

Marcin Gorączko

Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy, Katedra Inżynierii Sanitarnej i Wodnej

Oryginalny tekst stanowi rozdział w monografii „Rewitalizacja drogi wodnej Wisła - Odra szansą dla gospodarki regionu”, t. 1., pod red. Zygmunta Babińskiego, wyd. BDW Margrafen: na zlec. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko - Pomorskiego, 2008, s. 28-34.

Natężenie ruchu żeglugowego na bydgoskim odcinku drogi wodnej E-70 – stan obecny i perspektywy rozwoju

The intensity of shipping traffic at Bydgoszcz section of the waterway E-70
- present state and prospects for development

Abstrakt. W artykule zaprezentowano wyniki analizy danych z lat 1997 – 2007 dotyczących natężenia ruchu żeglugowego na bydgoskim odcinku międzynarodowej drogi wodnej E-70. Uwzględniono intensywność wykorzystania zlokalizowanych na tej drodze śluz, z podziałem na ruch towarowy, pasażerski i administrację szlaku. Uzyskane rezultaty, stanowiące podstawę wstępnej oceny jego aktualnego znaczenia dla gospodarki, skłaniają do poszukiwań nowych kierunków rozwoju dróg wodnych na terenie Bydgoszczy, na przykład skoncentrowania się na obsłudze przewozów pasażerskich.

Abstract. The article presents results of data analysis which concern intensity of inland waterway transport in Bydgoszcz during period 1997-2007. The transport of goods, passengers and also manage the waterway have been included. Because of significant role of transport of goods the author has proposed a new course of development this part of waterway No E-70 – the specialization in tourist navigation. It could be helpful to restore inland waterway's position in the Bydgoszcz Region.

Słowa kluczowe: Polska, Bydgoski Węzeł Wodny, Brda, Kanał Bydgoski, drogi wodne

Key words: Poland, the Bydgoszcz Water Junction, the Brda river, the Bydgoszcz Canal, waterways

Wprowadzenie

Opublikowane w bieżącym roku (2007) przez Główny Urząd Statystyczny dane świadczą o utrwalającej się stagnacji żeglugi śródlądowej na terenie kraju. Wyraża się to znikomym udziałem tej gałęzi transportu w przewozach towarowych (poniżej 0,7%, biorąc pod uwagę wielkość przewozów), a jeszcze mniejszym w przypadku przewozów pasażerskich. Po raz kolejny odnotowano zmniejszenie się stanu ilościowego taboru żeglugi śródlądowej, co nie powinno dziwić wobec jego znacznego zdekapitalizowania. Około 1400 km długości cieków w Polsce zostało włączonych w europejski system dróg wodnych, jednak w rzeczywistości polskie drogi wodne spełniają co najwyżej wymagania

stawiane drogom o znaczeniu regionalnym (klasy od Ia do III). Odcinki dróg klas o znaczeniu międzynarodowym (klasy od IV do Vb) stanowią jedynie 5,5% dróg wodnych w Polsce, w dodatku są rozdzielone odcinkami dróg niższych klas, a nawet fragmentami rzek nieżeglownych.

Na tym tle prześlędzono intensywność ruchu żeglugowego na bydgoskim odcinku drogi E-70 o łącznej długości 19,9 km (droga wodna II klasy), odbywającego się pomiędzy śluzą Czersko Polskie (na rzece Brdzie) a śluzą Osowa Góra (na Kanale Bydgoskim).

