie: 4.3. Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich i wiejskich.	ok. 9,3 mln/ ok. 4,2 mln (EFRR)*
	Modernizacja i rozbudowa Przystani Sportów Wodnych.	Miasto Gorzów Wlkp. 2008-2009	Środki własne miasta Gorzowa Wlkp. oraz środki zewnętrzne, Skarb Państwa, w tym środki celowe Ministerstwa Sportu i Turystyki.	ok. 10 mln
	Budowa Kompleksu Hotelowo-Rekreacyjnego z Przystanią Jachtową nad Rzeką Wartą w Gorzowie Wielkopolskim sektor: rozwój firm.	Osoba prawna 2009-2013	PRO WL 2007-2013 Działanie: 2.2. Poprawa konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw poprzez inwestycje.	ok. 10,1 mln/ ok. 3 mln (EFRR)*
		Wielkopolskie		
Drawsko	Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski – Budowa przystani wodnych na rzece Noteć – Przystań w Drawsku. Sektor: turystyka.	Gmina Drawsko 2010-2011	WRPO 2017-2013 Działanie: 6.1. Turystyka Poddziałanie: Schemat I Infrastruktura turystyczna	ok. 3 mln/ ok. 1,9 mln (EFRR)*

Wrzeszczyna	Budowa przystanku wodnego na Noteci wraz z zagospodarowaniem terenu przyległego – „Cumuj na Noteci we Wrzeszczynie".	Gmina Wieleń 2010-2011	Konkurs „Wielkopolska Odnowa Wsi" – I edycja , organizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.	ok. 169,5 tys. / ok. 50 tys. (grant+dotacja)
	Zwiększenie potencjału turystycznego Wrzeszczyny poprzez rozbudowę przystanku wodnego na Noteci (Kontynuacja projektu „Cumuj nad Notecią we Wrzeszczynie").	Gmina Wieleń 2014	PROW 2007– 2013 Działanie 413 Wdrażanie lokalnych strategii rozwoju – „małe projekty".	ok. 70, 5 tys./ ok. 25 tys. EFRR
Czarnków	Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski – etap I budowa przystani wodnych na rzece Noteć – przystań w Czarnkowie. Sektor: turystyka.	Gmina Drawsko 2010-2011	WRPO 2007-2013 Działanie: 6.1. Turystyka Poddziałanie: Schemat I Infrastruktura turystyczna.	ok. 3 mln/ ok. 1,9 mln (EFRR)*
Ujście	Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski – etap I budowa przystani wodnych na rzece Noteć – budowa przystani rzecznej i promenady w Ujściu. Sektor: turystyka.	Gmina Ujście 2011	WPRO 2007-2013 Działanie: 6.1. Turystyka Poddziałanie: Schemat I Infrastruktura turystyczna.	ok. 655,7 tys./ ok. 415,8 tys. (EFRR)*
		Kujawsko-Pomorskie		
Nakło nad Notecią	Przystań wodna na rzece Noteć w Nakle nad Notecią – etap I (budowy basenu portowego). Sektor: turystyka.	Powiat Nakielski 2009-2012	RPO WK-P 2007-2014 Działanie: 6.2. Rozwój usług turystycznych i uzdrowiskowych.	ok. 9,9 mln/ ok. 5,6 mln (EFFR)*
Nakło nad Notecią	Budowa budynku przystani wodnej wraz z zapleczem dydaktycznym w Nakle nad Notecią – etap II. Sektor: nauka i edukacja.	Powiat Nakielski 2011-2014	RPO WK-P 2007-2014 Działanie: 3.1. Rozwój infrastruktury edukacyjnej.	ok. 5,1 mln/ ok. 1,6 mln (EFRR)*

Bydgoszcz	Bydgoski Węzeł Wodny – Rewitalizacja bulwarów i nabrzeży polegająca na polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego – I Etap. Sektor: rewitalizacja.	Miasto Bydgoszcz 2011-2015	RP WK-P Działanie 7.1: Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic miast.	21 760 968.57/ 11 752 612,78 (EFFR)*
Bydgoszcz	Rewitalizacja zdegradowanych terenów sportowych na terenie Wyspy Młyńskiej, polegająca na budowie: przystani jachtowej z bazą noclegową, niezbędnej infrastruktury oraz zjazdów z ul. Tamka. Sektor: rewitalizacja.	Miasto Bydgoszcz 2011-2012	RP WK-P Działanie 7.1: Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic miast.	19 432 383,98/ 5 685 999,99
Bydgoszcz	Przebudowa obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego na rzece Brdzie – śluzy Miejska, jaz farny śluza Brdyujście.	RZGW Gdańsk 2014-2015	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.	11,027 mln. zł
Toruń	Rewitalizacja Bulwaru Filadelfijskiego wraz nabrzeżem Wisły na odcinku od mostu drogowego do przystani AZS w Toruniu.	Gmina Miasta Toruń 2013-2014	RPO WK-P 2007-2013, działanie: 7.1. Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic miast dziedzina: rewitalizacja.	3 477 284,09 zł/ 2 260 234,65 zł (EFRR)
Toruń	Budowa budynku przystani sportów wodnych – bazy treningowej szkoły mistrzostwa sportowego przy ul. Popiełuszki 1-3 w Toruniu wraz z zagospodarowaniem terenu.	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Toruniu 2015-2016	Budżet Gminy Miasta Toruń i Ministerstwa Sportu i Turystyki.	Ok. 10 mln zł brutto – w połowie sfinansowany przez miasto, a w połowie przez Ministerstwo Sportu i Turystyki, które zakwalifikowało to zadanie do Programu inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu.

Pomorskie				
Biała Góra	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I Zadanie: Budowa przystani żeglarskiej w Białej Górze.	Powiat Sztumski 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 7 105 037,54 zł, w tym dofinansowanie UE: 4 263 022,52 zł
Tczew	Infrastruktura turystyczna drogi wodnej Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda w Tczewie i Kłajpedzie.	Gmina Miejska Tczew 2006-2008	PROGRAM: Sąsiedztwa Litwa, Polska i Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej Interreg IIIA, współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.	Wartość ogółem: 4 417 603,30 zł Dofinansowanie UE: 3 313 202,46 zł
Tczew	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa pomostów cumowniczych w Tczewie.	Gmina Miejska Tczew 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym.	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zdania: 1 010 246,30 zł, w tym dofinansowanie UE: 606 147,78 zł

Gdańska Głowa	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Elektryfikacja śluzy Gdańska Głowa.	Regionaly Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku 2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 1 083 675,85 zł, w tym dofinansowanie UE: 528 885,60 zł
Śluza Przegalina	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa mostu zwodzonego nad śluzą w Przegalinie.	Gmina Miasta Gdańska 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 11 603 002,31 zł, w tym dofinansowanie UE: 6 961 801,38 zł
Błotnik	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa przystani żeglarskiej w Błotniku. Zadanie: Rozbudowa przystani żeglarskiej w miejscowości Błotnik.	Gmina Cedry Wielkie 2011-2012; 2014	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 7 984 203,99 zł, w tym dofinansowanie UE: 4 461 540,26 zł
Sobieszewo	Budowa mostu zwodzonego przez Martwą Wisłę w Gdańsku Sobieszewie.	Gmina Miasta Gdańska 2016-2017	Budżet Gminy Miasta Gdańsk Budżet Państwa.	Wartość ogółem: 57,1 mln zł w tym budżet państwa 17 mln zł

