

Piskozub, Andrzej

Płock - port śródlądowy przy Centralnej Obwodnicy Wodnej (COW)

Notatki Płockie 24/3-100, 52-58

1979

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Płock – port śródlądowy przy Centralnej Obwodnicy Wodnej (COW)

Uchwała XII Plenum KC PZPR z dnia 16 czerwca 1978 roku w przedmiocie zagospodarowania Wisły i pozostałych rzek polskich stworzyła dla Płocka perspektywę kolejnego skoku rozwojowego, podobnego do tego, jaki nastąpił po decyzji o lokalizacji w Płocku głównych obiektów przemysłu petrochemicznego Polski. Płock jest bowiem jednym z sześciu historycznych ośrodków nadwiślańskich, wymienianych w związku z perspektywami zagospodarowania Wisły. „Rozrosną się od tysięcy fabryk stare grody: Kraków, Sandomierz, Warszawa, Płock, Toruń, Gdańsk” — pisał dla przykładu, Stefan Żeromski w 1918 roku.

Lokalizacja Płocka, jako miasta i portu nadwiślańskiego, otwiera obecnie przed nim jeszcze szersze perspektywy, wykraczające poza obszar dorzecza Wisły, odkąd na porządku dnia stanął problem powiązania trzech głównych rzek Polski — Wisły, Odry i Warty w jeden zintegrowany system przewozów wodnych. Program takiej integracji został przedstawiony w 1978 roku pod nazwą Centralnej Obwodnicy Wodnej (COW). Budowa tego pierścienia wodnego zmieni zasadniczo geografie komunikacyjną Polski. Od tego geograficznego aspektu wypada rozpocząć prezentację koncepcji COW, przechodząc następnie od uwarunkowań geograficznych Centralnej Obwodnicy Wodnej do jej uwarunkowań gospodarczo-przestrzennych, administracyjnych i wreszcie — *last but not least* — historycznych.

UWARUNKOWANIA GEOGRAFICZNE COW

Na pierścień wodny COW składają się 772 km Wisły, poczynając od Oświęcimia, gdzie Wisła staje się żeglowną aż do ujścia Brdy. Wisła stanowi zatem większość obwodnicy wodnej — 55% jej ogólnej długości. Dalsze 25% tworzą Odra i Warta, na odcinkach tych rzek wchodzących w skład COW. Są to dla obu tych rzek odcinki gospodarczo najważniejsze. Z żeglownego biegu Odry wchodzi do obwodnicy wodnej większa część jej przebiegu przez dzielnicę śląską, od Koźła, gdzie zaczyna się żeglowność Odry aż prawie do Głogowa, skąd odgałęzia się trasa przyszłego kanału łączącego Odrę z Wartą. Nad odrzańskim odcinkiem COW leżą centralne ośrodki Górnego i Dolnego Śląska — Opole i Wrocław. Z Warty niespełna 100 km wchodzi w skład naszego pierścienia wodnego, jednakże i tutaj jest to gospodarczo najważniejszy odcinek rzeki, w połowie którego znajduje się centralna nad Wartą aglomeracja Poznania. Z trzech rzek skła-

dających się na Centralną Obwodnicę Wodną odcinek Wisły jest zdecydowanie najdłuższy i do odcinka tego przylega pięć z sześciu wymienionych wyżej „starych grodów” nadwiślańskich: Kraków, Sandomierz, Warszawa, Płock i Toruń. Decyzja o zagospodarowaniu Wisły automatycznie urealniała szanse powstania całego pierścienia wodnego, gdyż lwia część kosztów jego budowy mieści się w programie zagospodarowania Wisły.