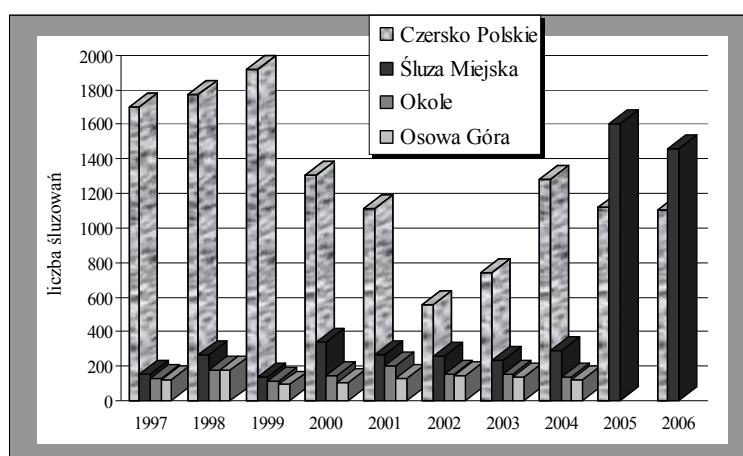
Cel i zakres pracy

Ocenę gospodarczego znaczenia bydgoskiego odcinka drogi E-70 oparto na analizie zestawień liczby śluzowań. Dokumenty te będące podstawą określenia bilansu opłat za śluzowania w okresach miesięcznych i rocznych, sporządzane są przez pracowników Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej. Generalnie wykorzystano dane z okresu 1997-2007, jednak do szczegółowej analizy posłużyły najbardziej jednorodne dane z lat 1997-2002, kiedy administracja wszystkich bydgoskich śluz znajdowała się w gestii Inspektoratu w Bydgoszczy Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

