

## UE stawia na ekologiczny transport wodny

# PŁYŃ BARKO POLSKA...

Krystyna Forowicz

**Unia Europejska zapowiada renesans żeglugi śródlądowej. Planuje wzrost przewozu towarów wodnymi drogami w Europie. Według Komisji Europejskiej żegluga śródlądowa jest najbardziej przyjazną środowisku, najoszczędniejszą gałęzią transportu ze względu na małe zużycie energii, niską emisję zanieczyszczeń powietrza i niskie koszty zewnętrzne.**

– *Pojawia się ogromna szansa przywrócenia w kraju transportu rzeczowego* – uważa **Zbigniew Garbień**, prezes Związku Polskich Armatorów Żeglugi Śródlądowej.

### Łączą nas rzeki

Na dorocznym seminarium EBU (European Barge Union – Europejska Unia Żeglugi Śródlądowej), które odbyło się 4 maja 2011 r. w Brukseli **Siim Kallas**, komisarz UE ds. transportu, i węgierski minister rozwoju narodowego **Pál Völner** zadeklarowali pełne poparcie dla rozwoju żeglugi śródlądowej. Ponad 100 przedstawicieli przemysłu, administracji i polityki w czasie tego spotkania omawiało jej potencjał i wkład w realizację celów europejskiej polityki transportowej.

Ponad 37 000 kilometrów dróg wodnych łączy setki miast i regionów przemysłowych Europy. 20 państw członkowskich posiada drogi wodne, a 12 wzajemnie łączy się siecią dróg wodnych. W porównaniu do innych środków transportu, które często spotykają się z ograniczeniami i problemami związanymi z wydajnością, natężeniem ruchu na drogach, żegluga śródlądową cechuje niezawodność i niewielki wpływ na środowisko. Wszystko, czemu się nie spieszy do nabywcy, może płynąć wodą.

### Wodą taniej

W Białej Księdze „Europejska polityka transportowa – czas na decyzję” przytoczone zostały dane Adele – Francuskiej Agencji ds. Środowiska i Zarządzania Energią, z których wynika, że litr paliwa pozwala przewieźć

bardziej na odległość kilometra aż 127 ton ładunku, podczas gdy samochodem jedynie 50 ton, a koleją 97 ton. Koszty zewnętrzne transportu śródlądowego wynoszą wg opracowań Komisji Europejskiej 5 euro na 1000 tkm i są blisko pięciokrotnie mniejsze niż koszty zewnętrzne transportu drogowego (24,12 euro/1000 tkm).

Foto: Jacek Zyśk



Z polskich dróg wodnych korzystają głównie turyści.

W niektórych krajach UE żegluga śródlądowa rozwija się dynamicznie. W Holandii udział tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych przekracza 40%, w Belgii przewozy wzrosły w latach 1997–2004 o ponad 50%, we Francji o 35%. Ambitne plany mają Słowacja i Czechy.

### Zapomnieliśmy o swoich rzekach

Polska ma najkorzystniejszy układ rzek ze wszystkich krajów europejskich (poza Rosją). Nasze rzeki pokrywają niemal cały kraj, łączą największe miasta. Wystarczy spojrzeć na zamieszczoną w internecie mapę dróg

wodnych Polski autorstwa **Wojciecha Kuczkowskiego**, ekologa, pisarza, zapalonego żeglarza. Gdyby o nasze rzeki zadbać, mogłyby one przejąć nawet 30% ładunków, które obecnie przewożone są drogami lądowymi.