Wiślinka	Budowa stanicy wodnej w Wiślince.	Gmina Pruszcz Gdański 2012-2013	Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, Osi Priorytetowej 6. Turystyka i dziedzictwo kulturowe, Działania 6.1. Infrastruktura wzmacniająca potencjał turystyczny.	Wartość projektu: 700 984,50 zł Dofinansowanie UE: 571 935,68 zł
Górki Zachodnie	Rozbudowa mariny Narodowego Centrum Żeglarstwa AWFiS w Gdańsku – Górkach Zachodnich – II etap.	Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku 2013-2015	Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, Osi Priorytetowej 6. Turystyka i dziedzictwo kulturowe, Działania 6.1. Infrastruktura wzmacniająca potencjał turystyczny.	Wartość ogółem: 6 255 123,51 zł Dofinansowanie UE: 3 252 664,22 zł
Gdańsk Tamka	Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku. Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Tamka.	Gmina Miasta Gdańska 2010-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Całkowity koszt projektu: 37 849 101,00 zł Dofinansowanie projektu (UE + budżet państwa): 17 074 128,00 zł
Gdańsk Sienna Grobla II (Motława)	Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku. Budowa przystani żeglarskiej przy ul. Sienna Grobla II.	Gmina Miasta Gdańska 2010-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Całkowity koszt projektu: 37 849 101,00 zł Dofinansowanie projektu (UE + budżet państwa): 17 074 128,00 zł

Gdańsk Żabi Kruk (Motława)	Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku. Budowa przystani przy ul. Żabi Kruk dla jednostek pływających.	Gmina Miasta Gdańska 2010-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Całkowity koszt projektu: 37 849 101,00 zł Dofinansowanie projektu (UE + budżet państwa): 17 074 128,00 zł
Gdańsk	Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku. Budowa przystanków tramwaju wodnego na Westerplatte, przy Narodowym Centrum Żeglarstwa, Wiosny Ludów, Zielony Most, Twierdza Wisłoujście – Nabrzeże Barek, Targ Rybny, Stogi.	Gmina Miasta Gdańska 2010-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Całkowity koszt projektu: 37 849 101,00 zł Dofinansowanie projektu (UE + budżet państwa): 17 074 128,00 zł
Malbork	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa przystani żeglarskiej „Park Północny" w Malborku.	Gmina Miasto Malbork 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 4 114 451,79 zł, w tym dofinansowanie UE: 2 468 671,07 zł
Malbork	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Przebudowa nabrzeża przy kładce pieszej na rzece Nogat w Malborku – wschodni brzeg.	Gmina Miasto Malbork 2013-2014	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 1 241 521,84 zł, w tym dofinansowanie UE: 744 913,10 zł

Drewnica	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa pomostów cumowniczych w Drewnicy.	Gmina Stegna 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 661 387,93 zł, w tym dofinansowanie UE: 367 302,02 zł
Rybina	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa przystani żeglarskiej w Rybinie.	Gmina Stegna 2013-2014	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 2 969 025,84 zł, w tym dofinansowanie UE: 1 710 681,44 zł
Osłonka	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa przystani żeglarskiej w Osłonce.	Gmina Nowy Dwór Gdański 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł Wartość zadania: 1 565 847,28 zł, w tym dofinansowanie UE: 895 588,37 zł

Sztutowo	Baltic Amber Coast. Development of crossborder area through building up and modernization of tourism infrastucture. Budowa przystani żeglarskiej w Sztutowie.	Gmina Sztutowo 2012-2014	Program Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja 2007-2013. PRIORYTET 2: Wspieranie rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego. Działanie 2.1. Rozwój turystyki.	Wartość ogółem: 4 685 314,83 zł Dofinansowanie UE: 4 216 783, 32 zł
Kąty Rybackie	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Budowa przystani żeglarskiej w Osłonce.	Gmina Sztutowo 2013-2014	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 4 939 903,72 zł, w tym dofinansowanie UE: 2 932 421,84 zł
Krynica Morska	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zadanie: Rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zadanie: Przebudowa pomostu nr 3 wraz z ostrogą wejściową i boczną w ramach rozbudowy Portu Jachtowego w Krynicy Morskiej.	Gmina Krynica Morska 2011-2012; 2014	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym".	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł. Wartość zadania: 19 566 836,18 zł, w tym dofinansowanie UE: 9 242 059,38 zł

Piaski	Remont obiektów hydrotechnicznych (Nabrzeże Północne, Pomost Postojowy), placu nabrzeżowego (wraz z wjazdem na teren Przystani) oraz budowa slipu na terenie Przystani Rybackiej Basen III – Nowa Karczma (dawniej Piaski).	Urząd Morski w Gdyni 2010-2015	PO Ryby 2007-2013 3. Środki służące wspólnemu interesowi. Środek 3.3: Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach.	Całkowita wartość projektu: 2 424 647,00 zł Współfinansowanie z UE w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego: 1 685 815,50 zł
		Warmińsko-Mazurskie		
Elbląg	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Rozbudowa portu żeglarskiego w Elblągu (przebudowa konstrukcji nadbrzeża w Basenie Jachtowym, przebudowa zaplecza nadbrzeża, montaż wyposażenia zapewniającego bezpieczne warunki cumowania oraz odpowiednią obsługę jednostek pływających.	Miasto I Gmina Elbląg 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym	Wartość projektu: 84 843 985 zł. Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł Wartość zadania: 11 809 800 zł
Tolkmicko	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Zagospodarowanie terenu nabrzeża zachodniego portu w Tolkmicku.	Miasto I Gmina Tolkmicko 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym	Wartość projektu: 84 843 985 zł Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł Wartość zadania: 3 497 120 zł
Braniewo	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Budowa przystani żeglarskiej w Braniewie.	Gmina Miasta Braniewo 2010-2011	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym	Wartość projektu: 84 843 985 zł Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł Wartość zadania: 3 210 817 zł

Nowa Pasłęka	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I. Budowa przystani żeglarskiej w Nowej Pasłęce.	Gmina Braniewo 2011-2012	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013, Oś priorytetowa 6 – „Polska gospodarka na rynku międzynarodowym", Działanie 6.4 – „Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym	Wartość projektu: 84 843 985 zł Udział Unii Europejskiej: 41 679 844 zł Wartość zadania: 6 887 806 zł
Nadbrzeże	Projekt Lokalnej Grupy Rybackiej Zalew Wiślany Rozbudowa Stanicy wodnej w Nadbrzeżu.	Starostwo Powiatowe w Elblągu 2013	Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013" – środki własne.	Wartość projektu: 1385 575,70 zł Kwota dofinansowania: 1 016 957,97 zł Środki powiatu: 368 617,73 zł
Tolkmicko	Przebudowa nabrzeża, opaski brzegowej i Falochronu Wschodniego w Porcie Tolkmicko.	Miasto i Gmina Tolkmicko 2013-2015	Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013".	Całkowita wartość projektu: 14 609 074,00 zł Kwota dofinansowania: 10 952 230,50 zł
Elbląg	Budowa mostów oraz modernizacja wschodniego nabrzeża.	Miasto i Gmina Elbląg 2010-2013	Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. (Priorytet VII – Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.2. – Rozwój transportu morskiego).	Koszt całkowity inwestycji 39,33 mln zł Kwota dofinansowania: (29,70 mln zł).

