



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 ku granicy z Czechami, z odgałęzieniem do Gliwic z perspektywą budowy połączenia Odra–Dunaj.

Droga wodna E40

prowadząca w Polsce od Gdańska, w górę Wisły do Warszawy, a następnie 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

 **18%**

Kolej przewozi towarów

 **6%**

Żegluga Śródlądowa

W POLSCE

 **15%**

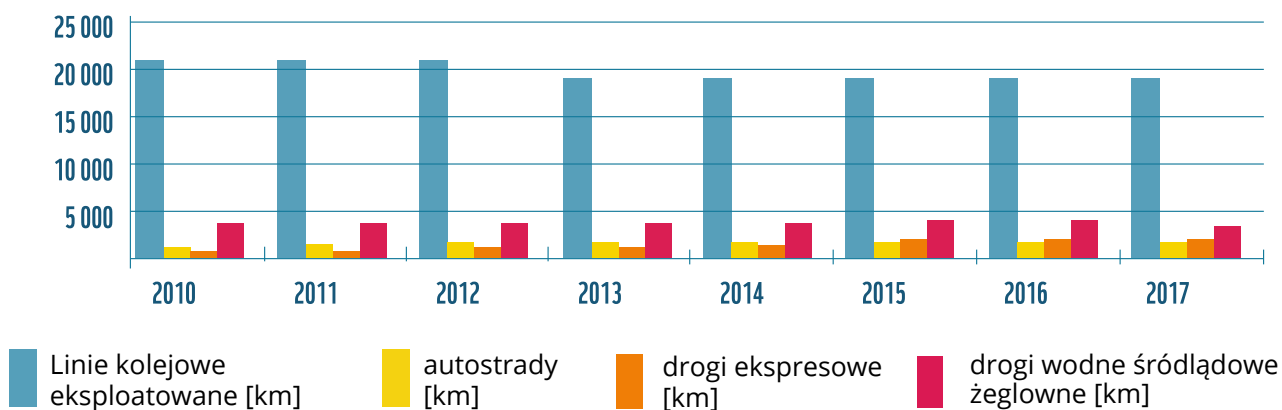
Kolej przewozi towarów

 **<1%**

Żegluga Śródlądowa

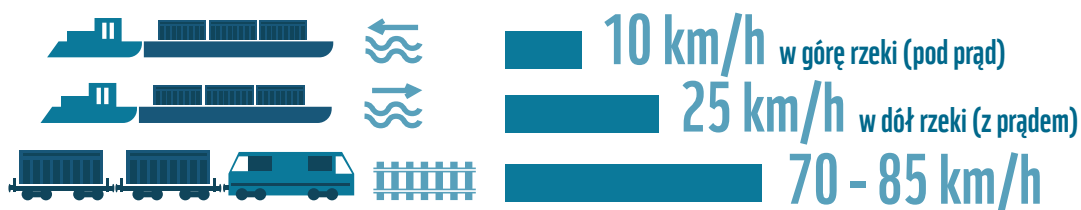
W UE Kolej przewozi 18% towarów, a żegluga śródlądowa 6%, przy czym kanały często przestają służyć do żeglugi towarowej, a służą do pływania rekreacyjnego. W Polsce udział kolei wynosi ok. 15%, a żegluga śródlądowa nie osiąga 1 % przewozów.

DŁUGOŚĆ SIECI KOMUNIKACYJNYCH RÓŻNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU W POLSCE



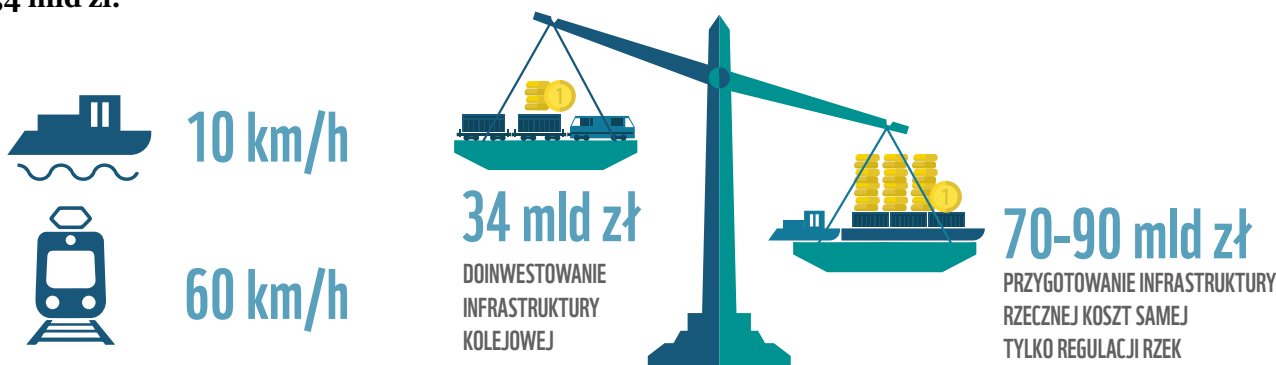
Wieloletnia inwestycja w drogi wodne ma pochłonąć miliardy złotych, lecz do tej pory nie zostało zrobione rozpoznanie, czy są interesariusze, którzy chcieliby z nich korzystać. W dzisiejszym modelu gospodarki, który wymaga dostaw “door to door” w ciągu doby lub dwóch, transport towarów barkami zupełnie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

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



DROGI WODNE - INWESTYCJA NIEOPŁACALANA!

Budowa dróg wodnych na rzekach będzie kilkukrotnie droższa niż modernizacja i rozbudowa kolei, która służyłaby również społeczeństwu do przemieszczania się po kraju. **74 mld złotych trzeba będzie wydać na samą tylko regulację rzek**, aby przystosować je do pełnienia funkcji dróg śródlądowych. Jeśli dodamy do tego jeszcze niezbędne dla funkcjonowania dróg wodnych (a nie ujęte w kosztorysie) podnoszenie mostów i przygotowanie infrastruktury, to całkowite koszty inwestycji będą kilkukrotnie wyższe. **Od ok. 70 do 90 mld zł trzeba będzie wydać na etapie realizacji** (kwota ta najprawdopodobniej będzie znacznie wyższa i może sięgnąć 200 mld zł), a utrzymanie całej infrastruktury co roku będzie kosztowało Polaków kilka milionów złotych. Należy podkreślić, że w sytuacji tej koszty poniesiemy my – obywatele, a zysk odnoszą wyłącznie prywatne firmy transportowe. Natomiast program inwestycji niezbędnych do **zapewnienia konkurencyjności kolei towarowej w Polsce i dostosowania jej do współczesnych wymagań odbiorców**, wynosi szacunkowo niespełna **34 mld zł**.



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 (min. 2,8 m), aby umożliwić statkom zanurzenie oraz szerokość (min. 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**

Dostosowanie żeglugi śródlądowej do standardów konwencji AGN to według podawanych publicznie informacji konieczność zainwestowania **do 2030 r. około 76 mld zł na inwestycje w samą tylko regulację rzek** (bez kosztów dostosowania infrastruktury).

CO TRZEBA ZROBIĆ, ABY UZYSKAĆ ODPOWIEDNIE PARAMETRY MIĘDZYNARODOWEJ DROGI

ŚRÓDLĄDOWEJ:

- 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 nową kintetę 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 przetrzucać wodę z rzek zasobniejszych lub wybudować dodatkowe zbiorniki retencyjne, by zatrzymały wodę w okresie nadmiaru i zasyliły 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 wyplukiwała z dna i obniżała je do poziomu stanowiącego zagrożenie dla stateczności stopnia (przykładem zaporą Włocławek). 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 na okrągło, co pociąga za sobą kolejne koszty finansowe i przyrodnicze.

300-500km

w 2-3 dni



300-500km

4-5
lub więcej dni



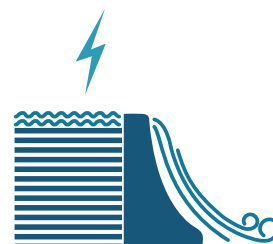
CZY PRODUKCJA ENERGII ELEKTRYCZNEJ NA STOPNIACH WODNYCH

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, eksploatacji i modyfikacji na rzece, uwzględnienie ilości wody do dyspozycji elektrowni, znacznie ilości metanu generowanego 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 miałyby poprawić bilans energetyczny kraju, lecz biorąc pod uwagę ich bardzo małą moc (rzędu 3-3,5 MW) jest to zwykle nadużycie. Czas potrzebny na zwrócenie się takich inwestycji mierzony będzie w dziesiątkach lat, koszty będą nieproporcjonalne do zysków, ingerencja w środowisko będzie nieodwracalna a efekt ekonomiczny i energetyczny - znikomy.

Przy wybudowaniu 10 stopni o wielkości Włocławka (160MW) produkcja energii elektrycznej może wzrosnąć zaledwie do 6.38%, więc będzie to mieć znikome znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. Taką samą (a nawet większą!) moc energii, można osiągnąć przy użyciu bezpiecznych dla ludzi i środowiska metod, np. energii wiatrowej czy solarnej.



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 zostanie wybudowanych 7-8 zapór, na Odrze od 26 do 30 stopni wodnych. Nawet w obliczu tak drastycznych regulacji Wisła lub Odra jako drogi wodne nigdy nie będą 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 tych dróg wodnych, w które ma być ulokowane 11-12 mld zł nie będzie żeglowna.

TRANSPORT WODNY ZREDUKUJE EMISJĘ? MIT!

Podnoszony często przez stronę rządzącą 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



Wydatki w infrastrukturę wodną ze względu na jej niekonkurencyjność (dłuższa trasa, prędkość komunikacyjna 10 km/h, brak przewozów osób) oraz olbrzymią ingerencją w środowisko, w obecnej sytuacji Polski są najgorszą z możliwych propozycją wydania środków publicznych – są przykładem skrajnego marnotrawstwa i wskazują nieuzasadnione faworyzowanie grup interesów związanych z transportem 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 prowadzi 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 mieszkańców.