Np. Niemcy musieli pobudować blisko 7 tysięcy kilometrów kanałów na szlakach wschód-zachód, żeby po-

łączyć ze sobą rzeki płynące na północ. Aby połączyć Dunaj ze zlewiskiem Renu, budowali przez wiele lat arcykosztowny kanał Men – Dunaj. Natomiast w Polsce dla połączenia zlewni Odry i Wisły wystarczy krótki Kanał Bydgoski (obecny niech by został jako zabytek, a tanio wykopmy nowy, okrężny). Ewentualne połączenie południowe Wisły z Odrą nie nastęrczyłoby żadnych istotnych trudności technicznych – przekonuje red. **Stefan Bratkowski** i namawia do powołania Okrągłego Stołu na temat wód polskich. O rozwój transportu wodnego zabiegał na łamach „Życia i Nowoczesności” na początku lat 70. Potem w Rzeczpospolitej. Dziś

➔ w gazecie internetowej Studio Opinii po raz kolejny podejmuje ten temat.

„Jeśli ożyją nasze rzeki, przyszłością naszych sąsiadów, czeskich Moraw, będzie prawdopodobnie tani tranzyt wodny niedługim i nietrudnym w budowie kanałem łączącym Odrę z Bezczwą, dopływem słowackiego Wagu. Górny Śląsk, Morawy i pobrzeże słowackiego Wagu mogą być centralnym punktem przeładunków w tej części Europy; rejon nadreńskiego portu śródlądowego, Duisburga (60 mln ton przeładunków rocznie), może zyskać poważnego konkurenta. A przez nasz Bug i białoruską Prypeć, po której płyną

konsultacje w sprawie transportu wodnego śródlądowego. Delegacja polska przedstawiła informacje nt.: prac nad aktualizacją „Programu dla Odry 2006”, podejmowanych inwestycjach na Odrzańskiej Drodze Wodnej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, a także o przygotowywanym „Programie rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”. Następne konsultacje odbędą się w tym roku w Republice Czeskiej. Zdaniem Zbigniewa Garbienia żegludowcy zza południowej granicy borykają się z podobnymi do naszych problemami.

go kanału, zwanego Śląskim, są już gotowe. Powstały pod koniec lat 70.

**Zbigniew Siedlarz**, koordynator Stowarzyszenia ds. Promocji i Rewitalizacji Wiślanego Szlaku Żeglownego uważa, że Górna Wisła przez połączenie z Odrą stanowiłaby ważny element europejskiego systemu dróg wodnych. Cennej przyrodniczo Wisły nie warto w całości kanalizować, by uczynić z niej drogę rzeczną. Wystarczy połączyć Małopolskę przez Kanał Śląski z Odrą i dalej z morzem w jedną stronę, a Dunajem i Łabą w drugą.

– *Realizacja tego projektu – wyjaśnia Zbigniew Siedlarz – stworzyłaby także możliwość wybudowania w śląskich i małopolskich miastach portów rzecznych, które funkcjonowałyby jako centra logistyczne transeuropejskiego korytarza transportowego północ-południe.* Kraków stałby się ważnym portem rzeczonym w Europie.

#### Transport rzeczny rozwija Słowacja

Za kilka lat Wag, druga po Dunaju największa rzeka tego kraju, ma być spławny aż do Żiliny, która stanie się ważnym węzłem transportowym. Narodowy program rozwoju dróg wodnych sięga jeszcze dalej – w latach 2025–2035 ma być zbudowany kanał między Żiliną a czeskim odcinkiem Odry. W ten sposób powstałaby strategiczna magistrala wodna między Bałtykiem a Morzem Czarnym, a Słowacja, która do tego czasu gruntownie zmodernizuje swe porty rzeczne i kolej, będzie odgrywać istotną rolę państwa tranzytowego, położonego w samym środku Europy. Nowy szlak wodny to również szansa dla polskich portów (zwłaszcza Szczecina).

Mimo licznych problemów z finansowaniem inwestycji, na Słowacji nikt nie ma wątpliwości: Wag aż do Żiliny na pewno będzie przystosowany do żeglugi przed 2020 rokiem (większość dokumentacji jest opracowana). W sferze luźnych dyskusji pozostaje natomiast najtrudniejszy, międzynarodowy odcinek Żilina–Odra–Polska, który ma przebiegać rzekami Kysuca i Olza.