Źródło: opracowanie własne

Niewątpliwie można stwierdzić, że w przypadku realizacji projektu rewitalizacji MDW E70 ma miejsce z partnerskie planowanie strategiczne. Wg Potoczka i Stępnia (2010) w procesie partnerskiego planowania strategicznego mamy do czynienia z trzema układami informacyjno-decyzyjnymi, które stanowią: układ polityczny (uruchamia proces planowania i zatwierdzania kierunków rozwoju, inicjuje realizacje zdefiniowanych działań i monitoruje ich przebieg), układ społeczny (składający się z partnerów społeczno-gospodarczych zaangażowanych w analizę strategiczną i uzgadnianie kierunków rozwoju) oraz układ ekspercki (zbudowany z ekspertów własnych i zewnętrznych dostarczających obu ww. układom wiedzy i informacji, jak również przygotowujący projekty dokumentów strategicznych. Rozszerzając ten wątek i odnosząc go do konkretnego przedsięwzięcia, jakim jest zainicjowana w 2006 roku rewitalizacja polskiego odcinka MDW E70 można zdefiniować następujące wnioski:

- podobny układ polityczny funkcjonujący w województwach (lubuskim, wielkopolskim, kujawsko-pomorskim, pomorskim i warmińsko-mazurskim) będących partnerami porozumień na rzecz rewitalizacji MDW E70 pozwolił na wspólne opracowanie dokumentów stanowiących podwaliny do rozpoczęcia realizacji projektów na MDW E70. Niezwykle istotnym działaniem było przetransponowanie zapisów ponadregionalnych dokumentów strategicznych MDW E70 do strategicznych i planistycznych dokumentów regionalnych tych województw. Świadczy to o konsekwencji działań zmierzających do stworzenia warunków do realizacji tych zapisów, czego wyrazem były przede wszystkim wyodrębnione w ramach regionalnych programów operacyjnych województw konkursy dedykujące środki finansowe na rozwój i zagospodarowanie terenów nadrzecznych na potrzeby rozwoju turystyki wodnej (w tym przede wszystkim budowę marin i przystani), jak również szeroko pojmowaną rewitalizację, w ramach której były modernizowane i przystosowywane do nowych funkcji bulwary i nabrzeża w poszczególnych miastach. Przychylności politycznej dla projektu MDW E70 należy upatrywać również na płaszczyźnie krajowej, czego dowodzą m.in. zapisy *Strategii rozwoju transportu* mówiące o rewitalizacji MDW E70 dla potrzeb rozwoju turystyki wodnej, licznych;
- układ społeczny w przypadku rewitalizacji MDW E70 odgrywał bardzo ważną rolę w procesie sporządzania ponadregionalnych dokumentów strategicznych MDW E70, a następnie realizacji zapisów w nich

zaproponowanych. Przykładami partnerów społeczno-gospodarczych wspierających rewitalizację MDW E70 są m.in.: Związek Miast i Gmin Nadnoteckich, Związek Miast Nadwiślańskich, Nadwiślański Związek Pracodawców „Lewiatan", porty morskie w Gdańsku i Gdyni Bractwo Bydgoskiego Węzła Wodnego i in.;

- układ ekspercki w przypadku ponadregionalnych opracowań MDW E70 stanowili zarówno eksperci, będący pracownikami urzędów marszałkowskich i ich jednostek podległych, w tym przede wszystkim wojewódzkich biur planowania przestrzennego i regionalnego, jak również eksperci zewnętrzni, których stanowili przede wszystkim pracownicy naukowi uczelni wyższych z poszczególnych regionów (m.in. Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Szczeciński). W strukturach urzędów marszałkowskich funkcjonowały (województwo pomorskie) lub nadal funkcjonują (województwo kujawsko-pomorskie) wyodrębnione struktury organizacyjne, zajmujące się aktywizacją gospodarczą rzek – biura (zespoły) ds. dróg wodnych. W pozostałych województwach – partnerach porozumienia na rzecz rewitalizacji MDW E70 – ekspertów wewnętrznych stanowią pracownicy departamentów odpowiedzialnych za turystykę (lubuskie, warmińsko-mazurskie), rolnictwo (wielkopolskie) i infrastrukturę (pomorskie).

9.
Podsumowanie i wnioski

Celem niniejszej publikacji było przedstawienie roli i znaczenia MDW E70 w rozwoju regionalnym i lokalnym na tle różnych płaszczyzn uwarunkowań, do których należą: uwarunkowania formalnoprawe, historia rozwoju miast nadrzecznych i samej drogi wodnej, wybrane zagadnienia turystyki wodnej, jak również planowania strategicznego i programowania rozwoju. Założeniem pracy była ocena roli samorządu w rewitalizacji i rozwoju MDW E70, która w zasadzie dotyczy terenów nadrzecznych powiązanych z MDW E70, ponieważ to one są w kompetencji JST, a nie sama droga wodna, której gospodarzem i zarządcą jest administracja rządowa.

Przedstawione w pracy analizy wskazują na to, iż rzeka była czynnikiem rozwoju wielu miast. Rzeka przynosiła miastu wiele korzyści m.in. gospodarczych, przez długi czas określała profil gospodarczy miasta i decydowała o rozwoju funkcji z nią związanych. Jednocześnie nadrzeczne położenie każdorazowo wiązało się z ryzykiem powodzi, które nadal jest aktualne.

Jak wynika z przeprowadzonych analiz historycznych, wizerunek miast nadrzecznych potwierdza, że rzeka była ich integralną częścią (silny związek funkcjonalno-przestrzenny), ważnym czynnikiem lokalizacji przemysłu oraz specjalizacji miejskich terenów nadrzecznych (dzielnice portowe, przemysłowe, handlowe, służące żegludze). W konsekwencji zaniedbań nastąpiła stopniowa degradacja rzeki i terenów nadrzecznych, co skutkowało zerwaniem relacji przestrzenno-funkcjonalnych z rzeką, separacją rzeki, degradacją rzeki i terenów nadrzecznych, upadkiem dzielnic portowych, powstaniem nieużytków, odwracaniem się miasta tyłem do rzeki, zasypywaniem koryt rzecznych.