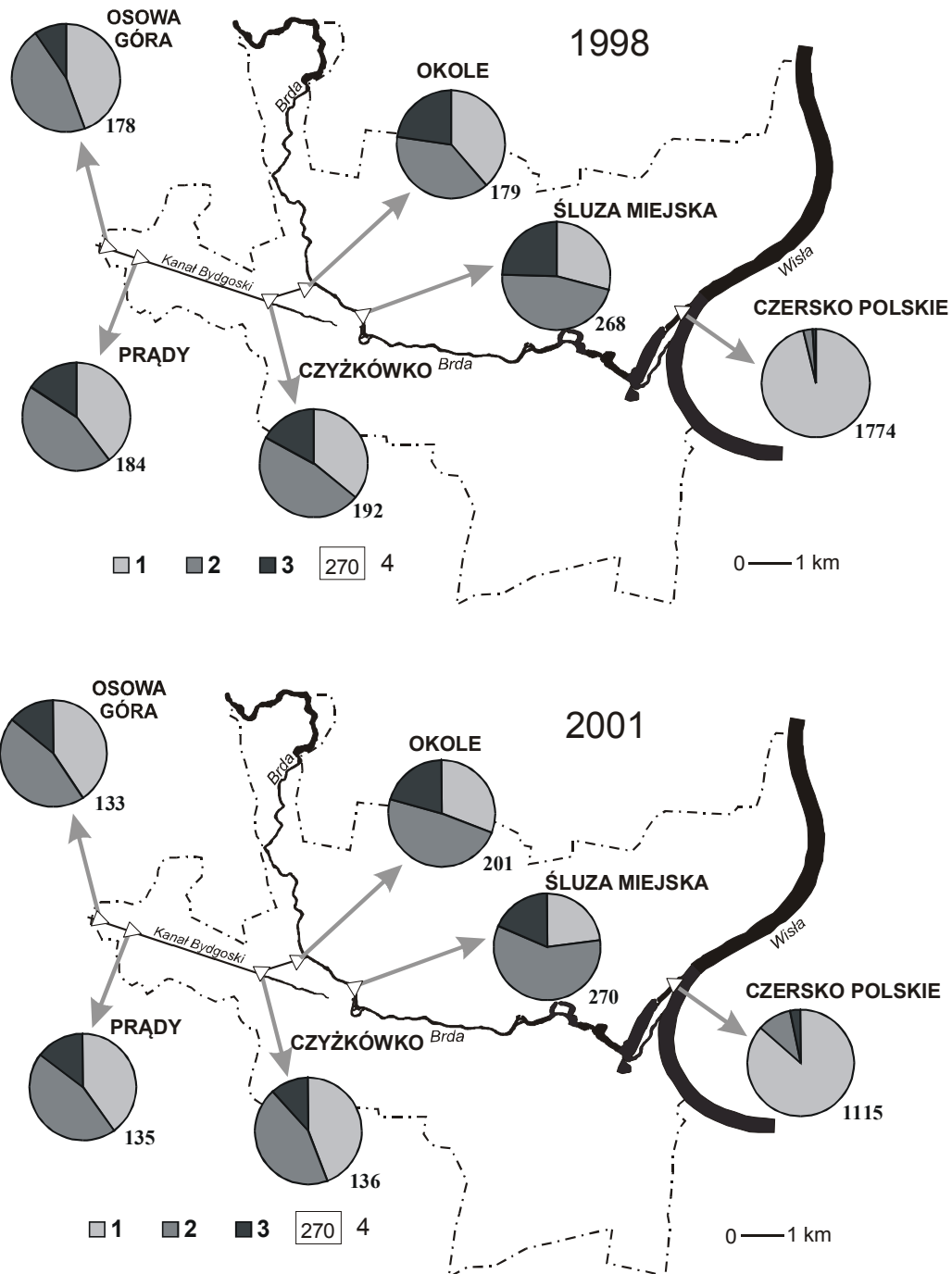
Omówienie wyników

Bydgoski Węzeł Wodny jest częścią systemu krajowych i międzynarodowych dróg wodnych ale tylko nominalnie, nie zaś funkcjonalnie. Bardzo rzadko zdarza się, żeby jednostka prowadząca przewozy towarowe lub pasażerskie pokonywała cały odcinek pomiędzy śluzą Czersko Polskie a śluzą Osowa Góra. W latach

1997-2004 faktyczny i regularny transport (rumowisko rzeczne pobierane z dna Wisły w rejonie Fordonu) odbywał się jedynie na śluzie Czersko Polskie (do 1999 roku na śluzie Brdyujście), którego punktem docelowym są place składowe w obrębie portu „Żegluga Bydgoskiej” na osiedlu Bydgoszcz-Wschód. Jeśli w łącznej ilości śluzowań decydujący udział ma jedno przedsiębiorstwo, a tak jest właśnie w przypadku śluzy Czersko Polskie, to konsekwencją np. gorszej sytuacji finansowej tego przedsiębiorstwa lub zmiennej koniunktury w jednym z działów gospodarki narodowej (w tym przypadku w budownictwie), jest duża zmienność stopnia wykorzystania śluzy następująca z roku na rok (ryc.1). Z kolei w przypadku śluzy Miejskiej obsługującej przeważnie ruch pasażerski, wzrost intensywności wykorzystania tego obiektu nie ma związku z sytuacją na sąsiednich śluzach, ponieważ albo punkty docelowe na szlaku E-70 zlokalizowane są pomiędzy śluzami Czersko Polskie i Okole (tak jest najczęściej), albo też jednostki podążają w górę biegu Brdy, wpływając na drogę o znaczeniu lokalnym.