#### Wypadamy błado

Kilkadziesiąt lat temu polska żegluga śródlądowa powszechnie wy-



**Zaledwie 5% długości polskich dróg wodnych spełnia kryteria stawiane drogom wodnym IV i V kategorii i jest to kilka niepołączonych odcinków o łącznej długości 206 km. W Europie sieć dróg wodnych dostępnych dla typowych barek (o tonażu 1350 t) sięga 10 tys. km długości. Dla porównania, odsetek dróg wodnych IV i V kategorii wobec reszty sieci dróg wodnych wynosi we Francji – 29%, w Belgii – 55%, w Holandii – 50%, w Niemczech – 70%. Jest to od 6 do 14-krotnie więcej niż w Polsce. Średnio w krajach UE transportem śródlądowym przewozi się 7,1% ogółu towarów, a więc 14-krotnie więcej niż w Polsce.**

barki 1000-tonowe, Europa zyska połączenie wodne ze Wschodem Europy – od Renu i Skaldy po Wołgę” – pisze Stefan Bratkowski.

Woda jest, wedle danych niemieckich, na które powołuje się Stefan Bratkowski, ponad trzykrotnie tańsza od kolei, ponad dziesięć razy tańsza od samochodów – dla ładunków masowych to jedyny ekonomiczny szlak przewozu. Nie przypadkiem wodą idzie w Niemczech ponad 20% tonażu, nawet transporty samochodów do sprzedaży. Podczas gdy my dziesiątki milionów ton węgla rocznie przewozimy – kolejami.

#### We współpracy z Czechami

Pod koniec ubiegłego roku we Wrocławiu odbyły się polsko-czeskie

– *Tak jak my, dążą przede wszystkim do poprawy żeglugi na zaniedbanych drogach wodnych, do modernizacji przestarzałej floty. Zaniepokojeni są odpływem kadr do zachodnich armatorów. Postanowiliśmy, że wspólnie będziemy rozwiązywać nurtujące nas kwestie i cyklicznie się spotykać* – mówi Zbigniew Garbienia.

Rządy Polski i Czech rozmawiają o budowie kanału, który połączyłby dorzecza Odry i Dunaju przy udziale Słowacji, a także Łaby. Czesi przedstawili propozycję rozwoju połączeń wodnych śródlądowych w kontekście polityki transportowej Unii Europejskiej.

Kolejnym etapem łączenia polskich rzek z europejską siecią transportu śródlądowego byłaby budowa kanału pomiędzy Odrą i Wisłą. Plany takie-

korzystywana była do przewozu węgla, żwiru, drewna czy pszenicy. Na samym Pomorzu pływały 22 statki białej floty, które zawiązywały do 60 przystani. Obecnie żegluga śródlądowa w transporcie krajowym ma znaczenie marginalne. W ubiegłym roku przewiozła ok. 9,5 mln ton ładunków, co stanowi ok. 0,6% ogólnej masy towarowej przewożonej wszystkimi rodzajami transportu. W porównaniu z krajami europejskimi, które mają dobrą sieć dróg wodnych, wypadamy blado: Niemcy 20%, Węgry i Rumunia po 7%.

Przewozy towarowe żeglugi śródlądowej odbywają się głównie w relacjach z portów Odry do Europy Zachodniej. Odra ma połączenie z europejskim systemem dróg wodnych śródlądowych przez kanały łączące ją z niemieckimi rzekami Szprewą oraz Hawelą. Drugą co do znaczenia drogą wodną w Polsce jest droga Wisła – Odra między Bydgoszczą a Kostrzynem. Pozostałe drogi wodne lub ich odcinki, jak np: Górna Wisła czy Wisła w pobliżu Warszawy, mają znaczenie wyłącznie lokalne. Łącznie mamy 205,9 km na ponad 3691,1 km dróg żeglownych obejmujących trzy niepołączone ze sobą niewielkie odcinki Wisły i ujściowe odcinki drogi wodnej Odry.