Historia budowy drogi wodnej, zwłaszcza połączenia Wisła-Odra udowodniła, że szlaki wodne stanowiły ważne ogniwo systemu transportowego. Rozwój gospodarczy wymusił pilną potrzebę uzupełnienia naturalnej sieci dróg wodnych odcinkami sztucznych kanałów, dzięki którym powstały szlaki handlowe, stanowiące o rozwoju wielu miast i regionów. „Ujarzmiane rzeki" i gospodarowanie przestrzenią wokół niej raz rozpoczęte wymaga konsekwencji i systematyczności w działaniu. Każda luka w utrzymaniu i modernizacji drogi wodnej powoduje jej degradację i utratę jej głównych funkcji, a tym samym odwrócenie się miast od rzeki i zanik funkcji na obszarach z nią powiązanych. Utrzymanie i funkcjonowanie drogi wodnej nie jest zadaniem łatwym. Droga wodna to kosztochłonna inwestycja, która poza kosztami początkowymi wymaga stałego źródła finansowania jej utrzymania i modernizacji. Droga wodna E70 będąca przedmiotem dociekań i analiz w monografii ma w swoich dziejach lata świetności i upadku, wynikającego z zaniedbań podyktowanych szerszym kontekstem uwarunkowań społeczno-gospodarczych i politycznych. Stąd tak wiele obszarów nadrzecznych zostało zdegradowanych i stanowiły obszar problemowy dla miast i regionów. Odpowiedzią na wyprowadzenie ich z sytuacji kryzysowej była rewitalizacja. W ciągu ostatnich kilkunastu lat regiony położone wzdłuż MDW E70 aktywnie włączyły się w proces rewitalizacji i aktywizacji społeczno-gospodarczej dróg wodnych i obszarów nadrzecznych. Możliwość pozyskania wsparcia finansowego z budżetu Unii Europejskiej wzmocniła działania samorządów na rzecz ożywienia dróg wodnych i ukierunkowała część tych środków m.in. na rewitalizację obszarów nadwodnych. Jak wynika z przeprowadzonych analiz, dotychczasowymi beneficjentami tych środków, jak również kreatorami polityki rozwoju, w tym również polityki zagospodarowania obszarów nadwodnych były samorządy. Wymierną korzyścią jest zmiana paradygmatu myślenia o zagospodarowaniu obszarów nadwodnych. Tereny te po prostu zaczynają być atrakcyjne, ale niestety pełnią dotychczas jedynie funkcję reprezentacyjno-rekreacyjną. Należałoby zatem stworzyć warunki do aktywizacji gospodarczej tych miejsc, poprzez stworzenie odpowiednich warunków organizacyjno-prawnych, które umożliwiłyby pozyskanie inwestorów prywatnych i zintegrowane zagospodarowanie tych obszarów. Takie działanie stałoby się kołem zamachowym dla rozwoju regionów nadwodnych.

Analizy wskazują, że jednym z kierunków ożywienia dróg wodnych i terenów nadrzecznych jest rozwój turystyki wodnej. Samorządy solidarnie

zdecydowały o wyborze tego kierunku jako pierwszego kroku do rewitalizacji MDW E70. W konsekwencji tego powstały opracowania koncepcyjno-programowe, które zostały zaimplementowane do dokumentów strategicznych i planistycznych, a następnie konsekwentnie przekładane na inwestycje oraz działania społeczno-kulturalne i promocyjno-marketingowe. Walory przyrodniczo-kulturowe uzupełnione o sieć marin i przystani wodnych oraz usługi turystyczne stanowią podstawę do podjęcia działań na rzecz budowy sieciowego produktu turystycznego MDW E70. Tak jak Kanał Bydgoski uruchomił, a następnie wzmocnił potencjał gospodarczy regionów położonych pomiędzy Odrą i Wisłą, tak rozwój produktu turystycznego MDW E70 mógłby połączyć Wielką Pętlę Wielkopolski z Pętlą Żuławską i stworzyć nowe warunki do ich rozwoju.

Historia pokazała, iż na drogę wodną należy patrzeć przez pryzmat wszystkich jej użytkowników, zarówno tych bezpośrednich, dla których głównym celem jest transport, jak i tych pośrednich, których funkcjonowanie jest zależne od rzeki – np. rolników. Jak wynika z przeprowadzonych analiz europejskich i krajowych dokumentów strategicznych i planistycznych, zintegrowane podejście do planowania jest istotnym założeniem w zagospodarowaniu dróg wodnych. Zakłada ono łączenie następujących funkcji rzeki: transportową, hydroenergetyczną, turystyczną, rekreacyjną, retencyjną i inne.

Z całą pewnością można wysunąć wniosek, że samorządy w ramach swoich kompetencji i możliwości podjęły się trudu i wykorzystały możliwość ożywienia części miast i regionów pomimo braku zdecydowanych działań administracji rządowej związanych z poprawą parametrów żeglugowych samej drogi wodnej. Szeroko zakrojone plany wyrażone w najnowszych krajowych dokumentach strategicznych potwierdziły słuszność tych działań, przekładając jednocześnie ciężar dalszych działań na sferę rządową. Sprzyjać temu będzie z pewnością kierunek polityki europejskiej w zakresie transportu, ochrony środowiska, gospodarki wodnej, planowania przestrzennego, rozwoju miast i rewitalizacji. Wszystkie one bowiem mają swoje odniesienie na zintegrowany rozwój dróg wodnych i terenów nadrzecznych. Te dwa poziomy, tj. rząd i samorząd muszą podjąć trud współpracy między sobą w celu włączenia społeczeństwa i przedsiębiorców w proces ożywienia dróg wodnych.

Bibliografia

Analiza wykonalności przedsięwzięcia strategicznego Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej, 2015. UMWP, Gdańsk.

Ast R., 1999, Architektura Wybrzeża. Uwarunkowania i rozwój, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Babiński Z., (red.), 2008, Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu, t, I, Logo, Bydgoszcz.

Babiński Z., (red.), 2009, Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu, t. III, BDW Margrafsen s.c., Bydgoszcz.

Bańkowska B., 2000, Ogólne zasady kształtowania frontów wodnych w miastach, [w:] Sieć miast bałtyckich – Waterfront. Elbląska strefa nadwodna jako produkt turystyczny. Potencjalne możliwości rozwoju turystyki w regionie Zalewu Wiślanego oraz w porcie elbląskim – uwarunkowania akwenów i stref lądowych, autorskie referaty wygłoszone na seminarium w dniu 20 kwietnia 2000 roku (materiały niepublikowane), Fundacja Ecobaltic, Instytut Problemów Ekorozwoju, Gdańsk.

Bartkowski K., 2010, Dzieje Kanału Bydgoskiego, [w:] Franz Balthasar Schönberg von Brenkenhoff i jego dokonania w odbudowie Nowej Marchii po wojnie siedmioletniej i w zagospodarowaniu doliny Warty i Noteci.

Biała Księga Transportu, 2011, KOM(2011)0144, Bruksela.

Biskup M. (red.), 1991, Historia Bydgoszczy, t. I, do roku 1920, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa – Poznań.

