

Sześć województw pragnie ożywienia polskiego odcinka międzynarodowej śródlądowej drogi wodnej E-70. Powołuje się przy tym na naszą przeszłość i zachodnioeuropejską współczesność

POWRÓT STATKÓW NA RZEKI

Kazimierz Netka

Samochodów na szosach mamy pełno. Nasze ulice to „rzeki” pojazdów. Trochę więcej miejsca pozostaje na szynach. PKP są jednak niedoinwestowane. Kolej jest likwidowana w wielu regionach, więc wykorzystanie jej do transportu jest ograniczone. Mamy jednak prawie puste inne arterie: wodne. Teraz, wobec coraz większego zatłoczenia dróg i linii kolejowych, nadal słychać nawoływania: tiry na tory, ale również coraz częściej mówi się: kontenery na rzeki.

A tam już też jest ciasno, jeżeli chodzi o możliwości budowy czy modernizacji urządzeń służących żegludze. Spore kawałki naszych śródlądowych szlaków wodnych wskazaliśmy Komisji Europejskiej jako obszary Natura 2000, w których zmiany środowiska nie powinny zachodzić, a jeżeli

muszą być, to trzeba ich dokonywać z dużą ostrożnością. Jednak, jak zapewniają fachowcy, wykorzystanie rzek do przewozu osób, towarów, nie powinno zaszkodzić przyrodzie. Może się nawet okazać dla niej zbawienne. Przekonywali o tym prelegenci podczas zorganizowanej w Gdańsku konferencji naukowo-samorządowej pt. „Śródlądowe drogi wodne w zrównoważonym rozwoju regionu północnego Polski”. Przede wszystkim jednak owo spotkanie poświęcono zagadnieniom związanym z ożywieniem polskiego odcinka międzynarodowej śródlądowej drogi wodnej (MDW) o symbolu E-70, wiodącej z Antwerpii przez Berlin, Bydgoszcz, Gdańsk, Zalew Wiślany, Kaliningrad do Kłajpedy w Litwie.

Prelegenci przypominali też o projektach, których realizacja wzbudziła sprzeciw. Jeden z nich to propozycja przekopania w poprzek Mierzei Wiślanej. Drugi – plany budowy kaskad (zapór) na dolnej Wiśle.

Naturalne możliwości

Faktem jest, że w znikomym stopniu wykorzystujemy swe rzeki jako szlaki transportowe.

– Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, długość dróg wodnych w Polsce wynosi 3812 km – wyjaśniał zgromadzonym dr inż. kpt. ż. w. **Andrzej Królikowski**, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej. – W tym, eksploatowanych jest 1497 km. Transport wodny śródlądowy obsługuje mniej niż 1% ogólnokrajowych potrzeb przewozowych. W Belgii wskaźnik ten sięga 14,3%, w Holandii: 44,2, w Niemczech: 12,8, a średnio w UE 25 wynosi 6%.

Tymczasem coraz bardziej widać potrzebę wykorzystania transportu rzeczno przy odbiorze ładunków z portów morskich. W Gdańsku i Gdyni przybywa gwałtownie kontenerów, przywożonych statkami nawet z Hongkongu. Od stycznia do czerwca 2010 roku przeładunki w porcie DCT Gdańsk przekroczyły wielkość z całego 2009 roku, osiągając 173 279 TEU. Szacowany jest wzrost zdolności przeładunkowej do 1 mln TEU rocznie, w celu wykorzystania istniejących już urządzeń. Przewiduje się, że w przyszłości zdolności przeładunkowe DCT w Gdańsku osiągną 4 mln TEU rocznie. (1 TEU – twenty-foot equivalent unit, jednostka przeliczeniowa transportu: jeden kontener długości 20 stóp, czyli około 6,10 metra). Teraz DCT Gdańsk (Deep Container Terminal – głęboki port kontenerowy w Gdańsku) może rocznie przeładować 600 tys. TEU. ➔



Co mogliśmy, to zrobiliśmy. Teraz przekazujemy rządowi to Memorandum, z prośbą o kontynuowane działań... – mówi Zbigniew Ptak, inicjator ożywienia polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E-70.

