



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

## "Możliwości żeglugowe na Wiśle obecnie i w przyszłości"

**dr Dawid Szatten**

**Centrum Informacji i Promocji Śródlądowych Dróg Wodnych w Bydgoszczy  
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy / Katedra Rewitalizacji Dróg Wodnych**

Rzeka Wisła, której niemal 88% długości (920,3 km) określono w rozporządzeniu klasyfikacyjnym (Dz. U. 2002, Nr 77, poz. 695) jako śródlądową drogę wodną, stanowi korytarz transportowy łączący południe kraju z Zatoką Gdańską. Jej żeglowny charakter rozpoczyna się wraz z ujściem Przemszy – km 0+000 [SLAJD: [Charakterystyka rzeki Wisła](#)]. Odcinek Wisły, łączący Morze Bałtyckie z ujściem Narwi, ujęty jest w systemie Międzynarodowych Dróg Wodnych Europy jako E40. Stanowi on ważną oś łączącą drogi wodne Europy Zachodniej (przez połączenie z drogą wodną E70 do E30 i dalej w kierunku zachodnim) z siecią dróg wodnych Europy Wschodniej [SLAJD: [Położenie rzeki Wisły na tle europejskiej sieci AGN](#)].

Pod względem zlewniowymi Wisła stanowi jeden obiekt hydrologiczny, jednakże pod kątem funkcjonowania drogi wodnej jest on wewnątrznie zróżnicowany. Najczęściej stosowanym podziałem Wisły pod kątem hydrologicznym jest wydzielenie: (a) biegu górnego – od źródeł do Zawichostu, (b) biegu środkowy - od Zawichostu do ujścia Narwi; występuje również wydzielenie do Zbiornika Włocławskiego oraz (c) biegu dolny – od ujścia Narwi do ujścia do Zatoki Gdańskiej [SLAJD: [Charakterystyka rzeki Wisła](#)].

Elementami kwantyfikującymi drogę wodną są parametry eksploatacyjne [SLAJD: [Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych w Polsce](#)]. Według zapisów rozporządzenia klasyfikacyjnego wydzielono 8 odcinków, które odpowiadają 5 różnym klasom drogi wodnej. Pierwszy odcinek od ujścia rzeki Przemszy (km 0+600) do połączenia z Kanałem Łączańskim (km 37+500) jest drogą wodną IV klasy. Kolejny fragment Wisły - do stopnia wodnego Przewóz (km 92+600) zaklasyfikowany został jako III. Trzeci odcinek do ujścia rzeki Sanny (km 295+200) zaliczany jest do klasy Ib. Kolejny fragment rzeki od ujścia rzeki Sanny do miejscowości Płock (km 620+000) odpowiada również klasie Ib. Piąty fragment do stopnia wodnego Włocławek (km 674+850) odpowiada najkorzystniejszej klasie żeglugowej – Va. Kolejny fragment do ujścia rzeki Tążyny (km 718+000) odpowiada klasie Ib. Ostatnie dwa odcinki Wisły: do miejscowości Tczew (km 910+000) oraz do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi zaklasyfikowane zostały odpowiednio do klasy II i III [SLAJD: [Wisła – jako droga wodna](#)].

Do cech szlaku żeglownego rzek – powiązanych z parametrami eksploatacyjnymi należą: szerokość szlaku – tożsama z szerokością koryta rzeki, promień łuku w osi szlaku – utożsamiany ze wskaźnikiem meandrowania oraz głębokość tranzytowa – głębokość koryta [SLAJD: [Czynniki przyrodnicze warunkujące żeglugę](#)].

Przedstawione parametry z dziedziny hydrometrii warunkowane są szeregiem czynników przyrodniczych, do których za najważniejsze możemy zaliczyć: (a) funkcjonowanie koryta rzeczno-geologicznie i geomorfologicznie warunkach oraz (b) składowa zasilania. Pierwszy czynnik związany jest z występowaniem na danym obszarze określonego typu morfodynamicznego koryta (Chalov, 2001), który w połączeniu z limitowaniem ciągłości transportu rumowiska rzeczno-geologicznego – głównie wleczonego, decyduje o możliwościach wykorzystania rzeki do żeglugi. Drugi czynnik związany jest bezpośrednio z dostawą wody do systemu rzeczno-atmosferycznego (suma opadu atmosferycznego) i możliwościami retencyjnymi zlewni (odpływ jednostkowy) [SLAJD: [Czynniki przyrodnicze warunkujące żeglugę – cd.](#)].



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

Drugą grupę elementów warunkujących osiągniętą klasę drogi wodnej są elementy infrastruktury hydrotechnicznej, związane z działalnością człowieka. Do grupy tej zaliczyć możemy obecność stopni wodnych, śluz, stan infrastruktury czy obecność tam poprzecznych [SLAJD: Czynniki poza przyrodnicze warunkujące żeglugę].

Droga wodna Wisły charakteryzuje się różnymi klasami żeglugowymi – od Ib charakterystycznej dla drogi wodnej o charakterze lokalnym, do klasy Va – odpowiedniej dla szlaku wodnego o znaczeniu regionalnym. Pomimo tego, Wisłą stanowi ważny element w międzynarodowej sieci śródlądowych dróg wodnych. Czynniki przyrodnicze stanowią główny element kwantyfikujący cechy szlaku żeglownego, zgodnie z rozporządzeniem klasyfikacyjnym. Elementy poza przyrodnicze (infrastrukturalne) w niemniejszym stopniu decydują o warunkach nawigacyjnych drogi wodnej Wisły. Wskazana jest zrównoważona rewitalizacja drogi wodnej Wisły – zmierzająca w kierunku budowania i zarządzania infrastrukturą techniczną, aby umożliwić sterowanie przebiegiem procesów fluwialnych (głównie transportu rumowiska), w celu zachowania maksymalnej zdolności żeglugowej w danej lokalizacji morfodynamicznej [SLAJD: Przyszłość drogi wodnej Wisły – procesy]. Rozwiązaniem zaplanowanym do realizacji w ramach aPGW jest Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki - stopień wodny poniżej Włocławka. Do głównych działań, skutkujących osiągnięciem celów środowiskowych, zaliczyć można m.in.: powstrzymanie erozji poniżej stopnia Włocławek oraz likwidację nienaturalnych dobowych wahań poziomu wody na Wiśle. Do dodatkowych korzyści zaliczyć można: powstanie drogi wodnej klasy Va na długości nowego zbiornika, zwiększenie retencji oraz produkcja energii elektrycznej z odnawialnego źródła [SLAJD: Stopień wodny poniżej Włocławka].

Patronaci medialni