Bogdanowski 1998; Bogdanowski J., 1998, Metoda jednostek i wnętrz architektoniczno-krajobrazowych (JARK-WAK) w studiach i projektowaniu, [w:] Człowiek w krajobrazie, Biuletyn nr 22.

Bogdanowski J., 1996, Góry, rzeki a kulturowe zjawisko miasta, [w:] Miasto tyłem do rzeki.

Bogdanowski J., Łuczyńska-Bruzda M., Novak Z., 1980, Architektura krajobrazu, PWN, Warszawa – Kraków.

Bogucka M., Samsonowicz H., 1986, Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, Łódź, s. 418.

Bręczewska-Kulesza D., Derkowska-Kostkowska B., 2008, Etablissement – ogrodowe założenia teatralno-rozrywkowe, [w:] Przybytki Melpomeny, Architektura Bydgoszczy I, Muzeum Okręgowe im. L. Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz, s. 27-37.

Bruttomesso R. (red.), 1993, Waterfronts. A new Fronier for Cities on Water, International Centre Cities on Water, Venice.

Bull B., Encouraging Tourism Development Through the EU Structural Funds – the Implementation of EU Programmes on Bornholm and Tourism Sector's Use of Them, „International Journal of Tourism Research", 1999, vol. 1, nr 3; Kornak A.S., Rapacz A., Zarządzanie turystyką i jej podmiotami w miejscowości i gminie, 2000, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław; D.D. Jaliu, The Effectiveness of Public Policies and Structural Funds in Enhancing Tourism Development. The Case of Romania, „Theoretical and Applied Economics", 2012, vol. XIX, nr 12 (577).

Chaline C., 1980, La dynamique urbain, Presses Universitaires de France, Paryż.

Chasseriau A., Peyon J.P., 2004, Le projet île de Nantes, ou comment la ville se réconcilie avec son fleuve, CESTAN, Université de Nantes, ESO – UMR 6590 CNRS, MSH ANGE GUÉPIN, Nantes, nr 22, s. 41-50.

Czachorowski A. (red.), 1997, Atlas historyczny miast polskich, t. II, Kujawy, zeszyt 1 Bydgoszcz, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń.

Czachorowski A., Czaja R. (red.), 2002, Atlas historyczny miast polskich, t, I, Prusy Królewskie i Warmia, z. 5, Malbork, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Muzeum Zamkowe w Malborku, Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Toruń.

Czaja A., 1993, Historia i rozwój przestrzenny, [w:] Czachorowski A. (red.) Atlas Historyczny Miast Polskich, t. I, Prusy Królewskie i Warmia, z. 1, Elbląg, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń.

Czarnecki W., 1965, Planowanie miast i osiedli, Wiadomości ogólne, planowanie przestrzenne, t.1, PWN, Warszawa.

Czarnecki W., 1968, Planowanie miast i osiedli, Wiadomości ogólne, planowanie przestrzenne, t. 3, PWN, Warszawa.

Czupich M., Ignasiak-Szulc A., Kola-Bezka M., Potoczek A., 2016, Instrumenty wdrażania inteligentnego i inkluzywnego rozwoju w województwie kujawsko-pomorskim, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.

Danielewicz J. (red.), 1990, Nakło nad Notecią dzieje miasta i okolic, Krajeńskie Towarzystwo Kulturalne w Nakle, Nakło.

Deklaracja Współpracy w sprawie rozwoju wzdłuż Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na obszarze Polski.

Drapella-Hermansdorfer A., 1998, Nadrzeczne bulwary, [w:] Rzeki, cywilizacja, historia, J. Kułtuniak (red.), Śląsk: Sp. z o.o., Katowice, s. 139-161.

Drzewiecki M, 2002. Podstawy agroturystyki. Oficyna Wydawnicza Ośrodka Postępu Organizacyjnego, Bydgoszcz

Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r., ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 5.8.2002, s. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, s. 12, z późn. zm.).

Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), 1996, Genewa.

Garbacz K., 2013, Przewodnik po zabytkach województwa lubuskiego, t. III, Agencja Wydawnicza „PDN", Zielona Góra.
Gaworecki W.W., 1998. Turystyka. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
Geppert I, 1926, Dzieje ziemi nakielskiej aż do pierwszego rozbioru, [w:] Krajna i Nakło, Studia i rozprawy wydane z okazji 50-lecia Gimnazjum im. Bolesława Krzywoustego w Nakle, Nakło, s. 3.
Gierszewski S., 1970, Elbląg, przeszłość i teraźniejszość, Wydawnictwo Morskie Gdańsk, Gdańsk.
Gierszewski S., 1966, Struktura gospodarcza i funkcje rynkowe mniejszych miast woj. pomorskiego w XVI i XVII w., Gdańska, s. 119.
Gołembski G., 1998. Przedsiębiorstwo turystyczne w gospodarce wolnorynkowej. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań.
Gorzym-Wilkowski W.A., Wojewódzkie planowanie przestrzenne jako narzędzie rozwoju regionu lubelskiego – szanse i dylematy, Zeszyty Naukowe WSEI seria: EKONOMIA, 8(1/2014), s. 299-313.
Górski K., 1960, Dzieje Malborka, Wydawnictwo Morskie, Gdynia.
Guldon Z., Kabaciński R. (red.), 1975, Szkice z dziejów dawnej Bydgoszczy, Prace popularnonaukowe nr 9, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Bydgoszcz.
Habel M., Rabant H., Babiński Z., Szatten D., Marciniak Ż., Gierszewski P., 2014, Uwarunkowania budowy portu multimodalnego na dolnej Wiśle w okolicach Bydgoszczy, logistyka, nr 6.
Hącia E, 2014, Programowanie rozwoju turystyki w regionach nadmorskich w Polsce, Folia Pomer. Univ. Technol. Stetin., Oeconomica, 313(76)3, s. 34.
Heidegger M., 1977, Budować, mieszkać, myśleć, Warszawa.
Hołubowska A. (red.), 2008, Kostrzyna nad Odrą. Bastion historii i przyrody, Amistad Sp. z o.o. – Program PolskaTurystyczna.pl, Urząd Miasta Kostrzyn nad Odrą.
Hoyle B., 1999, Diversity, Development, Diaspora. Waterfront Revitalisation in Retropspect and Prospect, [w:] The Maturity of the Waterfront. What outcomes and prospects, after thirty years of project and work? Aquapolis 3-4, Marsilio, s. 6-11.
Izajasz T, Grochowski R., 2013, Bydgoska Scylla i Charybda. Unikatowa śluza trapezowa, Bydgoszcz, s. 51.
Izajasz T., 2014, Cud techniki XVIII wieku, [w:] Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych, Kosecki A. (red.), Bydgoszcz, s. 32.
Izajasz T., 2014, Kanał Bydgoski: 240 lat historii, Wydawnictwo Pejzaż, Bydgoszcz, s. 24.
Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., 2017, *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*, Wydawnictwo Pejzaż, Bydgoszcz, s. 55.
Izajasz T., Muszyńska-Jeleszyńska D., Marciniak Ż., 2017, *Od Kanału Bydgoskiego do Kanału Finow*.
Jankowski A., 1975, Stosunki hydrograficzne Bydgoskiego Węzła Wodnego i ich zmiany spowodowane gospodarczą działalnością człowieka, Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Janiszewska-Mincer B., 1990, Od początków miasta do czasów rozbiorów, [w:] Danielewicz J. (red.), Nakło nad Notecią dzieje miasta i okolic, Krajeńskie Towarzystwo Kulturalne w Nakle, s. 105-160.