Pierścień COW dopełniają trzy kanały, mające połączyć Wisłę z Odrą, Odrę z Wartą i Wartę z Wisłą. Lokalizację tych kanałów przedstawia rys. 1. Najtrudniejszy w realizacji



Rys. 1. Centralna Obwodnica Wodna i jej odgałęzienia do zagłębi węglowych i portów morskich Polski.

i zarazem najbardziej kosztowny z nich jest kanał łączący Wisłę z Odrą — tzn. Kanał Śląski. Trasa jego biegnie od Oświęcimia nad Wisłą do Koźła nad Odrą łukiem przechodzącym przez Rybnickie Zagłębie Węglowe. Budowa tego kanału, bardzo ważnego dla wywozu węgla górnośląskiego włączona została do programu inwestycji związanych z zagospodarowaniem Wisły do 2000 roku.

Z pozostałych kanałów jeden ma połączyć Odrę z Wartą i nosi nazwę Kanału Głogów — Srem lub Kanału Wielkopolskiego. Pierwsza nazwa jest o tyle nieprecyzyjna, że z trzech wariantów szczegółowych trasy tego kanału, żadna nie odgałęzia się od Odry w Głogowie,

lecz wszystkie powyżej tego miasta w dość znacznym od niego oddaleniu. Koncepcja budowy tego kanału, podobnie jak Kanału Śląskiego ma długą historię, zaczynając się sporo przed pierwszą wojną światową.

Ostatni z trzech kanałów ma odgałęziać się od Warty w rejonie, w którym do Warty wpływa jej prawobrzeżny dopływ — Wełna. Stąd kanał ma biec do Wisły, łącząc się z nią przy ujściu Brdy. Warianty szczegółowe trasy tego kanału przechodzą przez aglomerację Bydgoszczy, włączając także to miasto do naszego pierścienia wodnego. Łączny koszt budowy Kanału Odra—Warta, kanalizacji Warty między Śremem i ujściem Wełny oraz budowy Kanału Warta—Wisła wynosi tylko 7% sumy przewidzianej do wydatkowania do 2000 roku na program zagospodarowania Wisły. Potwierdza to wcześniejszą tezę, że powstanie COW stanowi automatyczną niejako konsekwencję programu zagospodarowania Wisły, gdyż dodatkowe koszty związane z domknięciem pierścienia wodnego są stosunkowo nieznaczne, natomiast korzyści powstania COW rozliczne i niezwykle ważne.

Centralna Obwodnica Wodna stanie się ważnym instrumentem odciążenia transportu kolejowego, przede wszystkim od przewozów węgla. Odgałęzienia COW łączą ją z kopalniami węgla. Kanały Gliwicki i Śląski służyć mają wywozowi węgla z zagłębia — górnośląskiego i rybnickiego, natomiast Kanał Lubelski — z obszaru Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Zewnętrzne odgałęzienia obwodnicy prowadzą do portów morskich ujścia Wisły i ujścia Odry, a w przyszłości — ku granicom lądowym: wschodniej i południowej (połączenie przez granicę zachodnią już istnieje).

Przed wszystkim jednak COW skróci znacznie odległości przewozów wodnych wewnątrz kraju. Tablica 1 przedstawia macierz odległości wodnych pomiędzy najważniejszymi portami śródlądowymi i morskimi kraju, w dwóch

wersjach: w odległościach obecnych i skróconych dzięki realizacji COW. Skróć odległości dotyczy miejscowości przede wszystkim wzdłuż zachodniego ramienia obwodnicy, wzdłuż przyszłej drogi wodnej od Krakowa do Gdańska prowadzącej przez Rybnik—Opole—Wrocław—Poznań—Bydgoszcz, alternatywnej do trasy wiślanej Kraków—Sandomierz—Warszawa—Płock—Toruń. Z zagłębia górnośląskiego nowa trasa wodna do Gdańska będzie ponad 200 km krótsza od wiślanej (Wisła z Oświęcimia do Gdańska 954 km, natomiast z Koźła do Gdańska zachodnim ramieniem COW odległość wodna wyniesie 743 km). Nawet po zagospodarowaniu Wisły, wygięty łuk tej rzeki, wydłużający znacznie trasy wodne Górny Śląsk—Gdańsk w stosunku do odległości kolejowych, nie będzie w stanie odebrać przewozów węgla w tej relacji transportowi kolejowemu. Natomiast zachodnie ramię COW wydłuża stosunkowo nieznacznie odległości przewozów wodnych w stosunku do kolejowych. Wskutek tego przejmie ono od kolei przewozy górnośląskiego węgla kierowane do Poznania, Bydgoszczy i Gdańska. Roczne ilości przewożonego w tych kierunkach węgla sięgają 25 mln ton już obecnie, co wskazuje na pełne wykorzystanie zachodniego ramienia COW przez transport wodny śródlądowy od razu po wybudowaniu tej inwestycji.