Wozimy na ogół kruszywo i węgiel (głównie Odrą). Z polskich dróg wodnych korzystają za to turyści. Szlak Wielkich Jezior Mazurskich, Kanał Elbląski i Kanał Augustowski oraz rejony Krakowa, Warszawy, Wrocławia cieszą się powodzeniem. Przewozami tymi objęto w ub.r. ok. 660 tys. pasażerów.

Obecnie tabor pływający polskiej żeglugi śródlądowej liczy 15 holowników, 612 barek oraz 203 pchaczy. W eksploatacji jest również 130 statków pasażerskich.

### Nie ma kasy na rzeki

Polska jest jedynym krajem w naszej części Europy, który nie przyjął konwencji AGN o śródlądowych drogach wodnych. Umowa AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) została przygotowana przez Europejską Komisję Gospodarczą

ONZ w 1996 r. Ustalono wówczas sieć europejskiego systemu dróg wodnych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Trzy drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym znajdują się na terenie Polski. Są to: Odrzańska Droga Wodna wraz



Foto: Aldona Zyśk

Dużym powodzeniem cieszą się żegluga po Kanale Augustowskim.

z planowanym kanałem Odra – Dunaj (E-30), droga wodna E-40 (Gdańsk – Wisła – Bug – Dniepr – Morze Czarne) oraz E-70 (Odra – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany). Większość odcinków dróg wodnych przechodzących przez Polskę nie spełnia wymagań porozumienia AGN, mówiącego o tym, że drogi śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym powinny mieć parametry co najmniej IV klasy, tzn. powinny być dostępne dla statków o ładowności 1500 ton, mieć głębokość tranzytową 2,80 m, szerokość 40 m, śluz o wymiarach przynajmniej 120 x 12 m, minimalny prześwit pod mostami 5,25 m.

– *Pozostając poza konwencją, demonstrujemy naszą niechęć do funkcjonowania według zasad, które przyjęły niemal wszystkie kraje europejskie* – zauważa dr **Jan Pyś**, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Nasz rząd argumentuje, że Polski nie stać na podpisanie tej umowy. Wiązałoby się to bowiem z zobowiązaniem do inwestowania w infrastrukturę rzek, budowę portów, przystani, nabrzeży, skarp, śluz, jazów. Na to nie ma pieniędzy.

W konsekwencji z braku środków finansowych nasze drogi wodne podlegają ciągłej i systematycznej degradacji. Objawia się to przede wszystkim poprzez zmianę ich parametrów, to jest głębokości, szerokości, promieni zakoli, co prowadzi do utraty ich znaczenia

dla żeglugi i odebrania statusu drogi wodnej. Konwencję AGN podpisały ostatnio takie kraje jak Ukraina, Białoruś i Mołdawia.

### Woda to życie

Rzeki to naturalny szlak transportowy – i jeszcze jeden zaniedbany obszar polskiej gospodarki. Przykład? Kontynuowany jest „Program dla Odry 2006”. Uwzględnia on jednak potrzeby żeglugi w minimalnym zakresie, a stopień zaawansowania prac jest niski. To zresztą typowe, że wszystko w transporcie kończy się na pisaniu kolejnych programów, w których wydłuża się tylko data zakończenia ich wykonania. W przypadku „Odry 2006” po panice wywołanej powodzią w 1997 r. zmniejszyły się także naciski na szybkie zakończenie niezbędnych inwestycji. Czy doczekamy się widoku płynących barek po naszych rzekach i kanałach? Barki wykupują nowobogaccy i przeobrażają na wodne mieszkania, i tak zostanie, bo rzeki kojarzą się nam tylko z problemami, jak konieczność budowy mostów czy powodzie.

Krystyna Forowicz