→ – *Szczecin i Gdańsk są portami rzeczno-morskimi, podobnie jak Hamburg – zwraca uwagę dyr. Andrzej Królikowski. – Dlaczego więc nie mamy towarów transportować rzekami w głąb lądu? Ze Szczecina-Świnoujścia – Odrą, a z Gdańska i Gdyni – Wisłą? Na Wisłę mogą funkcjonować następujące porty: Gdańsk, Tczew, a także Elbląg i Malbork, dalej na południe: Grudziądz, Chełmno, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Płock, Warszawa.*

Według prezesa Andrzeja Królikowskiego, Polska może stać się morskim hubem (centrum przeładunkowym), którego zapleczem będą rozwijające się rynki Europy środkowo-wschodniej. Polska może zdobyć pozycję gateway (bramy wjazdowej) dla odciętych od morza krajów. Miejscem magazynowania kontenerów, przeładunku, mogą być także porty nad Zalewem Wiślanym: Tolkmicko, a zwłaszcza Elbląg. Trzeba jednak przekopać Mierzę Wiślaną. Zrobić kanał w jej poprzek, by uniezależnić transport od kaprysów Rosji, na której terenie znajduje się naturalny przesmyk: Cieśnina Pilawska, umożliwiająca żeglugę z Bałtyku na Zalew Wiślany.

Pamiętajcie o Naturze 2000

– *Gdynia stwarza olbrzymie szanse dynamicznego rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej na odcinku Dolnej Wisły – stwierdza prof. Adam Bolt, pracownik naukowy Katedry Geotechniki, Geologii i Budownictwa Morskiego Politechniki Gdańskiej. – Istnieje możliwość utworzenia dużego terminala i centrum logistycznego w okolicach metropolii bydgosko-toruńskiej (w Bydgoszczy Łęgnowie), powiązanego z autostradą A-1 i szlakiem kolejowym.*

Niestety, wiele jest do zrobienia. Odcinek międzynarodowej drogi wodnej E-70 przebiegający przez Wisłę, na jej odcinku od Fordonu (ujście Brdy) do ujścia Wisły w Zatokę Gdańską, charakteryzuje się brakiem obiektów hydrotechnicznych (np. śluz).

Zabudowa rzeki Wisły została wykonana w XIX w. z lokalnymi uzupełnieniami w XX w. Wisłę uregulowano za pomocą 2800 ostróg (budowli prostopadłych do brzegu), na tzw. wodę średnią roczną. Średni stopień zniszczenia ostróg wynosi około 30%, z tym że ponad 10% z nich zniszczonych jest w ponad 80%. Aktualnie remontuje się ok. 20 ostróg rocznie, co oznacza, że przy zachowaniu obecnego tempa napraw, na remont wszystkich ostróg potrzeba około 140 lat.

Pogłębianie Wisły, naprawa ostróg, musi jednak odbywać się z poszanowaniem przyrody. Dolna Wisła jest bowiem w znacznej części elementem europejskiej sieci ekologicznej obszarów chronionych Natura 2000. Do tej sieci należy też Zalew Wiślany oraz Mierzę Wiślana.

Kaskady i powódzie

– *W średniowieczu Wisła była jedną z najważniejszych rzek żeglownych w Europie. Teraz jest na ostatnim miejscu – mówił prof. Zygmunt Babiński z Uniwersytetu im. Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, przedstawiając potencjał przyrodniczy doliny Wisły na odcinku dróg wodnych E-40 – E-70. – Dolna Wisła posiada niewykorzystane zasoby wodne dla przemysłu, rolnictwa, zwłaszcza na Kujawach. Ma też duże możliwości produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Charakteryzuje się niezwykłymi walorami turystyczno-krajobrazowymi. Nie musi straszyc powodziąmi.*

Według prof. Zygmunta Babińskiego warto powrócić do planów budowy kaskady dolnej Wisły. Urządzenie zbiorników, tak by przechodziły bezpośrednio jeden w drugi, podpierając jednocześnie zapory, to ograniczenie zalewania podczas powodzi do strefy między wałami. Umożliwi też swobodną żeglugę, pozwoli stworzyć drogę wodną o klasie europejskiej.

