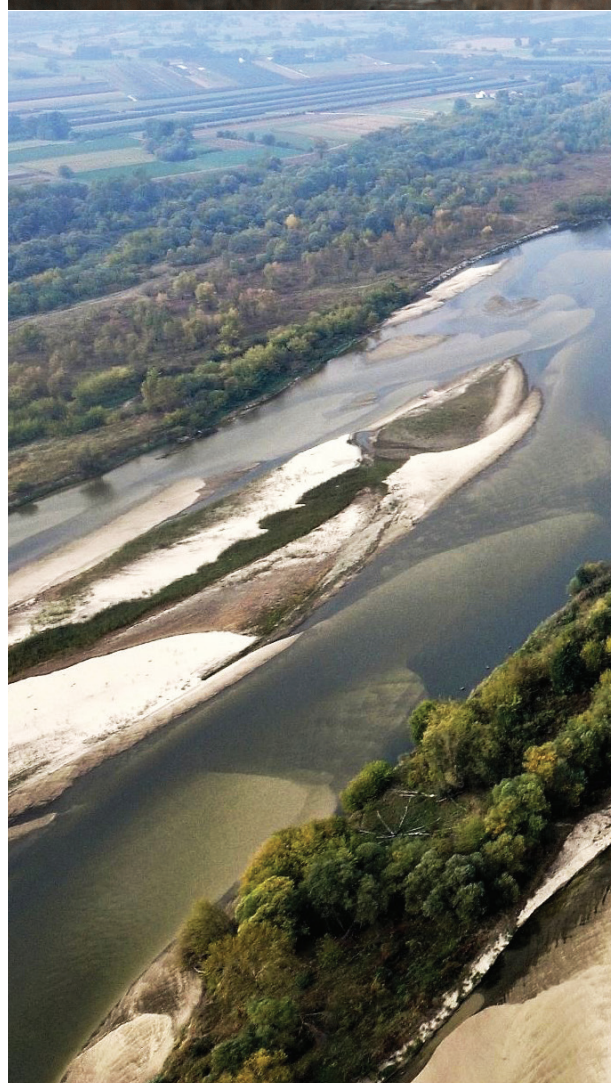




ŻEGLUGA CZY KOLEJ?

PERSPEKTYWY ROZWOJU
ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
W POLSCE DO 2050 ROKU

STRESZCZENIE RAPORTU FUNDACJI WWF POLSKA



ŻEGLUGA CZY KOLEJ?

15 grudnia 2016 roku sejm przyjął ustawę o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (konwencja AGN). **24 stycznia 2017 roku** prezydent RP podpisał tę ustawę, która już 17 lutego weszła w życie, a wraz z nią zapisy konwencji AGN, które mają zastosowanie w Polsce do wytyczonych w jej granicach szlaków żeglugowych. W Polsce dotyczy to trzech szlaków żeglugowych:



Droga wodna E30

prowadząca w Polsce głównie rzeką Odrą od Szczecina do Chałupek, z odgałęzieniem do Gliwic z perspektywą budowy połączenia Odra–Dunaj.

Droga wodna E40

Prowadząca w Polsce od Gdańska, w górę Wisły do okolic Dębłina, a następnie kanałem Wisła - Bug do Brześcia (na Białorusi, przebieg nie jest sprecyzowany w konwencji), w kierunku Morza Czarnego rzekami położonymi na Ukrainie.

Droga wodna E70

prowadząca w Polsce od Kostrzyna nad Odrą, rzekami Odrą, Wartą i Notecią do Bydgoszczy, a następnie Wisłą i Nogatem do Elbląga.