Jankowski A., 2014, Kanał Bydgoski w propagandzie rodu Skórzewskich, [w:] Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych, Kosecki A. (red.), Bydgoszcz, s. 18-20.

Jankowski A., 2014, Patronka cywilizacyjnej przemiany. Biała legenda Marianny Skórzewskiej wykreowana w dobie upadku Rzeczypospolitej, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, 2014, R. 62 nr 2, s. 227-241.

Januchta-Szostak A., (red.), 2009a, Woda w krajobrazie miasta, t. 1, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Januchta-Szostak A., (red.), 2009b, Water in the townscape, Vol. 2, Publishing House of Poznań University of Technology, Poznań.

Januchta-Szostak A., 2009c, Rola architektury w kształtowaniu tożsamości miejskich frontów wodnych, Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej, Architektura i Urbanistyka, z. 19, s. 119-127.

Józefowicz I., Rabant H., Ocena zagospodarowania terenów nadrzecznych na podstawie polskiego odcinka drogi wodnej wschód-zachód E70, 2016, Gospodarka Wodna, nr 3.

Kabacińsk R. (red.), 1980, Bydgoszcz zarysów dziejów, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Bydgoszcz.

Kabiciński R., 1988, O dziejowym rozwoju Bydgoszczy, [w:] Bydgoszcz wczoraj i dziś 1945-1980, S. Michalski (red.), Państwowe Wydawnictwo naukowe, Warszawa – Poznań 1988. s. 9-26.

Kaczmarek G., 1988, Rozwój społeczno-gospodarczy Bydgoszczy, [w:] Bydgoszcz wczoraj i dziś 1945-1980, S. Michalski (red.), Państwowe Wydawnictwo naukowe, Warszawa – Poznań 1988. s. 58-91.

Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2002. Produkt turystyczny albo jak organizować poznawanie świata. Wyższa Szkoła Turystyki I Hotelarstwa, Łódź.

Kaniecki A., 1994, Rola wody w średniowiecznym mieście, [w:] Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia, J. Kułtuniak (red.), t. 3, „Śląsk" Sp. z o.o. Wydawnictwo Naukowe, Katowice, s. 171-199.

Kaniecki A., 1995, Problematyka wodna w środowisku miejskim, [w] Wody powierzchniowe Poznania. Problemy wodne obszarów zurbanizowanych, A. Kaniecki, J. Rotnicka (red.), Wydawnictwo Sorus, Poznań, t. 1, s. 19-25.

Kaniecki A., 1996, Problemy wodne obszarów miejskich na przykładzie Poznania. [w:] Miasto tyłem do rzeki, B. Wierzbicka (red.), Materiały sesji naukowej Warszawa, 22-23 czerwca 1995, Biblioteka Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Warszawa, s. 35-50.

Kiełczewska-Zaleska M., 1969, Geografia osadnictwa. zarys problematyki, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.

Klaassen L.H., 1993; Cities on water: Some Economic and Geogrphical Reflections, [w:], Waterfronts. A new Fronier for Cities on Water, R. Bruttomesso R. (red.), International Centre Cities on Water, Venice, s. 21-24.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego.

Kondracki J., 1998, Fizycznogeograficzne regiony Polski a układ sieci rzecznej, [w:] Rzeki. Kultura, cywilizacja, historia, J. Kułtuniak (red.), t. 7, „Śląsk" Sp. z o.o. Wydawnictwo Naukowe, Katowice, s. 77-107.

Koter M., 1974, Fizjonomia, morfologia i morfogeneza miasta. Przegląd rozwoju i próba uściślenia pojęć. Zeszyty Naukowe UŁ, seria II, 55.

Kozak M.W., Turystyka i polityka turystyczna a rozwój: między starym a nowym paradygmatem (2009), Scholar, Warszawa, s. 210-212.

Kudłacz T. 1999. Programowanie rozwoju regionalnego. Warszawa, PWN, s. 11-112.

Kudłacz T., 2008, Programowanie gospodarki regionalnej i lokalnej, [w:] Gospodarka regionalna i lokalna, Strzelecki Z. (red.), Warszawa, PWN, s. 129-147.

Kukier R., 1990, Środowisko geograficzne obszaru Krajny Nakielskiej, [w:] Danielewicz J. (red.), Nakło nad Notecią dzieje miasta i okolic, Krajeńskie Towarzystwo Kulturalne w Nakle, s. 11-22.

Labuda G., 1992, Rzeki w dziejach narodów (ze szczególnym uwzględnieniem narodu polskiego), [w:] Kułtuniak J. (red.), Rzeki, Kultura-cywilizacja – historia, t. 1, Śląsk: Sp. z o.o., Katowice, s. 18-19.

Liszewski S., 1995, Geografia miast nadrzecznych, [w:] Kułtuniak J. (red.), Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia, t. 4, „Śląsk" Sp. z o.o. Wydawnictwo Naukowe, Katowice, s.127-153.

Lorens P., 2001, Rewitalizacja frontów wodnych nadmorskich miast portowych, Rozprawa doktorska, PG.

Lorens P., 2004, Rewitalizacja frontów wodnych jako element procesu odnowy miast, [w:], Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym lokalnym, K. Markowski (red.), Biuletyn KPZK PAN, 2004, z. 211, PG. s. 179-205.

Marcadon J., Comtois C., 1996, Le modèle chronospatial appliqué aux villes portuaires maritimes françaises et chinoises, [w:] La ville maritime, temps, espaces et représentations, F. Roudaut (red.), Actea du colloque de Brest du 9 au 11 juillet 1996, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, s. 171-183.

Marciniak Ż., Wroński S., Turowski L., 2015, Możliwości rozwoju śródlądowych dróg wodnych w świetle wybranych europejskich i krajowych dokumentów strategicznych, Gospodarka Wodna, nr 12.

Marciniak Ż., Wroński S., Turowski L., 2016, Aktywizacja gospodarcza rzek w świetle uwarunkowań formalno-prawnych polskiego systemu zarządzania gospodarką wodną, Gospodarka Wodna, nr 1.

Markowski T., 2001. Zasady polityki i finansowania rozwoju regionalnego, [w:] Ekonomiczne i środowiskowe aspekty zarządzania rozwojem miast i regionów, Markowski T., Stawasz D. (red.), Łódź, Wydaw. Uniw. Łódzkiego, s. 71-72.

Medlik, S., 1995. Leksykon podróży, turystyki i hotelarstwa. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.