Tablica 1 pokazuje w jakim stopniu COW skróci odległości wodne między miastami nadwiślańskim a miastami zachodniej części kraju. Realizacja Centralnej Obwodnicy Wodnej skróci trasę wodną z Płocka do Poznania o 45%, z Płocka do Wrocławia o 31%, z Płocka do Koźła o 26%. Po wybudowaniu COW odległość wodna Płock—Koźle (701 km) będzie największą z wszystkich relacji między Płockiem a miastami wymienionymi w Tablicy 1. Dokładnie po przeciwej w stosunku do Płocka stronie COW, znajdzie się Kanał Śląski. Niedaleko Koźła położony Kędzierzyn znajdzie

Odległości przewozowe w żegludze śródlądowej obecnie i po zintegrowaniu dróg wodnych Polski (w km)

Tablica 1.

Obecnie	Po zintegrowaniu dróg wodnych												
	Oświęcim	Koźle	Kraków	Sandomierz	Warszawa	Płock	Toruń	Bydgoszcz	Poznań	Wrocław	Gdańsk	Szczecin	Swinoujście
OŚWIĘCIM	×	100	88	269	514	632	699	647	498	254	843	741	808
KOŹLE	1608	×	188	369	614	701	599	547	398	154	743	641	708
KRAKÓW	88	1496	×	181	426	544	646	698	586	342	866	829	896
SANDOMIERZ	269	1315	181	×	245	363	465	517	666	523	685	944*	1011*
WARSZAWA	514	1070	426	245	×	118	220	272	421	665	440	699*	766*
PŁOCK	632	952	544	363	118	×	102	154	303	547	322	581*	648*
TORUŃ	734	850	646	465	220	102	×	52	201	445	220	479*	546*
BYDGOSZCZ	786	798	698	516	272	154	52	×	149	393	196	427*	494*
POZNAŃ	1181	773	1093	912	667	549	447	396	×	244	345	372	439
WROCLAW	1430	154	1342	1161	916	798	696	644	619	×	589	487	554
GDANSK	954	996	866	685	440	322	220	196	593	842	×	623*	690*
SZCZECIN	1184	641	1096	915	670	552	450	398	372	487	594	×	67
ŚWINOUJŚCIE	1251	708	1163	982	737	619	517	465	493	554	661	67	×

* nowa trasa Fordon — Oborniki — Kostrzyń dłuższa o 29 km.

się w takiej samej odległości wodnej od Płocka — 716 km — niezależnie od tego, czy wybierze się trasę Wisły i Kanału Śląskiego czy też trasę prowadzącą zachodnim ramieniem COW. Z wszystkich miejscowości położonych na wschód od Kędzierzyna będzie bliżej do Płocka Wisłą. Natomiast z miejscowości, leżących na zachód od Kędzierzyna bliższa droga wodna do Płocka poprowadzi zachodnim ramieniem Centralnej Obwodnicy Wodnej.

UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE COW

Koncepcja Centralnej Obwodnicy Wodnej jest silnie osadzona w podstawowych realiach struktury przestrzenno-gospodarczej Polski. Jeżeli na mapie Europy Środkowej wytyczymy trójkąt, którego wierzchołek znajdzie się przy ujściu Wisły do Zatoki Gdańskiej, zaś narożniki podstawy tuż poza granicami kraju — we Lwowie i w Pradze Czeskiej — to wyznaczymy tym samym linie podziału Polski na dwie równej wielkości części, z których część znajdująca się wewnątrz trójkąta jest nieporównanie gęściej zaludniona i intensywniej zagospodarowana od drugiej połowy kraju, leżącej na północny zachód, północny wschód i południe od tego trójkąta.