Bardzo aktywne w wykorzystywaniu międzynarodowej drogi wodnej E-70 są gminy położone w pradolinie Noteci i Warty. Powołały one stowarzyszenie pod nazwą Związek Miast i Gmin Nadnoteckich.

– *W latach 1905–1915 po Noteci pływały barki o nośności ponad 500 ton – mówił podczas konferencji naukowo-samorządowej „Śródlądowe drogi wodne w zrównoważonym rozwoju regionu północnego Polski” w Gdańsku Franciszek Strugała, prezes zarządu Związku Miast i Gmin Nadnoteckich. – W latach 80. i 90. ubiegłego stulecia Notec przestała być szlakiem transportowym regionu, wstrzymano ruch jednostek z ładunkami. Nastąpiło wyraźne odwrócenie się miast od rzeki i degradacja środowiska. Związek zawarł porozumienie na lata 2000–2020 pt. „Przywrócić Notec miastom i gminom oraz ich społeczeństwom”. Motorem naszych działań jest pilna potrzeba zagospodarowania nabrzeży, ożywienie wodniactwa, powstrzymanie degradacji wód.*

Zbawienne przeniesienie

– *Udrożnienie szlaku E-70 to wielka szansa dla gospodarczego rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego – ocenia wicemarszałek Warmii i Mazur, Grzegorz Nowaczyk. – Porozumienie sześciu województw w tej*



Spojrzenie na Wisłę z mostu w Grudziądzu. Widać pływizny, które mogą utrudniać żeglugę i są siedliskiem dla ptaków.

sprawie świadczy, że regiony potrafią myśleć o swej przyszłości, współpracować dla osiągnięcia długofalowych celów. Z tego powinien cieszyć się rząd. Lansujemy bardzo ważny aspekt rozwojowy naszego kraju. Osiągnięcie celów, wytyczanych podczas konferencji pt. „Śródlądowe drogi wodne w zrównoważonym rozwoju regionu północnego Polski” to bardzo ważne wyzwanie. Musimy wykazać, że przeniesienie transportu na rzeki nie oznacza konfliktu z naturą, a być może będzie dla niej zbawienne. Cieszę się, że nasze województwo uczestniczy w tych działaniach.

– Szlaki wodne były głównymi czynnikami rozwoju cywilizacji – zwraca uwagę **Mieczysław Struk**, marszałek województwa pomorskiego. – Od czasu zakończenia II wojny światowej następowała w Polsce degradacja infrastruktury hydrotechnicznej i deprecjacja znaczenia żegluga śródlądowej. Wraz z przystąpieniem naszego kraju do Unii Europejskiej stajemy przed wyzwaniem zapewnienia sprawności całego systemu komunikacyjnego kraju. Zatłoczone i niedoinwestowane drogi oraz niska konkurencyjność kolei stawiają nowe wyzwania związane z poszukiwaniami rozwiązań technicznych i logistycznych, umożliwiających prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju poszczególnych regionów, jak i całego kraju.

Żegluga jest bardziej przyjazna środowisku niż transport samochodowy

– Energochłonność transportu wodnego jest 4–7 razy mniejsza niż drogowego – mówiła podczas konferencji w Gdańsku prof. **Krystyna Wojewódzka-Król**, pracownik naukowy Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego. – Emisja dwutlenku węgla jest 5 razy mniejsza. Koszty zewnętrzne transportu śródlądowego wodnego są 6 razy mniejsze niż drogowego, a te szacowane są na 4% produktu krajowego brutto w starych krajach UE i 14% w nowych.

Z badań naukowców niemieckich i holenderskich wynika, że drogą wodną można znacznie dalej przewieźć towar niż po lądzie – przy tej samej ilości paliwa. Dla transportu wodnego ten dystans przy zużyciu 5 litrów

paliwa wynosi 370–500 km, kolejowego 300–333 km, a dla szosowego około 100 km. Koszt przewozu 10 ton na odległość 100 km w transporcie wodnym wynosi 5 euro, na kolei – 12 euro, a na drogach 24 euro.