Middleton, V.T.C.,1996. Marketing w turystyce. Polska Agencja Promocji Turystyki, Warszawa.

Midzio J., 1978, Franciszek Florian Czaki – kartograf i inżynier polski w XVIII wieku, „Mowią Wieki", nr 8, s. 12.

Międzynarodowa Droga Woda E70 – Przewodnik dla wodniaków. Polski odcinek obejmujący: Odrę, Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Brdę, Wisłę, Nogat, Szkarpawę, Elbląg, Zalew Wiślany, 2012, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (wyd.), Gdańsk, s. 3.

Muszyńska-Jeleszyńska D., 2014, Tereny nadrzeczne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Problmey rozwoju i rewitalizacji, [w:] Innowacyjne rozwiązania rewitalizacji terenów zdegradowanych, Skowronek J., Katowice, Lędziny, Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych, Centrum Badań i Dozoru Górnictwa Podziemnego, s. 245-257.

Muszyńska-Jeleszyńska D., 2012, Tereny nadrzeczne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Problmey rozwoju i rewitalizacji, Rozprawa doktorska, Uniwersytet im. Adama Mickiewiczaw w Poznaniu.

Muszyńska-Jeleszyńska D., Marcinika Ż., Wroński S., 2016, Rzeka w mieście: polsko-niemieckie stadium przypadku, 2016, [w:] Januszewski S., (red.), Rzeka w mieście, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław, s. 23-41.

NAIADES II, 2010, Bruksela, COM(2013) 623 final.

Niebieska Księga EKG ONZ" („Inventory of main standards and parameters of the E waterway network "Blue Book"), 2017, Bruksela.

Ogólna koncepcja rozwoju turystyki wodnej na odcinku MDW E 70 Zalew Wiślany - Zalew Kaliningradzki - Zalew Kuroński, 2011. UMWW-M, Elbląg.

Ostrowski W., 1996, Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.

Pancewicz A., 2002, Rzeka w przestrzeni miejskiej, [w:] Rzeki. Architektura i krajobraz, J. Konopka, „Śląsk" Sp. z o.o., Katowice, s. 90-113.

Pancewicz A., 2004, Rzeka w krajobrazie miasta, Politechnika Śląska, Gliwice.

Perlińska A., 1990, Źródła do dziejów Nakła, [w:] Danielewicz J. (red.), Nakło nad Notecią dzieje miasta i okolic, Krajeńskie Towarzystwo Kulturalne w Nakle, s. 22-43.

Pietrzak A., Izajasz T., Rogucki K., 2015, Ferenc Flórián Csáky. Węgierski wkład w rozwój Bydgoszczy, Wydawnictwo Pejzaż, Bydgoszcz, s. 48.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Czerwiec 2003.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego, załącznik nr 1 do Uchwały XXII/191/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 21 marca 2012 roku.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego przyjęty, Uchwała nr VII/164/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 maja 2015 r.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego stanowiący załącznik do Uchwały nr XLVI/690/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 r.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przyjęty Uchwałą nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r.

Polityka innowacyjna w województwie kujawsko-pomorskim, 2010, Bieliński M., Potoczek A. (red.), Toruń.

Polityka regionalna w Polsce jako przestrzeń aktywności samorządu terytorialnego, Sługocki W. (red.), Warszawa.

Potoczek A., 2009, Polityka regionalna jako sfera aktywności władz publicznych.

Potoczek A., 2017, Rozwój regionalny – perspektywa społeczno-kulturowa, Forum Rozwoju Regionalnego, Bydgoszcz.

Potoczek A., Pyrzyk I., 2011, Administracja i zarządzanie. Perspektywa społeczna i organizacyjna, t. 1, Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna we Włocławku, Włocławek.

Program Opieki nad Zabytkami Miasta Malborka na lata 2016-2019, s. 38.

Program rozwoju dróg wodnych Delty Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E70, 2006. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

Przewodnik dla wodniaków Międzynarodowa Droga Wodna E70, 2014. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

Przewodnik turystyczny pt. Kostrzyn nad Odrą. Bastion historii i przyrody. PolskaTurystyczna.pl.

Przewodnik turystyki wodnej Pętla Żuławska, 2016. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

Przewoźniak M., 2009, Kwalifikacja systemów przyrodniczych miast. Teoria i zastosowania w zarządzaniu obszarami zurbanizowanymi [w:] System przyrodniczy w zarządzaniu rozwojem obszarów metropolitalnych, Markowskiego T., Drzazga D. (red.), Studia KPZK PAN CXXIII, s. 35-50.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż, 2016. UMWP, Gdańsk

Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E 70 na terenie Polski), 2010. UMWP, Gdańsk.

Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmująca drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski), 2010, t. II, Koncepcja programowo-przestrzenna, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (wyd.), Gdańsk, s. 27.

Rewitalizacja śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmująca drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski), 2010, t. I, Strategia programowa MDW E70, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (wyd.), Gdańsk.

Rola Drezdenka w stosunkach polsko-brandenburskich w 2 połowie XVIII wieku, Jaworski E., Kostkiewicz-Górska G., Skaziński B. (red.), Drezdenko, s. 101.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2002 nr 77, poz. 695).
Rożański A., 1920, Żegluga śródziemna i drogi wodne, Zagadnienia Techniczne Odbudowy Kraju XIX, Lwów.
Sieradzan W., 1997, Grudziądz. Historia i rozwój przestrzenny, [w:] Czachorowski A. (red.), Atlas Historyczny Miast Polskich, t. I, Prusy Królewskie i Warmia, zeszyt 4 Grudziądz, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 5-9.
Słodczyk J., 2014, Rzeka w lokalizacji i przestrzennym rozwoju miasta, [w], Śliwa M. (red.). Problemy i wyzwania w zagospodarowaniu przestrzennym terenów nadrzecznych miast, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego,, Opole, s. 47-59.
Słowiński M., Nadolny G., 2012. Wielka Pętla Wielkopolski, Warta – Noteć – Gopło – Warta, przewodnik nie tylko dla wodniaków. Satchwell, Warszawa.
Strahl D., 1990, Metody programowania rozwoju społeczno-gospodarczego, Warszawa, PWE, s. 14-24.
Strategia Europa 2020, 2010, KOM(2010) 2020, Bruksela.
Strategia komunikacji i kreacji kampanii promocyjnej na potrzeby realizacji projektu - „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I", 2011. UMWP, Gdańsk
Strategia Promocji Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w Polsce, 2011. UMWP, Gdańsk.
Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu, 2015. Actia Forum sp.z o.o., Elbląg.
Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).
Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, załącznik do Uchwały nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.
Strategia rozwoju województwa lubuskiego 2020 stanowiąca załącznik do Uchwały nr XXXII/319/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 listopada 2012 r.
Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku stanowiąca załącznik do Uchwały nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r.
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, załącznik do Uchwały nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r.
Studium wykonalności Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I, 2012. UMWP, Gdańsk.
Studium wykonalności Programu ożywienia dróg wodnych w Gdańsku, 2012. UM, Gdańsk.
Szumińska D., (red.), 2008, Zasoby przyrodnicze i kulturowe drogi wodnej Wisła-Odra, t. II, Logo, Bydgoszcz.
Szymla Z., 2000, Determinanty rozwoju regionalnego, Wrocław, Wydaw. Ossolineum, s. 86.
Tabaczyńska E., Tabaczyński S., 1964, Das Frühalterliche Nakło, Archeologia Polska, t. VI, s. 292-303.
Tandecki J., 1995, Toruń, historia i rozwój przestrzenny, [w:] Czachorowski A. (red.), Atlas historyczny miast polskich, t. I, Prusy Królewskie i Warmia, z. 2, Toruń, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń, s. 5-14.

Tychoniewicz S., 1938, Rys historyczny dróg wodnych węzła Bydgoskiego i rzut oka na ich utrzymanie od roku 1920, Z Pomorskich Wiadomości Technicznych nr 1 i 2, Bydgoszcz.
Uchwała nr XXVIII/559/2016 Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nakło Nad Notecią.
Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.
Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2001 nr 5 poz. 43 z późn. zmianami).
Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dziennik Ustaw z 2012 r. poz. 647, z późniejszymi zmianami).
Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dziennik Ustaw z 2001 r. nr 142 poz. 1590, z późniejszymi zmianami).
Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. 2014 poz. 1649 z późn. zm.)
Vallega A., 1993, Waterfront Redevelopment: a Central Objective for Coaastal Management.
Wagner I., Januchta-Szostak A., 2014, Narzędzia planowania i zarządzania strategicznego wodą w przestrzeni miejskiej, Zrównoważony rozwój – Zastosowania, nr 5.
Wakacje na barce – bez patentu, 2014, Punt, Warszawa.
Waterfronts. A new Fronier for Cities on Water, R. Bruttomesso (red.), International Centre Cities on Water, Venice, s. 24-32.
Wąsicki J. (red.), 1964, Gorzów Wielkopolski. Przeszłość i teraźniejszość, Wydawnictwo Poznańskie, Pozań.
Wejchert K., 1984, Elementy kompozycji urbanistycznej, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
Wędruj barką! [Oblicza caravaningu] Polski Caravaning - Magazyn aktywnego wypoczynku nr 5(33) Czerwiec 2010.
Wielka Pętla Wielkopolski, 2013. Wielkopolska Organizacja Turystyczna, Poznań.
Wielkopolska 2020. Zaktualizowana strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku stanowiąca Załącznik do Uchwały NR XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 roku.
Wilder A.J., 1936, Polski projekt Kanału Bydgoskiego, „Przegląd Bydgoski", Rocznik 1, z. 1-2, s. 6.
Winid W., 1928, Kanał Bydgoski, Wydawnictwo Instytutu Popierania Nauki, Warszawa
Wodejko S., Ekonomiczne zagadnienia turystyki, 1998, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa, Warszawa, s. 170.
Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., 2014, Transport wodny śródlądowy. Funkcjonowanie i rozwój. WUG, Gdańsk.
Wojtkiewicz M., 1934, Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu, Dom Książki Polskiej Sp. Akc., Warszawa, s. 194.
Woś K., 2005, Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską, Oficyna Wydawnicza Sadyba, Warszawa.

Wrzosek A., 1976, Rozważania nad położeniem i rozwojem przestrzennym miast nadrzecznych, [w:] Przegląd Geograficzny, t. XLVIII, z. 4.
Zagospodarowanie Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na obszarze Polski dla potrzeb turystyki wodnej – materiały pokonferencyjne, 2007, UMWP, Gdańsk.
Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, Załącznik do uchwały nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r.
Zamelska-Monczak K. 2011, Przemiany społeczno-kulturowe w okresie formowania się państwa piastowskiego w Wielkopolsce północno-zachodniej, zachodniej, na podstawie materiałów archeologicznych z Santoka i międzyrzecza, [w:] Folia Praehistorica Posnaniensia, t. XVI, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań, s. 371-380
Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 listopada 2005 roku.
Zysnarski J., 2007, Encyklopedia Gorzowa, Wydawnictwo Tekst, Bydgoszcz.

Internet:
http://www.elblag.eu/images/stories/5_turystyka/pliki/Historia_Elblaga.pdf
http://tpn.naklo.org/historia
http://www.teraznotec.pl/pl/historia.html
http://www.browarczarnkow.pl/nasze-browary/czarnkow/
http://www.planowanie.umelblag.pl/
http://historia-wyzynaelblaska.pl/krynica-morska.html
http://www.zalew.org.pl/krynicab.phtml
http://www.katyrybackie.mierzeja.com/podstrony,239,miejscowosci,,Katy_Rybackie_historia.html
http://maps.mapywig.org/m/City_plans/GSGS_4435_Poland_4496_Danzig/GSGS_4435_TOWN_PLANS_OF_POLAND_BYDGOSZCZ_25K_1943.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2871_Nakel_1940.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2966_Usch_1936.jpg
http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P37-S23-E_CZARNKOW_1934.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/3162_Kreuz_1941.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/3258_Zantoch_Planblatt_A_1932.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/3257_Landsberg_1936.jpg
http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/100K_300dpi/P38_S19_271_CUESTRIN_(Kistrzyn)_1928_300dpi_(1).jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2977_Thorn_1909.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2578_(1174)_Graudenz_1909_UMK_processed.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2178_Mewe_1910.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1980_(625)_Marienburg_1925_UMK_processed.jpg

http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1882_Elbing_1944-_300dpi_AMPG.jpg
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1682_Kahlberg_1911.JPG
http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/1684_Braunsberg_(West)_1937_400dpi_AMWIG.jpg
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc3wp3/E_Water_10.pdf
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc3wp3/Extract_E_Water_10.pdf
http://www.mdwe70.pl
http://www.gorzow.pl
http://powiat-nakielski.pl/
http://przystan.powiat-nakielski.pl/
http://www.czarnkow.pl/marina.html
http://www.mapadotacji.gov.pl/
http://www.wielen.pl/
http://www.rzekanotec.pl/
http://gminadrawsko.pl/przystan-yndzel/o-nas
http://turystyka-krajna-paluki.pl/notec-170/okietek.html
http://www.portgorzow.pl/kuna/
http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/index.php/pl/linie-turystyczne/1681-bydgoski-tramwaj-wodny
http://gdansk.naszemiasto.pl/artykul/tramwaj-wodny-na-motlawie-w-2017-roku-trasy-i-rozklady,4096430,art,t,id,tm.html
http://www.port.elblag.pl/page/show/3/historia-portu?lang=pl.
http://www.torun.pl/pl/pomysl-na-torunski-bulwar.
http://www.mapadotacji.gov.pl/projekt/1238587.
http://www.mapadotacji.gov.pl/projekt/1211019.
http://www.urzad.malbork.pl/projekty-zrealizowane.html.
http://www.urzad.malbork.pl/projekty-zrealizowane.html.
http://www.urzad.malbork.pl/projety-w-trakcie-realizacji.html.