W UNII EUROPEJSKIEJ
kolej przewozi

 **18%** TOWARÓW

żegluga śródlądowa przewozi

 **6%** TOWARÓW

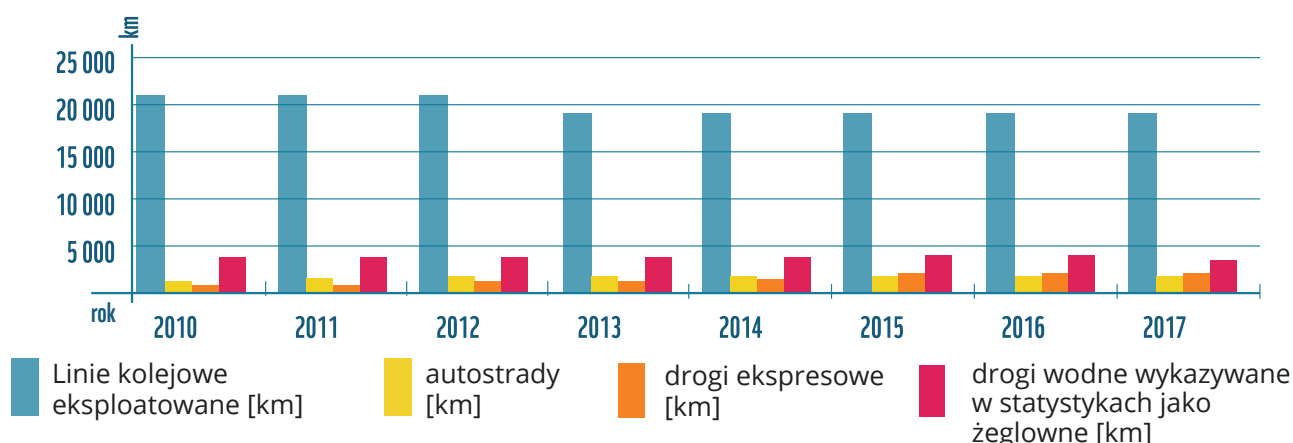
W POLSCE
kolej przewozi

 **15%** TOWARÓW

żegluga śródlądowa przewozi

 **<1%** TOWARÓW

DŁUGOŚĆ SIECI KOMUNIKACYJNYCH RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W POLSCE



źródło: W. Szymalski, J. Wiśniewski, Raport Fundacji WWF Polska: *Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku*, Warszawa 2020, str.31.

Wieloletnia inwestycja w drogi wodne ma pochłonąć miliardy złotych, lecz do tej pory nie rozpoznano, czy są interesariusze, którzy chcieliby z nich korzystać. W dzisiejszym modelu gospodarki, który wymaga dostaw “door to door” w ciągu doby lub dwóch, transport towarów barkami zupełnie nie odpowiada na potrzeby rynku i konsumentów - płyną one kilka dni (7 razy wolniej niż kolej), tylko w ciągu kilku miesięcy w roku. Transporty przywożone barkami i tak trzeba byłoby odbierać i dowozić na znaczne odległości innym środkiem transportu. Kolej ze względu na swoją szybkość, niższe koszty utrzymania, dodatkowe funkcje ważne dla całego społeczeństwa oraz brak tak drastycznych ingerencji w środowisko jest lepszym rozwiązaniem.

PORÓWNANIE MAKSYMALNEJ PRĘDKOŚCI KOMUNIKACYJNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU PRZY PRZEWIEZIE KONTENERÓW MOŻLIWE DO UZYSKANIA W SIECI TEN-T (AUTOSTRADY, MAGISTRALNE KOLEJOWE, DROGI WODNE)

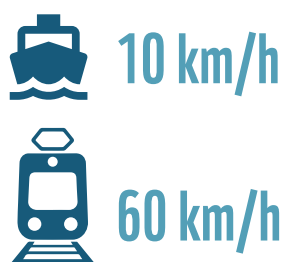


źródło: W. Szymalski, J. Wiśniewski, Raport Fundacji WWF Polska: *Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku*, Warszawa 2020, str.31.

DROGI WODNE - INWESTYCJA NIEOPŁACALANA!

Budowa dróg wodnych na rzekach byłaby kilkukrotnie droższa niż modernizacja i rozbudowa kolei, która służy całemu społeczeństwu do przemieszczania się po kraju. Strona rządowa podaje kwotę **76 mld złotych**, a jest to suma, którą trzeba będzie wydać na samą tylko regulację rzek, aby przystosować je do pełnienia funkcji dróg śródlądowych. Autorzy raportu WWF Polska policzyli wszystkie koszty niezbędne dla funkcjonowania dróg wodnych, takie jak m.in. podnoszenie mostów i przygotowanie infrastruktury. **Całościowe koszty inwestycji będą kilkukrotnie wyższe i wyniosą 213 - 237 mld zł, a utrzymanie całej infrastruktury co roku będzie musiało być dotowane.** Należy podkreślić, że w sytuacji tej koszty poniesiemy my – obywatele, a zysk odnoszą wyłącznie prywatne firmy transportowe. Natomiast koszty programu inwestycji niezbędnych do **zapewnienia konkurencyjności kolei towarowej w Polsce i dostosowania jej do współczesnych wymagań odbiorców**, wynoszą szacunkowo niespełna **34 mld zł**.

ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ PRZEWOZÓW



KOSZTY INWESTYCJI



CZY POLSKIE RZEKI MOGĄ STAĆ SIĘ MIĘDZYNARODOWYMI DROGAMI

WODNYMI I CO SIĘ Z TYM WIĄŻE?

Międzynarodowe drogi wodne, według wymogów konwencji AGN, muszą mieć minimalną IV klasę żeglowności, czyli odpowiednią głębokość toru wodnego (min. 2,8 m) oraz stale zapewnioną minimalną szerokość 40 m, by dwa statki płynące z naprzeciwka mogły się spokojnie wyminąć.

Obecnie polskie drogi wodne wymienione w konwencji, **praktycznie nie spełniają parametrów dla IV klasy żeglowności, mając wymagane parametry tylko na niewielkich odcinkach.**



Całkowita długość dróg wodnych (różnych klas) w Polsce - **3660 km**



Całkowita długość dróg wodnych klas IV-V o znaczeniu międzynarodowym w Polsce - **208 km**



Całkowita długość sieci kolejowej w Polsce - **18 000 km**

DZIAŁANIA I INWESTYCJE, KTÓRE BYŁYBY NIEZBĘDNE, ABY UZYSKAĆ ODPOWIEDNIE PARAMETRY MIĘDZYNARODOWEJ DROGI ŚRÓDLĄDOWEJ:



300-500km
w 2-3 dni



300-500km
4-5
lub więcej dni

- Co kilkanaście lub kilkadziesiąt kilometrów wybudować stopnie wodne (oraz śluzy), przegradzające rzekę i piętrzące wodę.
- Poszerzyć koryto rzeki i zagwarantować odpowiednie promienie jego zakoli. W dużej części odcinków trzeba wykopać nowy tor kanału, co wiąże się z prostowaniem odcinków rzek, umacnianiem brzegów i tym samym ze zniszczeniem wielu siedlisk nadrzecznych.
- Szersza, skanalizowana i głębsza rzeka wymaga większej ilości wody, której zasoby należy zbilansować i ewentualne braki pozyskać. W wielu przypadkach trzeba będzie przerzucać wodę z rzek zasobniejszych lub wybudować dodatkowe zbiorniki retencyjne, by zatrzymały wodę w okresie nadmiaru i zasilily drogę wodną podczas niskich stanów wód. Wszystko to wiąże się z budową zapór, obwałowań, kanałów, jazów, pompowni itp.
- Przebudować mosty, aby zapewnić odpowiedni prześwit pod mostami. Zabieg taki nie jest obojętny dla otaczającego terenu, będzie wymagał przebudowy dróg na długości wielu kilometrów, wyburzeń kolidujących budynków, budowania nasypów, które mogą odcinać niżej położone tereny od komunikacji z siecią dróg itp.
- Budowa stopni wodnych zaburza transport rumowiska wleczonego przez rzekę (m.in. żwiru i piasku), będzie się ono osadzało w pobliżu stopni, a poniżej siła erozyjna wody będzie je wypłukiwała z dna i obniżała je do poziomu stanowiącego zagrożenie dla stateczności stopnia. Z tym związane są możliwe zaburzenia poziomów wód gruntowych zarówno powyżej, jak i poniżej stopnia. Konieczne będzie prowadzenie przy każdym stopniu prac pogłębiarskich oraz uzupełnianie rumowiska pomiędzy stopniami, w celu ustabilizowania położenia dna oraz wyciszenia energii erozyjnej wody. Działania te będą musiały być prowadzone stale, co pociąga za sobą kolejne koszty finansowe i przyrodnicze.

CZY PRODUKCJA ENERGII ELEKTRYCZNEJ NA STOPNIACH WODNYCH

ZWIĘKSZA KONKURENCYJNOŚĆ TRANSPORTU WODNEGO?

Wykorzystanie budowanych stopni wodnych do produkcji tzw. czystej energii elektrycznej jest często podnoszonym argumentem, mającym przemawiać za wyższością żeglugi nad koleją. Znacznie trudniej mówić o opłacalnej i ekologicznej energii wodnej, gdy powiąże się to jednak z całościową problematyką zbudowania stopnia wodnego: ogromne koszty budowy i eksploatacji, uwzględnienie ilości wody do dyspozycji elektrowni, znaczne ilości metanu emitowanego przez zbiornik zaporowy oraz duża ingerencja w środowisko.

Często podnoszonym argumentem za koniecznością budowy stopni wodnych jest to, że zostaną one wyposażone w elektrownie wodne, co miałoby poprawić bilans energetyczny kraju. Potencjał produkcji energii elektrycznej z elektrowni wodnych to ok. 6,38% w skali kraju, ale ingerencja w środowisko byłaby nieodwracalna. Na szczęście są alternatywy, które są dużo mniej szkodliwe dla środowiska, porównywalne lub lepsze pod względem ekonomiki, z dużo większym potencjałem zaspokojenia potrzeb energetycznych kraju. Są nimi pojedyncze lub hybrydowe instalacje składające się z technologii odnawialnych źródeł energii, takich jak fotowoltaika, energetyka wiatrowa i biogazownie.¹

¹ J. Popczyk, K. Bodzek, Raport Fundacji WWF Polska: Alternatywa dla planowanej elektrowni wodnej w Siarzewie w kontekście bezpieczeństwa energetycznego, Warszawa 2020

POLSKIE DROGI WODNE - OGROMNA INWESTYCJA

NA KILKA MIESIĘCY W ROKU

W przypadku Odry i Wisły, największych polskich rzek, lecz relatywnie niewielkich w porównaniu np. z Renem czy Dunajem, zakłada się, że dla zapewnienia odpowiedniej ilości wody dla potrzeb żeglugi towarowej, konieczne jest przekształcenie koryt tych rzek w ciąg zbiorników zaporowych – na Wiśle musiałoby zostać wybudowanych 7-8 zapór, a na Odrze od 26 do 30. Nawet w obliczu tak drastycznych regulacji Wisła lub Odra jako drogi wodne nigdy nie byłyby żeglowne przez cały rok, ze względu na brak wystarczających zasobów wodnych w Polsce już dziś.

Oznacza to, że **przez wiele miesięcy w roku żadna z dróg wodnych, na które wydanoby 213-237mld zł nie byłaby żeglowna.**

TRANSPORT WODNY ZREDUKUJE EMISJĘ? MIT!

Podnoszony często argument, jakoby transport wodny miał zredukować emisję CO₂ z transportu samochodowego, jest również wysoce nietrafiony. Tak wielomiliardowe inwestycje dewastujące polską przyrodę, przyczynią się do obniżenia emisji zaledwie o 1-2%. Co więcej, wzrośnie również emisja metanu z osadów gromadzących się na dnie zbiorników zaporowych wybudowanych dla potrzeb żeglugi. Za rozwojem ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej, przemawiają wyniki badań. We wszystkich badanych parametrach, kolej emituje mniejsze ilości szkodliwych substancji niż żegluga śródlądowa.