Szczegółowe dane o dysproporcjach zróżnicowania osadniczego i gospodarczego tych dwóch obszarów Polski omawiamy w następnej części niniejszego tekstu. Tutaj zwróćmy uwagę tylko na jeden fakt, a mianowicie na to, że z dziewięciu aglomeracji wielkomiejskich Polski uznanych w planach zagospodarowania przestrzennego za tzw. aglomeracje ukształtowane — aż osiem znajduje się w połowie Polski objętej granicami naszego trójkąta. Są to aglomeracje: katowicka, krakowska, warszawska, bydgosko-toruńska, poznańska, wrocławska, łódzka i gdańska. Jedyną aglomeracją wielkomiejską położoną w „drugiej połowie Polski” — na zewnątrz trójkąta koncentracji osadnictwa i produkcji — jest aglomeracja szczecińska w północno-zachodnim narożniku kraju.

Dzieląc nasz trójkąt dwusiecznymi, otrzymujemy trzy pasma, w obrębie których mieszczą się wszystkie aglomeracje wielkomiejskie Polski. Dwusieczna, wyprowadzona z ujścia Wisły w kierunku południowym przechodzi kolejno przez aglomeracje: gdańską, bydgosko-toruńską, łódzką oraz krakowską i katowicką. Dwusieczna wyprowadzona z Pragi Czeskiej przecina terytorium Polski od południowego zachodu ku północnemu wschodowi, od Wałbrzycha do Białegostoku prowadząc przez wielkomiejskie aglomeracje Wrocławia, Łodzi i Warszawy. Trzecia dwusieczna przecina kraj od południowego wschodu ku północnemu zachodowi, poprzez Przemyśl i Sandomierz biegnąc ku wielkomiejskim aglomeracjom Łodzi, Poznania i Szczecina. Rys. 2 pokazuje te trzy pasma, krzyżujące się w rejonie Łodzi, w miejscu, będącym geograficznym centrum kraju. Trzy wymienione pasma tworzą układ kana-

łów komunikacji **dośrodkowej**, zbiegającej się w aglomeracji łódzkiej.

Drugi podstawowy układ komunikacyjny, to układ komunikacji **obwodowej**. Jest to koło, wpisane w trójkąt koncentracji osadnictwa i produkcji. Tam, gdzie koło to przylega do obrzeża trójkąta, znajdują się: na południu — aglomeracje katowicka i krakowska, na wschodzie — aglomeracja warszawska i na zachodzie aglomeracja poznańska. Na obwodzie koła między Katowicami i Poznaniem znajduje się aglomeracja wrocławska, zaś między Poznaniem i Warszawą — aglomeracja bydgosko-toruńska. Na tym samym odcinku obwodu koła **leży także Płock**. Pomiędzy Warszawą i Krakowem znajduje się Sandomierz — niegdyś jeden z kluczowych ośrodków kraju, później podupadły w okresie zaborów. Przypomniano jego rolę w latach międzywojennych, kiedy koncepcja planistyczna Centralnego Okręgu Przemysłowego wyznaczyła Sandomierzowi rolę przyszłego centralnego ośrodka COP. Obecnie wyrasta tam nowe trójmiasto Sandomierz—Tarnobrzeg—Stalowa Wola, które po scaleniu w przyszłości w jeden organizm miejski uzupełni lukę aglomeracyjną w tym rejonie kraju.

Sily miastotwórcze, przekształcające obecny węzłowy układ osadnictwa w układ pasmowo-węzłowej nieprzerwanej urbanizacji wzdłuż wybranych korytarzy przestrzennych — działają najsilniej nie wzdłuż kanałów komunikacji dośrodkowej, lecz w pasmie opisanego tutaj układu obwodowego. Koliste pasmo przebiegające z Katowic przez Kraków, Sandomierz, Warszawę, Płock, Toruń, Bydgoszcz, Poznań, Leszno, Wrocław, Opole i z powrotem do Katowic stanowi zarys miasta przyszłości, skupiającego większość ludności miejskiej kraju.