Ryc. 1. Liczba śluzowań na wybranych obiektach w latach 1997-2006



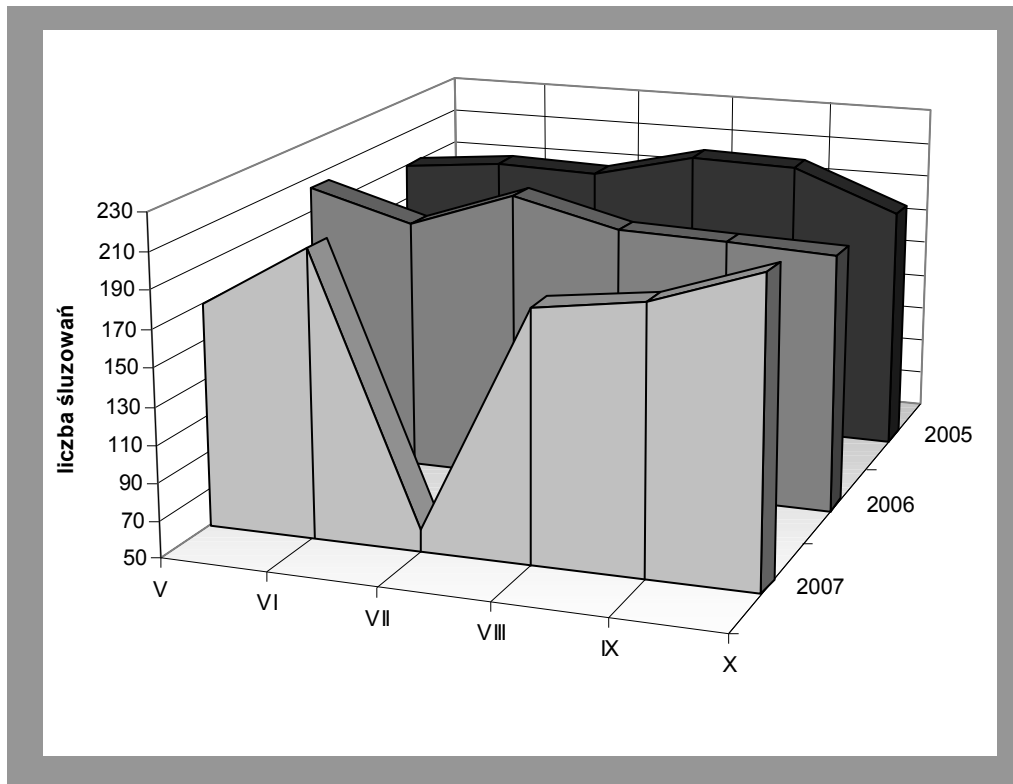
Ryc. 2. Użytkowanie śluz na drodze wodnej E-70 w Bydgoszczy z uwzględnieniem celu żeglugi: 1. ruch towarowy, 2. ruch pasażerski, 3. administracja szlaku, 4. liczba śluzowań ogółem

Istotne znaczenie dla określenia gospodarczej roli pełnionej przez poszczególne śluzy ma cel żeglugi śluzowanych jednostek (ryc. 2). I tak za typowy obiekt obsługujący ruch towarowy można uznać śluzę Czersko Polskie, ponieważ w latach 1997-2006 udział śluzowań w ruchu towarowym kształtował się od 96%

do 66%, co prawda wykazujący w ostatnim okresie tendencję spadkową. Zupełnie inną strukturą śluzowań charakteryzują się śluzy na pozostałych stopniach wodnych. W okresie 1997-2004 cechowały się one generalnie podobnym udziałem (po około 40%) ruchu towarowego i pasażerskiego, za wyjątkiem śluzy

Miejskiej gdzie udział ruchu pasażerskiego przekraczał 50%. Znamienne jest w przypadku śluz Miejskiej, Okole, Czyżkówko, Prądy i Osowa Góra bardzo

duży udział (od 10% do 25%) jednostek wykonujących rejsy w ramach administracji szlaku (jednostki RZGW, Policji, Straży Pożarnej, WOPR itd.).



Ryc. 3. Liczba śluzowań na śluzie Miejskiej statku pasażerskiego „Tramwaj Wodny” w latach 2005-2007