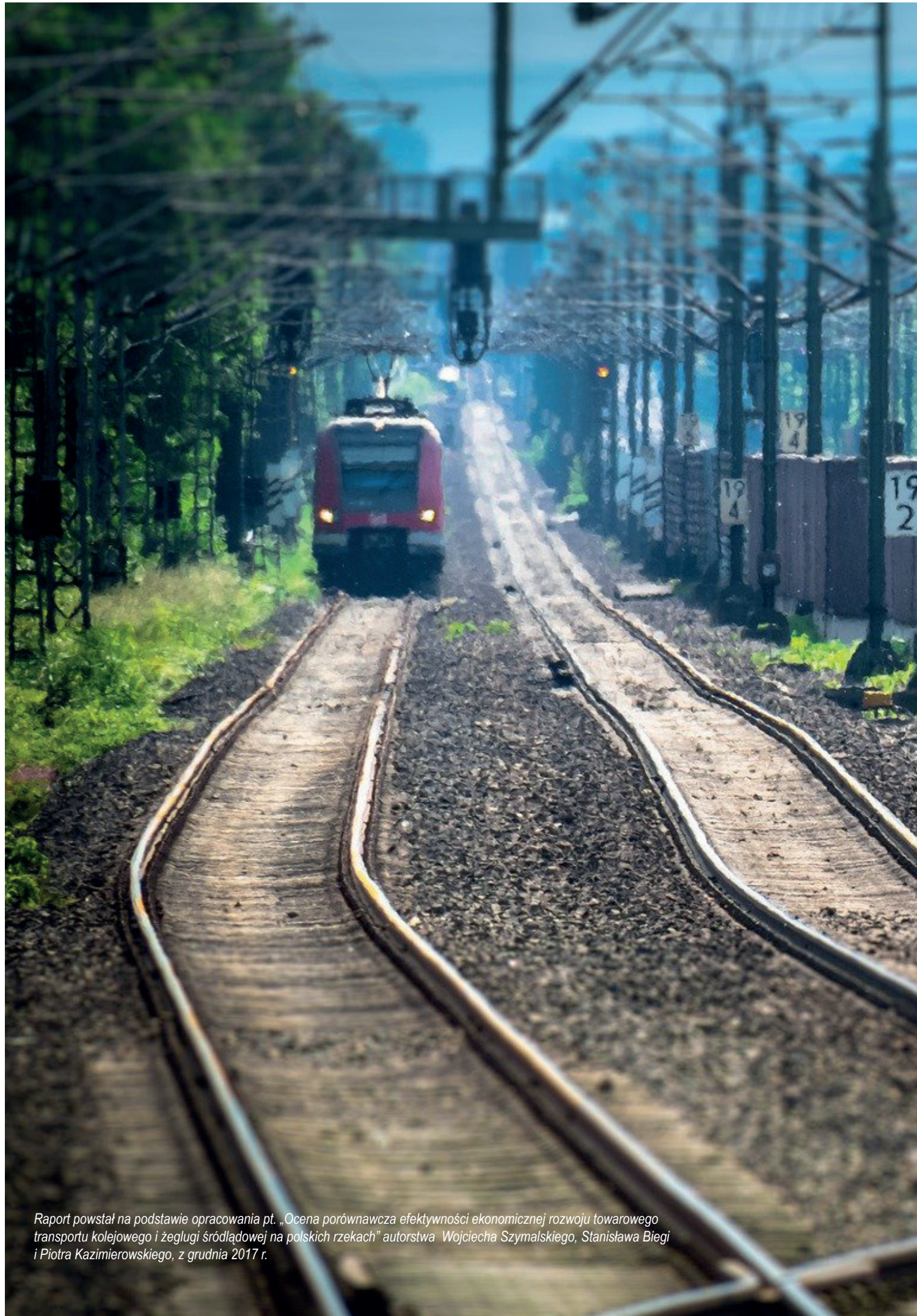
EMISYJNOŚĆ DWUTLENKU WĘGLA PRZEZ RÓŻNE ŚRODKI TRANSPORTU



źródło: W. Szymalski, J. Wiśniewski, Raport Fundacji WWF Polska: *Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku*, Warszawa 2020, str.66.

Wydatki w infrastrukturę wodną ze względu na jej niekonkurencyjność (dłuższa trasa, średnia prędkość komunikacyjna 10 km/h, brak przewozów osób) oraz olbrzymią ingerencję w środowisko, w obecnej sytuacji Polski są najgorszą z możliwych propozycją wydania środków publicznych – byłyby przykładem skrajnego marnotrawstwa i nieuzasadnionym faworyzowaniem grup interesów związanych z transportem wodnym śródlądowym. Doszłoby do patologicznej sytuacji, gdy państwo inwestuje pieniądze obywateli, by zyski trafiały do prywatnych inwestorów. Program budowy dróg wodnych na rzekach stanowi zagrożenie dla gospodarki Polski, gdyż prowadziłby do zadłużenia państwa wskutek kredytów branych na realizację kompletnie nierentownych inwestycji.

Wykazane w niniejszym raporcie (bardzo szacunkowe) koszty pominięte w planie rozwoju śródlądowych dróg wodnych pokazują, że **inwestycje o takiej skali kosztów nie osiągną żadnych zysków w ciągu najbliższych 30-50 lat**, w stosunku do poniesionych nakładów inwestycyjnych, kosztów środowiskowych, kosztów innych sektorów gospodarki i kosztów ponoszonych przez obywateli.



Raport powstał na podstawie opracowania pt. „Ocena porównawcza efektywności ekonomicznej rozwoju towarowego transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej na polskich rzekach” autorstwa Wojciecha Szymalskiego, Stanisława Biegi i Piotra Kazimierowskiego, z grudnia 2017 r.