Kręgosłupem układu pasmowo-węzłowego jest układ dróg komunikacyjnych różnych gałęzi transportu. Drogi te przebiegają w tym pasmie równolegle obok siebie uzupełniając się swymi funkcjami. Nie wystarcza tutaj podwójna wiązka komunikacji kolejowej i drogowej. Wielkie potrzeby transportowe wzdłuż pasma osadniczego zaspokoić może dopiero uzupełnienie wiązki dróg trasą wodną dla przewozu ładunków masowych i trasą lotniczą — dla szybkiego transportu pasażerskiego.

Centralna Obwodnica Wodna stanowi właśnie taką uzupełniającą drogę transportową dokładnie wzdłuż układu komunikacji obwodowej. Z dziewięciu aglomeracji wielkomiejskich Polski sześć znajduje się na jej obwodzie: aglomeracje krakowska, warszawska i bydgosko-toruńska nad Wisłą, aglomeracja katowicka między Wisłą i Odrą, aglomeracja wrocławska nad Odrą i aglomeracja poznańska nad Wartą. Dolne odcinki Wisły i Odry łączą COW z dwiema portowymi aglomeracjami wielkomiejskimi: gdańską i szczecińską. Jedynie aglomeracja łódzka znajduje się w oddaleniu od żeglownych dróg wodnych, tym mankamentem transportowym



Rys. 2. Uwarunkowanie przestrzenne koncepcji Centralnej Obwodnicy Wodnej



potowa Polski rzadziej zaludniona i słabiej uprzemysłowiona

Aglomeracje: \odot ukształtowane \circ kształtujące się

Kanaty komunikacji: — dośrodkowej obwodowej

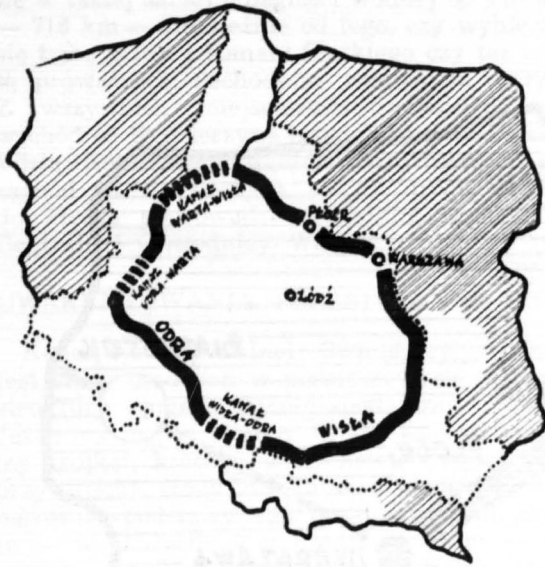
--- droga wodna Wisły - - - - - Centralna Obwodnica Wodna

przeciwważając korzyści swego centralnego położenia na mapie kraju.





Rys. 2 pokazuje też trasę Wisły, tworzącą ponad połowę pierścienia obwodowego układu komunikacyjnego. Położenie Płocka na tym rozwojowym pasmie obwodowym wyznacza miastu nowe wymiary rozwoju w przyszłym pasmowo-węzłowym układzie osadniczym kształtującym się wzdłuż całej trasy Centralnej Obwodnicy Wodnej.

UWARUNKOWANIA ADMINISTRACYJNE COW

Nowy podział administracyjny kraju, obowiązujący od 1 czerwca 1975 roku, pozwala na znacznie dokładniejsze zróżnicowanie struktury przestrzennej Polski w przekroju województw, aniżeli było to możliwe przy uprzednim podziale kraju zaledwie na 17 województw. Dawne duże województwa scalały obszary położone po



Rys. 3. Uwarunkowanie administracyjne koncepcji Centralnej Obwodnicy Wodnej.

-  Województwa o gęstości zaludnienia do 75 osób/km²
-  Obszar 28 województw wewnątrz trójkąta koncentracji ludności i produkcji
-  rzeki
-  kanały Centralnej Obwodnicy Wodnej

części na zewnątrz a po części wewnątrz trójkąta koncentracji osadnictwa i produkcji. W nowym podziale kraju na 49 województw, obszar naszego trójkąta pozwala się dość dokładnie wydzielić liniami granic międzywojewódzkich.

Rys. 3 przedstawia dokonane na tej zasadzie wyodrębnienie naszego trójkąta. Obejmuje on 28 województw wewnątrz kraju o łącznej powierzchni 156 tys. km². Na zewnątrz trójkąta znajduje się 21 pozostałych województw o łącznej powierzchni również 156 tys. km². Są to zatem dwie połowy Polski, każda o odmiennej strukturze zaludnienia i zagospodarowania.

Tablica 2 przedstawia główne przekroje tego zróżnicowania. Jednym z najbardziej rzucających się w oczy jest odmienna gęstość zaludnienia. Wewnątrz trójkąta przekracza ona 150 mieszkańców na 1 km², czyli stanowi gęstość typową dla dobrze zagospodarowanych, uprzemysłowionych obszarów zachodnioeuropejskich. Na zewnątrz trójkąta wynosi tylko 67 osób na 1 km², czyli jest typową strukturą kraju rolniczo-leśnego, jakim w rzeczywistości obszar ten jest. Na rys. 3 zacięto województwa, mające poniżej 75 osób na 1 km². W Polsce mamy 17 takich województw i wszystkie one znajdują się na zewnątrz trójkąta koncentracji. Tylko 4 z 21 województw tej części Polski przekraczają 75 osób na 1 km². Natomiast wewnątrz trójkąta nie ma ani jednego województwa o tak małej gęsto-

ci zaludnienia. Z 29 miast o ludności ponad 100 tys. mieszkańców 24 znajdują się wewnątrz trójkąta a tylko 5 w drugiej połowie kraju.

Przeciwagą drugiej połowy Polski są zdecydowanie lepsze warunki ekologiczne, sprawiające, że jest to „wakacyjna połowa Polski”, obejmująca wybrzeże morskie, strefę pojezierzy oraz sporą część ziem górskich kraju. Charakterystyczne cechy tej drugiej połowy Polski zestawia Tablica 3.

Trójkąt koncentracji ludności i produkcji według danych za 1975 r.

Wyszczególnienie	Połowa Polski wewnątrz trójkąta	Połowa Polski poza trójkątem
Ludność — udział w %	69	31
Gęstość zaludnienia (osób na km ²)	152	67
Ludność miejska — udział w %	76	24
Ludność wiejska — udział w %	61	39
Liczba miast ponad 100 tys. mieszkańców	24	5
Produkcja przemysłowa — udział w %	78	22
Długość sieci drogowej w %	57	43
Długość sieci kolejowej w %	59	41
Długość zelektryfikowanej sieci kolejowej w %	89	11

Walory ekologiczne obszarów poza trójkątem koncentracji ludności i produkcji wg danych za 1975 r.

Wyszczególnienie	Połowa Polski wewnątrz trójkąta	Połowa Polski poza trójkątem
Powierzchnia lasów — udział w %	44	56
Liczba parków narodowych	5	8
Powierzchnia rezerwatów ścisłych — udział w %	21	79
Miejsca wypoczynkowe w ośrodkach zakładowych w %	33	67
Gazy przemysłowe — emisja w %	88	12
Pyły przemysłowe — emisja w %	82	18
Ścieki przemysłowe — udział w %	76	24
Ścieki gospodarki komunalnej — udział w %	80	20
Grunty zdegradowane przez działalność przemysłową — udział w %	73	27

Przedstawione tutaj zróżnicowanie strukturalne nie ma charakteru zjawiska przejściowego, lecz trwałe. O jego dziejowej tradycji mowa jest niżej. Także podzielił przyszłych inwestycji petryfikuje zróżnicowanie przestrzenne między obu połowami kraju. Ilustrują to dane Tablicy 4.

Zróżnicowanie nakładów inwestycyjnych na dwie połowy Polski wg danych za 1975 r. udział w %

Tablica 4

Wyszczególnienie	Połowa Polski wewnątrz trójkąta	Połowa Polski poza trójkątem
Nakłady inwestycyjne ogółem	73	27
Nakłady przemysłowe	80	20
Inwestycje budownictwa	82	18
Inwestycje rolnictwa	52	48
Inwestycje transportu i łączności	60	40
Inwestycje handlu	69	31
Inwestycje gospodarki komunalnej	73	27
Inwestycje działów pozaprodukcyjnych	62	38

Przedstawione tu zróżnicowanie zilustrowane szeregiem wskaźników zsumowanych na podstawie danych w przekroju województw z Rocznika Statystycznego GUS, może być rozszerzone na szereg dalszych tego typu wskaźników pominiętych tu z braku miejsca. Wystarczy w tym celu otworzyć wspomniane źródło statystyczne i dodawać wielkości wojewódzkie osobno dla połowy Polski wewnątrz trójkąta koncentracji osadnictwa i produkcji i osobno dla połowy Polski znajdującej się poza tym trójkątem. Województwo płockie znajduje się wewnątrz trójkąta i — przede wszystkim na bazie przemysłu petrochemicznego — w szybkim tempie odrabia zaległości, różniące to województwo od bardziej rozwiniętych gospodarczo obszarów tej części Polski.

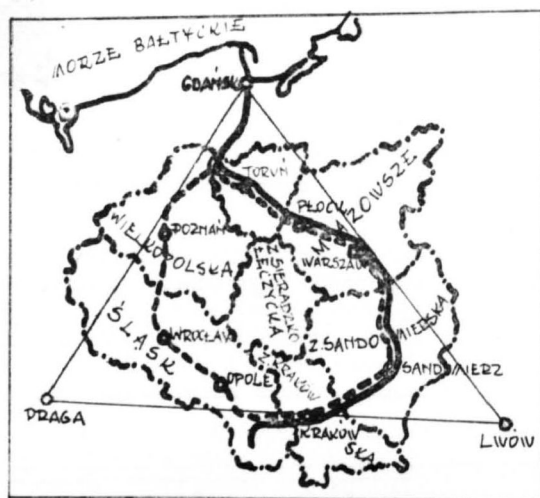
Rys. 3 ilustruje kluczowe położenie Centralnej Obwodnicy Wodnej jako spójni transportowej tej gęsto zaludnionej i silnie uprzemysłowanej połowy Polski, w której dotąd jeszcze wydobywa się 100% eksploatowanych bogactw kopalnych. Ich przewozowi przede wszystkim służyć będzie Centralna Obwodnica Wodna. 21 województw przylegających do COW nadaje 76% ładunków przewożonych kolejami i odbiera 63% ładunków przewożonych kolejami. Koncentracja tych przewozów wzdłuż Centralnej Obwodnicy Wodnej systematycznie narasta, z uwagi na lokalizację wo-

dochłonnej produkcji wzdłuż brzegów głównych rzek Polski.

UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE KONCEPCJI COW

Zróżnicowanie przestrzenne Polski, koncentrujące przeważającą część ludności i produkcji Polski na połowie kraju we wnętrzu przedstawionego tutaj trójkąta nie jest zjawiskiem, powstałym w niedawnej przeszłości. Korzenie dziejowe tego zróżnicowania sięgają głęboko, aż do czasów przedhistorycznych. O niczym innym bowiem, jak o naszym trójkącie pisał w 1946 roku prof. Jan Czekanowski:

„Tu na terenie tak wypukle w czasach obecnych występującego zagęszczenia ludności, między pustynnym Polesiem, słabo zaludnionymi Białorusią i Litwą na wschodzie, Pojezierzem Mazurskim na północy, pustkowiami Pomorza i Ziemi Lubuskiej na zachodzie a Sudetami i Karpatami na południu, musiały się znajdować te wulkany, które w okresie wczesnohistorycznym wyrzuciły fale najazdów słowiańskich. Przecież i nasze pokolenie patrzyło, jak z tego terenu płynęły rzesze wychodźców do Ameryki i tłumy obieżyświatów zalewające Niemcy, poważnie zaniepokojone tym nowym słowiańskim najazdem”. (Jan Czekanowski, Polska—Słowiańszczyzna. Tezy antropologa, w: Co się właściwie dzieje w Europie?, Lublin 1946 s. 75).



Rys. 4. Tradycje historyczne: trójkąt koncentracji ludności i produkcji oraz Centralna Obwodnica Wodna na tle dzielnic Polski piastowskiej.

— droga wodna Wisły
 - - - Centralna Obwodnica Wodna
 trójkąt oznacza koncentrację ludności i produkcji

Jest bowiem ten trójkąt wytworem obiektywnych warunków. Tutaj koncentrują się prawie wszystkie najlepsze gleby kraju, dając podstawę gęstemu zaludnieniu wsi. Tutaj znajdują się wszystkie dotychczas podjęte zasoby górnicze, stanowiące podstawę uprzemysłowie-

nia w XIX i XX wieku. Kęgosłupem zaś tego trójkąta jest Centralna Obwodnica Wodna.

Powrót Polski nad Odrę po II wojnie światowej postawił jako naczelne zadanie narodowe integrację gniazdowego, piastowskiego dziedzictwa terytorialnego, obejmującego ziemie w dorzeczach Wisły, Odry i Warty. Podstawowym narzędziem tej integracji stanie się właśnie Centralna Obwodnica Wodna. Rys. 4 pokazuje obszar trójkąta koncentracji oraz trasę COW na mapie średniowiecznych dzielnic Polski piastowskiej. Zasadniczy zrąb tych dzielnic, obejmujący najważniejsze ich części, mieści się we wnętrzu trójkąta koncentracji osadnictwa i produkcji. Centralna Obwodnica Wodna przebiega środkiem Małopolski (ziem: krakowskiej i sandomierskiej), Mazowsza, przylegają do niej Kujawy, dalej przechodzi znowu środkiem Wielkopolski a następnie Śląska. Scałająca ziemie polskie funkcja COW musi zatem być dostrzegana nie tylko w aspekcie hydrogeograficznym dorzeczy Wisły, Odry i Warty, lecz także w aspekcie historyczno-geogra-

ficznej struktury dzielnicowej ziem polskich. COW łączy i zbliża wzajemnie nadwiślańskie dzielnice **Małopolski**, **Mazowsza** i **Kujaw** z nadodrzańskim **Śląskiem** i położoną nad Wartą dzielnicą **Wielkopolski**. Dolne odcinki Wisły i Odry łączą z kolei tamte dzielnice zarówno z **Pomorzem Gdańskim** u ujścia Wisły, jak i z **Pomorzem Zachodnim** u ujścia Odry.

Wzdłuż Centralnej Obwodnicy Wodnej znajdują się grody zapisane w historii Polski jako najważniejsze już w początkach Polski Piastów. Tu znajdują się obie stolice małopolskie — Kraków i Sandomierz, główne grody Mazowsza — Płock i Warszawa, kujawski Włocławek, wielkopolski Poznań, stolice Górnego i Dolnego Śląska — Opole i Wrocław. Koncepcja Centralnej Obwodnicy Wodnej to zatem nie tylko przedsięwzięcie w wymiarze korzyści transportowych i ogólnogospodarczych. COW to zarazem owa „klamra między dawnymi a nowymi laty”, pomost pomiędzy dziedzictwem polskiej przeszłości a świetnością perspektyw rozwojowych Polski dnia jutrzejszego.