Dominacja transportu drogowego w naszym kraju spowodowała zatłoczenie szlaków przewozowych i utratę przez ten rodzaj przewozów jego zalet: szybkości dostaw i bezpośredniości. Wzrosły bowiem koszt i czas, degradacja środowiska, nastąpiło obniżenie się jakości życia. Emisja dwutlenku węgla w gramach na tonokilometr przedstawia się następująco: w transporcie wodnym śródlądowym: 33,4, w kolejowym: 48,1, w drogowym: 164 gramy na tonokilometr.

Żegluga ma w tej sytuacji zalety. Po pierwsze, są rezerwy przepustowości na rzekach, brak kongestii, terminowość przewozów, możliwość dostosowania jej do nowych przemysłów, a także przyjazność dla środowiska. Żegluga może rozwiązać wiele problemów związanych z realizacją różnych inwestycji. Przewiduje się, że do roku 2020, w stosunku do stanu z roku 2000, przewozy żeglugą śródlądową wzrosną o 28%, transportem drogowym o 55%, a kolejowym o 13%, zaś w transporcie morskim bliskiego zasięgu o 59%.

Żegluga wcale nie jest największym sprawcą zanieczyszczenia wód. Jej udział w tym to 6%, zaś przemysłu: 21%, gospodarki komunalnej: 23%, a rolnictwa: 50%.

Opinia inicjatora ożywienia drogi E-70

– Pomysł, by zachęcić sześć województw do współdziałania na rzecz szlaku E-70, zrodził się wówczas, gdy poszukiwałem sposobów jak najlepsze go wzmocnienia projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” – mówi **Zbigniew Ptak**, kierownik Biura Rozwoju Dróg Wodnych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, krajowy koordynator ds. rewitalizacji MDW E-70. – Przywrócenie transportu wodnego rzekami jest też potrzebne z gospodarczego punktu widzenia. W portach Trójmiasta wzrasta przeładunek kontenerów. Niebawem będzie ich ponad dwa miliony rocznie, czyli tak dużo, że do ich wywozu w głąb lądu i przywozu stamtąd do portów trze-

ba będzie około 150 pociągów na dobę. Jedna barka może zastąpić jeden pociąg, warto więc rozwijać transport wodny śródlądowy. Wzrośnie też liczba samochodów wożących kontenery oraz inne ładunki w relacji port – centrum Polski oraz Europy. Ulice, szosy i tory będą więc zatłoczone. Do tego, przy coraz większym transporcie samochodowym, wzrośnie emisja spalin.

Uszanujmy innych użytkowników

Reprezentanci sześciu województw, zgromadzeni w Gdańsku na konferencji naukowo-samorządowej „Śródlądowe drogi wodne w zrównoważonym rozwoju regionu północnego Polski”, podpisali specjalne Memorandum, w którym zwracają się do władz centralnych o kontynuowanie prac nad rewitalizacją polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E-70. Wody płynące są bowiem we władaniu państwa i samorządy niewiele mogą tu działać. Poza tym koszty są tak olbrzymie, że województwa nie znajdą tyle pieniędzy, by osiągnąć zamierzony cel.

Memorandum, zawierające m.in. wykaz dotychczasowych dokonań na rzecz ożywienia MDW E-70, przekazano na ręce **Anny Wypych-Namiołko**, wiceminister infrastruktury. Sygnatariusze tego dokumentu zwracają uwagę na fakt, że szlak E-70 może stać się stimulatorem rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów położonych wzdłuż tej trasy. Stanie się korytarzem transportu wodnego na osi wschód – zachód, budowanym zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Zrównoważony rozwój to również poszanowanie dzikiego środowiska. Przy remontach ostróg, likwidacji wysepek, płycizn, pogłębianiu torów wodnych, stawianiu zapór, a także podczas wykorzystywania rzek jako korytarzy transportowych, trzeba mieć to na uwadze. Te korytarze nie są bowiem zupełnie puste. W niektórych miejscach bywają zatłoczone. Na przykład pisklętami, które lęgną się i dorastają akurat wtedy, gdy pora do żegluga jest najlepsza.

Tekst i zdjęcia: **Kazimierz Netka**