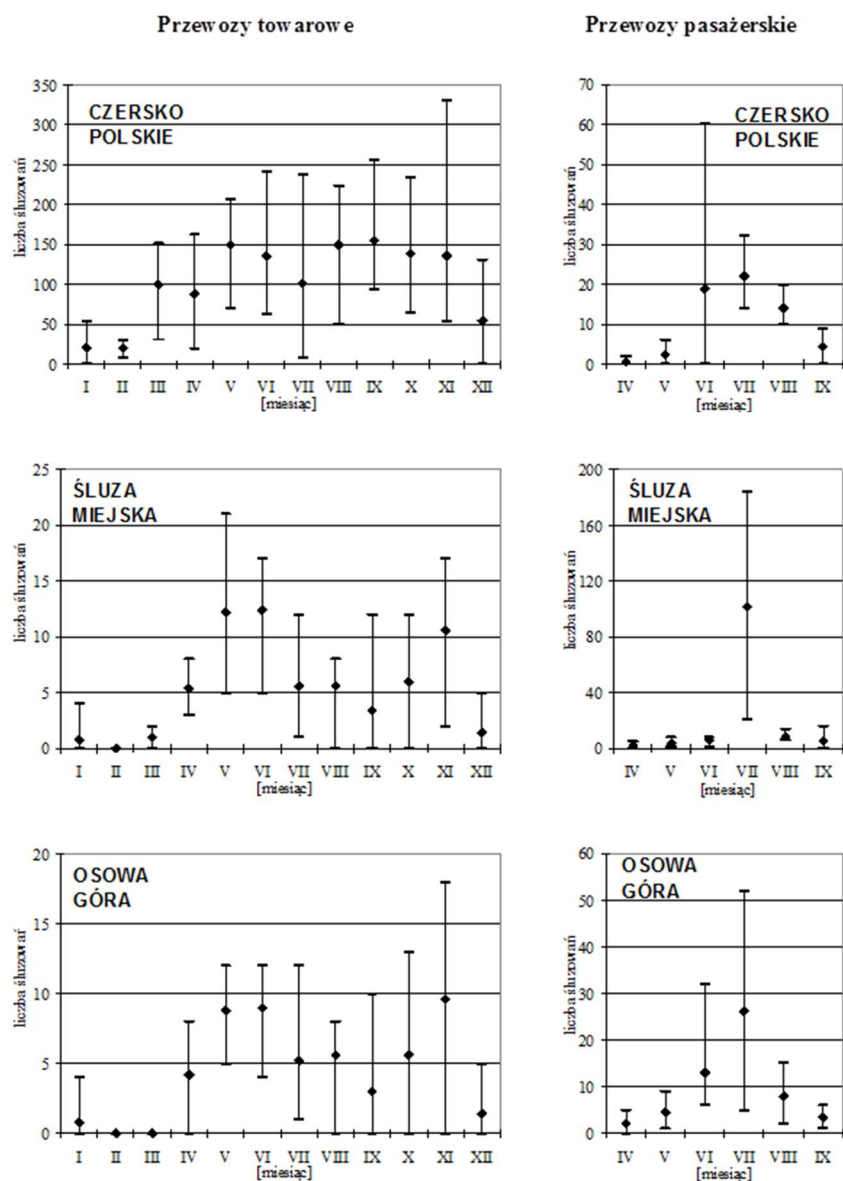
Niewielka intensywność wykorzystania bydgoskich śluz powoduje, że nawet jedna jednostka regularnie pokonująca krótki odcinek drogi wodnej może radykalnie wpłynąć na ilościową i jakościową strukturę śluzowań. Przykładem może być statek „Tramwaj Wodny” kursujący od maja do października na odcinku od przystani przy ul. Garbary na Okolu do przystani na wysokości Bartodziejów, pokonujący śluzę Miejską sześć do siedmiu razy dziennie (ryc. 3, por. ryc. 1). Po jego uruchomieniu w 2005 roku, obecnie można powiedzieć, że śluza Miejska obsługuje prawie wyłącz-

nie rejsy pasażerskie, będąc jednocześnie najbardziej intensywnie użytkowaną spośród sześciu analizowanych budowli hydrotechnicznych. We wcześniejszym okresie na ilość śluzowań na śluzie Miejskiej największy wpływ miał także jeden armator („Klub Sportowy Łączność”) zgłaszający do śluzowania w lipcu każdego roku od kilkudziesięciu do 150 małych obiektów sportowych.

Przeciętny czas trwania sezonu żeglugowego na analizowanym odcinku drogi wodnej jest zróżnicowany (ryc. 4). W przypadku ruchu towarowego odbywającego się na śluzie Czersko Polskie

trwa on zwykle 11 miesięcy, nierzadko jednak przez cały rok – z krótkimi przerwami spowodowanymi zbyt niskimi lub wysokimi stanami wody na Wiśle lub też wykształceniem pokrywy lodowej w rejonie ujścia Brdy. Na pozostałych śluzach sezon żeglugowy jest krótszy, jednostki przystosowane do przewozu towarów przemieszczają się przeważnie od kwietnia do listopada (8 miesięcy). W przewozach pasażerskich zaznacza się wyraźna sezonowość.

W latach 1998-2002 sezon żeglugowy dla tej kategorii przewozów rozpoczął się na wszystkich analizowanych śluzach nie wcześniej niż w kwietniu, a kończył się we wrześniu (6 miesięcy), z wyraźnie widocznym maksimum w lipcu, spowodowanym nasileniem śluzowań małych obiektów sportowych. Po uruchomieniu rejsów jednostki „Tramwaj Wodny” śluza Miejska jest wykorzystywana do przewozów pasażerskich także w październiku.



Ryc. 4. Średnia, maksymalna i minimalna liczba śluzowań w przebiegu rocznym na wybranych śluzach w latach 1998-2002

Wnioski i dyskusja

Na podstawie przeprowadzonych rozważań nasuwa się szereg refleksji na temat gospodarczej roli bydgoskiego odcinka drogi wodnej E-70:

1. W Polsce niezmiennie dominują przewozy na trasach krótkich i lokalnych, czego typowym przykładem jest aktualny sposób użytkowania bydgoskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E-70, który należy uznać za ekstensywny i nierentowny.
2. Wobec faktu iż od wielu lat mamy do czynienia ze stagnacją, a w zasadzie z recesją aktywności polskiej żeglugi śródlądowej na terenie kraju, należy raczej porzucić nadzieje na rewolucyjne zmiany w tym zakresie inicjowane przez władze ogólnokrajowe. Aktywizacja żeglugi w rejonie Bydgoszczy jest przede wszystkim zadaniem o dużym znaczeniu lokalnym, przy czym oczywiście korzystną okolicznością jest tranzytowy charakter Bydgoskiego Węzła Wodnego pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią.
3. Należy ostatecznie odrzucić tezę o możliwości powrotu do stanu świetności żeglugi śródlądowej sprzed lat, charakteryzującego się dominacją przewozów towarowych. Analiza aktualnych i prognozowanych kierunków rozwoju transportu w Polsce wskazuje na postępującą marginalizację żeglugi śródlądowej w tym zakresie.
4. Podobnie należy ostatecznie odrzucić tezę o możliwości podniesienia klasy drogi wodnej E-70 w celu jej dostosowania do żeglugi jednostek towarowych, najczęściej pływających w Europie Zachodniej. Na terenie Bydgoszczy działania te stałyby

w sprzeczności z wieloma przepisami prawa z zakresu ochrony środowiska, ochrony przyrody, ochrony zabytków, zagospodarowania przestrzennego, poszanowania prywatnej własności oraz, a może przede wszystkim byłyby nieuzasadnione ekonomicznie. Powszechnie wiadomym jest, że obecnie (a także w przewidywalnej przyszłości) największy ciężar przewozów pasażerskich i towarowych spoczywa na transporcie samochodowym, a mimo tego jak opornie przebiegają inwestycje drogowe na terenie kraju. Kto i dlaczego ma inwestować w polską żeglugę śródlądową?

5. Jedynym realnym sposobem na zwiększenie roli omawianej drogi wodnej wydaje się koncentracja uwagi na ruchu pasażerskim (zwłaszcza turystycznym i rekreacyjnym). To jakby się wydawało pozornie minimalistyczne rozwiązanie oznacza i tak konieczność podjęcia szeregu kosztownych inwestycji związanych z utrzymaniem drogi wodnej w stanie zgodnym z wymaganiami dla dróg wodnych II klasy, radykalną poprawę jakości wód Kanału Bydgoskiego oraz Brdy, stworzeniem infrastruktury służącej użytkownikom drogi wodnej tzn. marin, bazy noclegowej i gastronomicznej itp., a wreszcie zorganizowaniem zakrojonej na szeroką skalę akcji promocyjnej samej drogi oraz regionu i jego walorów przyrodniczych i kulturowych.

Literatura

- Główny Urząd Statystyczny, 2007. *Transport – wyniki działalności w 2006 roku*, Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa.