

PLANY ROZWOJU POLSKICH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

DATA PRZESŁANIA: 24.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 28.09.2016 | KODY JEL: L98, R42

Krzysztof Woś

Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Akademia Morska w Szczecinie
e-mail: k.wos@am.szczecin.pl

STRESZCZENIE

W artykule oceniono stan techniczny oraz parametry eksploatacyjne polskich śródlądowych dróg wodnych oraz niezbędny zakres zadań inwestycyjnych, mających na celu przywrócenie ich żeglowności. Wskazano miejsce żeglugi śródlądowej w polityce transportowej oraz polskim systemie transportowym. Zarekomendowano zadania, które w okresie krótkoterminowym powinny usunąć miejsca najbardziej limitujące warunki nawigacyjne, natomiast w okresie długoterminowym przystosują główne drogi wodne do parametrów szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym. Najbardziej istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, zgodnie z Porozumieniem AGN, którego proces akcesyjny właśnie został wszczęty przez Polskę, są: Odrzańska Droga Wodna; środkowy i dolny odcinek Wisły od Warszawy do Gdańska; droga wodna Wisła–Odra oraz droga wodna Warszawa–Brześć. Wskazano także szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych śródlądowych dróg wodnych oraz korzyści gospodarcze, wynikające z właściwego zagospodarowania wielofunkcyjnych dróg wodnych. Niepodjęcie stosownych działań inwestycyjnych byłoby marnotrawstwem naturalnego potencjału, jakim są główne rzeki kraju.

SŁOWA KLUCZOWE

żegluga śródlądowa, parametry eksploatacyjne, zadania inwestycyjne

WPROWADZENIE

Polska rozpoczęła proces przystąpienia do „Porozumienia o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia”, zwanego w skrócie AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), opracowanego w 1996 roku przez Komitet Transportu Wewnętrzny EKG ONZ. Jego głównym celem jest tworzenie warunków sprzyjających międzynarodowej współpracy w promowaniu, planowaniu i finansowaniu rozwoju śródlądowego transportu wodnego. Porozumienie AGN oparte jest na założeniu, że rola transportu

wodnego śródlądowego jest znacząca dla rozwoju transportu międzynarodowego i dlatego należy w Europie zbudować sieć dróg wodnych, które będą:

- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i ich zestawów,
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, dzięki kanałom i szlakom przybrzeżnym,
- zdolne do przejścia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości sieci dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju we wszystkich krajach europejskich.

Zakończenie procesu akcesyjnego planuje się na początku 2017 roku. Przystępując do Porozumienia AGN zobowiązujemy się przystosować nasze drogi wodne, istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, do standardów szlaków żeglugowych o znaczeniu europejskim.

OCENA JAKOŚCIOWA ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Śródlądowe drogi wodne uznane za żeglowne, klasyfikuje się według wielkości statków lub zestawów pchanych, jakie mogą być na nich dopuszczone do żeglugi, przyjmując jako kryterium:

- największą długość i szerokość statku lub zestawu, oraz
- minimalny prześwit pionowy (wysokość) pod budowlami i urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

Drogi wodne dzieli się na dwie zasadnicze grupy, tj. o znaczeniu regionalnym (drogi wodne klasy Ia, Ib, II i III) oraz o znaczeniu międzynarodowym (drogi wodne klasy IV, Va i Vb).

Pomimo niedostosowania do obecnych potrzeb transportowych, najlepiej zagospodarowaną drogą wodną w Polsce jest Odra (rys. 1), gdzie polscy armatorzy śródlądowi wykonują ok. 70% ogólnych przewozów, zarówno w relacjach krajowych, jak i międzynarodowych (tab. 1). Najtrudniejszy nawigacyjnie jest odcinek Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do ujścia Warty, zakwalifikowany do II klasy drogi wodnej, gdzie w miesiącach letnich głębokości tranzytowe spadają na ogół poniżej 1,0 m, uniemożliwiając tym samym uprawianie żeglugi. Droga wodna Wisła–Odra (poprzez Brdę, kanał Bydgoski, Noteć i Wartę) ma parametry klasy Ib i II. Wisłę, ze względu na fragmentaryczną zabudowę, sklasyfikowano w większości jako drogę wodną klasy Ib. Najlepsze parametry eksploatacyjne ma na skanalizowanym górnym odcinku od ujścia Przemszy do stopnia wodnego Przewóz (klasa III i IV) oraz na dolnym odcinku od Płocka do stopnia wodnego Włocławek (klasa Va) i od Tczewa do Zatoki Gdańskiej (klasa od II do Vb).

Na innych drogach wodnych praktycznie nie są prowadzone przewozy ładunków. Rzeki Bug, Narew (za wyjątkiem 41,0 km odcinka od Pułtuska do Zalewu Zegrzyńskiego) i Biebrza, choć formalnie zaliczone do śródlądowych dróg wodnych klasy Ia, ze względu na niewielkie głębokości tranzytowe nie mogą być eksploatowane nawet przez najmniejsze z obecnie pływających statków (Woś, 2005). Ze względu na pogarszający się stan zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych, większość szlaków żeglugowych nie ma obecnie przypisanych im w rozporządzeniu klasyfikacyjnym parametrów eksploatacyjnych, mimo że sklasyfikowane są jako drogi wodne o znaczeniu regionalnym. Według Najwyższej Izby Kontroli:

Na regres żeglugi śródlądowej główny wpływ ma zły stan techniczny dróg wodnych. Zaledwie 10% łącznej długości sieci tych dróg spełnia parametry eksploatacyjne określone w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Pozostała długość sieci dróg wodnych (ok. 90%) nie spełnia obowiązujących parametrów eksploatacyjnych. Ponadto sieć ta nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych, różnych jakościowo szlaków. Do najistotniejszych utrudnień w tym zakresie należą zbyt małe głębokości torów wodnych, niewłaściwe parametry obiektów mostowych (drogowych i kolejowych), awaria jazów i śluz oraz długie przerwy nawigacyjne (z powodu zalodzenia a następnie wysokiej wody) (Informacja o wynikach..., 2014).



Rysunek 1. Polskie śródlądowe drogi wodne wraz z ich klasyfikacją

Źródło: Woś, 2016a.

ZNACZENIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM

W wyniku wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych, które nie gwarantowały właściwego utrzymania śródlądowych dróg wodnych, nie mówiąc już o możliwościach jakiegokolwiek ich rozwoju, polska żegluga śródlądowa przewozy realizuje głównie na lokalnych odcinkach Odry (tab. 1) i Wisły oraz na drogach wodnych Europy Zachodniej, głównie w Niemczech. W 2014 roku żegluga śródlądowa przewiozła 7629 tys. t ładunków oraz wykonała pracę przewozową w wysokości 778,5 mln tkm, co stanowiło niespełna 0,4% jej udziału w ryku usług transportowych. W stosunku do roku 2013 oznaczało to wzrost przewiezionych ładunków o 51,2%, przy jednoczesnym wzroście wielkości wykonanej pracy przewozowej o 1,4%. Średnia odległość przewozu 1 t ładunków na drogach wodnych śródlądowych wynosiła w roku 2014 w relacjach międzynarodowych 253,4 km (w 2013 r. – 252,6 km) oraz w relacjach krajowych 14,5 (w 2013 r. – 25,6 km).

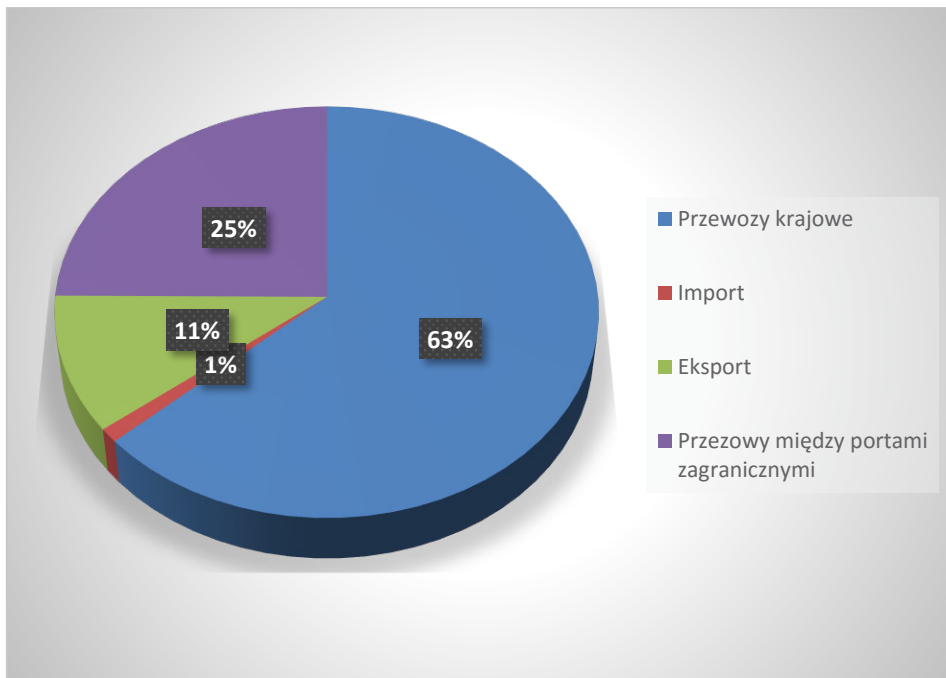
Tabela 1. Krajowe przewozy ładunków żeglugą śródlądową według relacji przewozów w roku 2014

Województwa		Tony (tys.)	Tonokilometry (tys.)
dolnośląskie	dolnośląskie	3715,3	29548,7
opolskie	opolskie	7,3	36,5
opolskie	śląskie	23,7	1068,8
zachodniopomorskie	zachodniopomorskie	500,5	33597,6
kujawsko-pomorskie	kujawsko-pomorskie	501,4	1622,9
małopolskie	małopolskie	53,1	826,1
świętokrzyskie	świętokrzyskie	24,8	626,9
RAZEM		4826,1	67327,5
Udział przewozów Odrzańską Drogą Wodną w przewozach krajowych		88%	92%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport – wyniki działalności w 2014 r. (2015). Warszawa: GUS, s. 224.

W porównaniu z 2013 rokiem odnotowano wzrost przewozów krajowych o 116,8% do 4,8 mln t (głównie ładunków z grupy kruszywo, piasek, kamień). Ten ponad dwukrotny wzrost ilości przewiezionych ładunków w 2014 roku był incydentalny, związany z zaangażowaniem taboru wodnego śródlądowego w modernizację Wrocławskiego Węzła Wodnego.

W transporcie międzynarodowym polska żegluga śródlądowa w 2014 roku przewiozła 2796 tys. t ładunków (o 0,7% mniej niż w 2013 r.), co stanowiło 36,6% wszystkich ładunków przetransportowanych przez polskich armatorów (rys. 2). W przewozach międzynarodowych wyraźny jest brak zbilansowania kierunkowego, tzn. zdecydowanie dominują przewozy eksportowe nad importowymi.

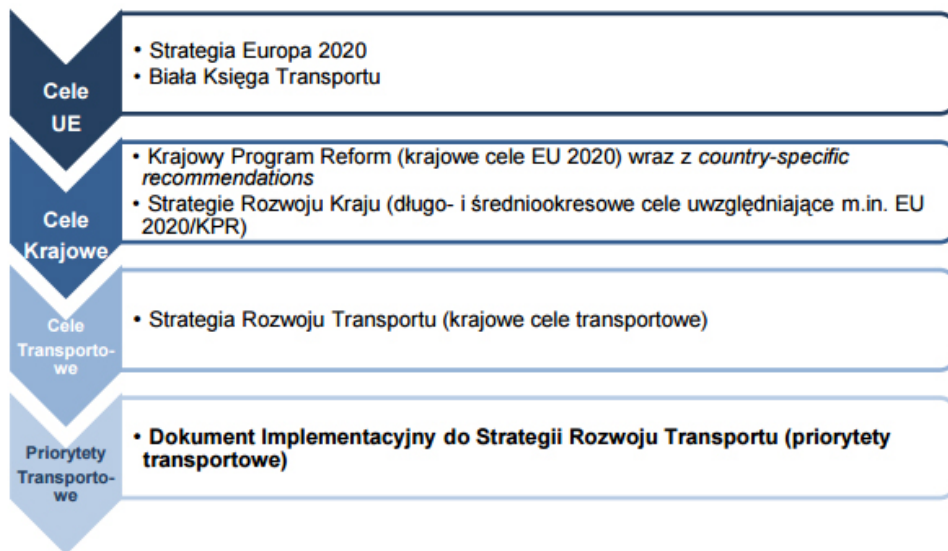


Rysunek 2. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową według kierunków w 2014 roku

Źródło: *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2014 r.* (2015). Warszawa: GUS, s. 4.

MIEJSCE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSKIEJ I EUROPEJSKIEJ POLITYCE TRANSPORTOWEJ

W dokumentach strategicznych na poziomie europejskim i krajowym (rys. 3) do najważniejszych celów równoważenia systemu transportowego zalicza się zmniejszenie degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, co można osiągnąć przez wspieranie przyjaznych dla środowiska technologii i gałęzi transportowych, w tym żeglugi śródlądowej i transportu kombinowanego. Dla utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego zakłada się m.in. przeniesienie do 2030 roku 30% transportu drogowego towarów przewożonych na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu, tj. kolej lub transport wodny, a do 2050 roku ponad 50% transportu drogowego; zagwarantowanie do 2050 roku, by wszystkie najważniejsze porty morskie miały, tam gdzie jest to możliwe, połączenie z systemem transportu wodnego śródlądowego oraz stworzenie do roku 2030 w pełni funkcjonalnej multimodalnej sieci bazowej korytarzy TEN-T, a do roku 2050 osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci (Biała Księga, 2011). Zaleca się, aby korytarze bazowe dysponowały infrastrukturą trzech gałęzi transportowych, tj. kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego.



Rysunek 3. Struktura celów polskiej i europejskiej polityki transportowej, Dokument Implementacyjny..., 2014.

Planując europejską sieć głównych korytarzy transportowych, Komisja Europejska wykorzystwała doświadczenia EKG ONZ, która w opracowanych przez siebie Porozumieniach dotyczących transportu drogowego (AGR), kolejowego (AGC), kombinowanego (AGTC) oraz wodnego śródlądowego (AGN), wytyczyła schemat europejskiej sieci transportowej. W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E, zawartych w Niebieskiej księdze, wydanej w 1998 roku na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglowne, przebiegające przez terytorium Polski:

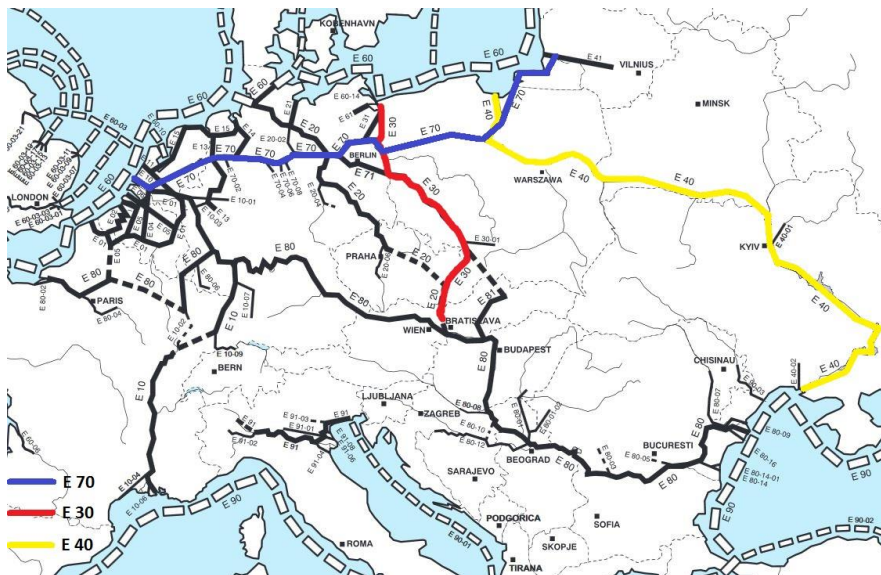
E.30 – łączy Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmuje na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami,

E.40 – łączy Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czarnobyla i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym, obejmuje na terenie Polski rzekę Wisłę od Gdańska do Warszawy, rzekę Narew oraz rzekę Bug do Brześcia,

E.70 – łączy Holandię z Rosją i Litwą, a na terenie Polski obejmuje Odrę od ujścia kanału Odra–Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła–Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Gdańską (rys. 4).

Zalecenia wynikające z Umowy AGN w stosunku do polskich dróg wodnych obejmują i kwalifikują je jako:

- a) strategiczne wąskie gardło – rzekę Odrę, na odcinku od Widuchowej do Szczecina;
- b) podstawowe wąskie gardła:
 - rzekę Odrę, na odcinku od Koźła do Widuchowej oraz kanał Gliwicki,
 - rzekę Wisłę, na odcinku od Warszawy do Płocka i od Włocławka do Gdańska,
 - rzekę Bug, na odcinku od Brześcia do Jeziora Zegrzyńskiego,
 - kanał Żerański, od jeziora Zegrzyńskiego do Wisły,
 - drogę wodną Wisła–Odra (tzn. Wartę, Noteć, kanał Bydgoski i Brdę);
- c) brakujące połączenia – kanał Odra–Dunaj–Łaba.



Rysunek 4. Szlaki żeglugowe kategorii E przebiegające przez terytorium Polski (Marciniak, 2013).

DOTYCHCZASOWE PLANY INWESTYCYJNE NA POLSKICH DROGACH WODNYCH

W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) z 22 stycznia 2013 roku (SRT) oraz w Dokumencie Implementacyjnym do SRT z 24 września 2014 roku zakłada się m.in. przeprowadzenie zadań inwestycyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych w zakresie umożliwiającym przywrócenie im parametrów eksploatacyjnych, przypisanych w rozporządzeniu klasyfikacyjnym (Rozporządzenie, 2002) oraz zwiększenie długości szlaków żeglownych dostępnych dla statków wymagających spełnienia parametrów dróg wodnych co najmniej III klasy.

Na podstawie powyższych celów wyznaczono kryteria wyboru projektów, które realizowane mają być ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014–2020. Priorytetowe inwestycje zawarte w Dokumencie Implementacyjnym obejmują 25 zadań, z których najwyższej oceniono zadania inwestycyjne planowane na drodze wodnej rzeki Odry – i to one mają szansę na realizację, ponieważ ograniczona pula pieniędzy pozwala na realizację tylko siedmiu pierwszych zadań inwestycyjnych z tej listy (tab. 2).

Utrzymanie, budowa i rozbudowa dróg wodnych może się odbywać z zachowaniem zasad określonych m.in. w Ustawie z 18 lipca 2001 roku Prawo wodne (Dz.U. z 2015 r., poz. 469), gdzie przede wszystkim uregulowano sprawy dotyczące gospodarowania wodami zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; Ustawie z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013 r., poz. 1232), gdzie określono zasady ochrony środowiska oraz warunki korzystania z jego zasobów oraz Ustawie z 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U. z 2004, nr 92, poz. 880), gdzie określono cele, zasady i formy ochrony przyrody żywej i nieożywionej oraz krajobrazu, definiując, że ochrona przyrody polega na „zachowaniu, zrównoważonym użytkowaniu oraz odnawianiu zasobów, tworów i składników przyrody”.

Tabela 2. Lista pierwszych projektów wodnych śródlądowych – Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu

L.p.	Nazwa projektu	Beneficjent	Liczba pkt.	Koszt całkowity (mln zł)	Koszt całkowity narastająco (mln zł)	Źródło dofinansowania (CEF, FS, środki krajowe)
1.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej – odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	92,00	509,00	509,00	FS
2.	Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania	RZGW w Szczecinie	82,00	176,80	685,80	FS
3.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej	RZGW w Szczecinie	82,00	190,00	875,80	FS
4.	Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej – etap II	RZGW w Gliwicach	75,00	100,00	975,80	FS
5.	Stopień Brzeg Dolny – roboty remontowo-modernizacyjne na stopniu, etap II	RZGW we Wrocławiu	73,00	40,00	1 015,80	FS
6.	Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – woj. opolskie, etap I; (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – woj. opolskie, etap II; (Kępna, Groszowice, Dobrzeń)	RZGW we Wrocławiu	71,00	200,00	1 215,80	FS
7.	Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	67,00	20,00	1 235,80	FS, środki krajowe
8.	Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	67,00	65,00	1 300,80	FS
9.	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących	RZGW we Wrocławiu	67,00	85,00	1 385,80	FS
10.	Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	67,00	91,00	1 476,80	FS

Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Warszawa 2014.

Z kolei planowane zadania inwestycyjne na drogach wodnych powinny być wyszczególnione w Planach Gospodarowania Wodami – podstawowych dokumentach planistycznych na obszarach dorzeczy, według Ramowej Dyrektywy Wodnej (Dyrektywa..., 2000). Do czasu zatwierdzenia ich przez Komisję Europejską obowiązują tzw. MasterPlany dla obszarów dorzeczy Odry i Wisły (Uchwała..., 2013). Podstawowym zadaniem MasterPlanów jest zintegrowanie strategii i planów sektorowych dotyczących dorzecza w zakresie przedsięwzięć mogących wpływać na hydromorfologię wód powierzchniowych. Dokumenty te stanowią analizę potrzeb, w zakresie rozwoju gospodarki wodnej, zidentyfikowanych na poziomie dorzecza i poszczególnych jego regionów.

Niestety brakuje spójności pomiędzy planami inwestycyjnymi, określonymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Dokumencie Implementacyjnym do SRT, które ukierunkowane są na tworzenie lepszych warunków gospodarczego wykorzystania dróg wodnych, w tym transportowego, a MasterPlanami dla dorzeczy Wisły i Odry, w których główny nacisk postawiono na aspekty środowiskowe.

NOWE PLANY INWESTYCYJNE NA POLSKICH DROGACH WODNYCH

Porozumienie AGN zostało podpisane lub ratyfikowane prawie przez wszystkie sąsiadujące z nami państwa (tab. 3). Stając się stroną tego Porozumienia zobowiązujemy się włączyć polskie drogi wodne do szlaków żeglugowych, istotnych dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych. Odnosi się to zarówno do tych dróg wodnych, które już dzisiaj mają odpowiednie wymagania klasyfikacyjne (niestety dotyczy to niespełna 6% ich długości), jak i do tych, które takie wymagania spełniać będą dopiero w przyszłości, po ich odpowiednim dostosowaniu. Aby polskie śródlądowe drogi wodne kategorii E spełniały wymagania szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym, muszą zostać zbudowane lub poddane rozbudowie lub modernizacji. Zgodnie z zaleceniami Porozumienia AGN przy rozbudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV, jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych przewidzianych dla klasy Va. Przy czym, różnice parametrów szlaku żeglownego pomiędzy klasą IV i Va są nieznaczne i dotyczą szerokości szlaku żeglownego na rzece 40 m dla klasy IV i 50 m dla klasy Va i na kanale 40 m dla klasy IV i 45 m dla klasy Va oraz głębokości na progu dolnym śluzy 3,5 m dla klasy IV i 4,0 m dla klasy Va.

Zaniedbania w odpowiednim utrzymaniu dróg wodnych są tak ogromne, że praktycznie zmarginalizowały znaczenie żeglugi śródlądowej do poziomu w jakim jeszcze nigdy nie była. Dlatego planując zadania inwestycyjne, mające na celu przystosowanie dróg wodnych, wchodzących w skład szlaków żeglugowych kategorii E, tj. E-30, E-40 i E-70 do parametrów dróg wodnych o znaczeniu europejskim, należy w pierwszej kolejności rozpocząć od zadań najpilniejszych, likwidujących miejsca najbardziej limitujące parametry eksploatacyjne szlaków żeglugowych.

Tabela 3. Państwa, które podpisały lub ratyfikowały umowę AGN (stan na 13.09.2015 r.)

Państwo	Podpisanie	Ratyfikacja, Akceptacja (A), Zgoda (AA), Wstąpienie (a)
Austria	29.09.1997	
Białoruś		26.03.2008 (a)
Bośnia i Hercegowina		10.03.2008 (a)
Bułgaria		28.04.1999 (a)
Chorwacja	23.06.1997	27.04.1999 (A)
Czechy	23.06.1997	8.08.1997 (AA)
Finlandia	23.06.1997	
Francja	23.09.1997	
Niemcy	23.06.1997	
Grecja	23.09.1997	
Węgry	23.06.1997	22.10.1997
Włochy	23.09.1997	04.04. 2000
Litwa	23.06.1997	28.04.2000
Luksemburg	23.01.1997	2.06.1999
Mołdawia	23.06.1997	23.03.1998
Holandia	23.06.1997	21.04.1998
Rumunia	23.06.1997	24.02.1999
Rosja	23.06.1997	31.05.2002 (AA)
Serbia		10.01.2014a
Słowacja	23.09.1997	02.02.1998 (AA)
Szwajcaria	23.06.1997	21.08.1997
Ukraina		05.01.2010a

Źródło: United Nations Treaty Collection, <http://treaties.un.org> (13.09.2015).

W celu umożliwienia statkom i zestawom pływanie po głównych polskich śródlądowych drogach wodnych, należy w perspektywie krótkoterminowej (Woś, 2016):

- Na Odrze dokończyć stopień wodny w Malczycach i dla ustabilizowania dna koryta rzeki poniżej Malczyc wybudować kolejne dwa stopnie w Lubiążu i Ścinawie, a na Wiśle wybudować stopień wodny poniżej Włocławka. Jednocześnie przeprowadzić modernizację zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych w miejscach najbardziej limitujących, aby jak najszybciej przywrócić żeglugę długotrasową, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry.
- Zaktualizować krajowe programy i strategie do nowych celów, związanych z planami przystąpienia Polski do Porozumienia AGN, w tym Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) oraz Planów Gospodarowania Wodami, pod kątem uwzględnienia w nich niezbędnych zadań inwestycyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych.

6. Przygotować część dokumentacyjną dla wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w okresie długoterminowym, m.in. studiów wykonalności, projektów funkcjonalno-użytkowych, strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, zawierających również analizy hydrologiczne pozwalające na zbilansowanie zasobów wodnych niezbędnych dla zapewnienia funkcji żeglugowej na drogach wodnych, wraz ze wskazaniem na ewentualne potrzeby budowy dodatkowych zbiorników retencyjnych zapewniających wodę dla celów żeglugowych. Przy czym, dokumenty te nie powinny odnosić się do poszczególnych zadań inwestycyjnych, ale obejmować całościowo poszczególne szlaki żeglugowe, rekomendując wariantowo najlepsze rozwiązania.
7. Ze względu na ograniczoną ilość środków przeznaczonych na finansowanie zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych w latach 2016–2020 (ok. 1,2 mld zł), poszukiwać dodatkowych źródeł ich finansowania, m.in. z CEF –Instrument „Łącząc Europę” (ang. *Connecting Europe Facility* – CEF), który ma przyczynić się do zrównoważonego wzrostu, poprzez tworzenie nowoczesnych sieci transeuropejskich o wysokiej wydajności, czy też w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, szczególnie w odniesieniu do współfinansowania stopni wodnych, na których instalowane będą elektrownie wodne.

W perspektywie długoterminowej zaś zakres niezbędnych zadań inwestycyjnych, przystosowujących polskie drogi wodne do wymogów szlaków żeglugowych kategorii E obejmuje:

- przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va, wraz z budową na terytorium Polski odcinka Kanału Odra–Dunaj,
- budowę kaskady środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska,
- modernizację pozostałych odcinków szlaków żeglugowych E–40 i E–70,
- budowę Kanału Śląskiego i modernizację górnego skanalizowanego odcinka Wisły do parametrów drogi wodnej klasy Va oraz budowę stopni wodnych w Niepołomicach i Podwalu,
- wdrożenie zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej (RIS) na wszystkich drogach wodnych międzynarodowego znaczenia.

Szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych w zakresie przystosowującym je do parametrów szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym są zróżnicowane w zależności od przyjętej koncepcji oraz wariantu i wynoszą (Woś, 2016):

- Odrzańskiej Drogi Wodnej, wraz z kanałem Gliwickim i kanałem Odra–Dunaj – od 16,5 do 22,6 mld zł,
- środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska – ok. 31,5 mld zł,
- Kanału Śląskiego – ok. 11,0 mld zł,
- drogi wodnej Warszawa–Brześć – od 12,0 do 25,5 mld zł.

KORZYŚCI GOSPODARCZE Z EKSPLOATACJI WIELOFUNKCYJNYCH DRÓG WODNYCH

Inwestycje infrastrukturalne na drogach wodnych charakteryzują się wysoką produktywnością poniesionych nakładów. To znaczy, że zainwestowane w drogę wodną środki służą nie tylko żegludze, ale także innym ważnym funkcjom gospodarczym, wśród których należy wymienić funkcję przeciwpowodziową (zapobieganie powodziom oraz łagodzenie skutków powodzi),

funkcję przemysłową i komunalną (ujęcia wód), funkcję rolniczą i leśną (utrzymywanie właściwych stosunków wodno-glebowych i nawadnianie gruntów), funkcję energetyczną (wykorzystywanie energii przepływającej wody do produkcji energii elektrycznej), funkcję sportowo-rekreacyjnej (wypoczynek na wodzie) czy też funkcję społeczną (funkcjonowanie różnych obiektów związanych z drogą wodną).

Wraz z poprawą parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych wzrośnie znaczenie i udział żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych. Najnowsze badania popytu na przewozy żeglugą śródlądową wskazują, że po dostosowaniu dróg wodnych do standardów szlaków o znaczeniu europejskim w perspektywie długoterminowej, według Michała Plucińskiego, na Odrzańskiej Drodze Wodnej, szacuje się wzrost do 25 mln t ładunków, a na środkowym i dolnym odcinku Wisły od Warszawy do Gdańska, według Krystyny Wojewódzkiej-Król i Ryszarda Rolbieckiego do min. 12 mln t. Tym samym, wzrośnie udział żeglugi śródlądowej, jako najbardziej proekologicznej gałęzi transportu lądowego w rynku usług transportowych. Transport wodny śródlądowy generując najniższe koszty zewnętrzne ze wszystkich gałęzi transportu lądowego, przyczyniać się będzie do równoważenia systemu transportowego. Wzrośnie także konkurencyjność portów morskich ujścia Odry i ujścia Wisły, które w odróżnieniu od większości portów Basenu Morza Bałtyckiego, obsługiwane będą przez żeglugę śródlądową, jako jedną z gałęzi transportu zaplecza. Z użegłownienia rzek korzystać będą m.in. gestorzy ładunków, szczególnie tych występujących w handlu morskim, uzyskując dostęp do najtańszej gałęzi transportu lądowego. Jeden statek lub zestaw śródlądowy, poruszający się po drogach wodnych klasy Va, ma ładowność od 1500 do 3000 tys. t. To znaczy, że jego zdolność przewozowa wynosi tyle, ile zdolność przewozowa od 60 do 120 samochodów ciężarowych.

Nastąpi również aktywizacja gospodarcza obszarów usytuowanych wzdłuż głównych szlaków żeglugowych, przez poprawę ich dostępności transportowej oraz poprawa warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej. Zwiększy się bezpieczeństwo powodziowe, dzięki możliwości wykorzystania budowli hydrotechnicznych do łagodzenia (spłaszczania) fal powodziowych. W okresie 1997–2010 łączne koszty spowodowane przez powódź w Polsce wyniosły około 43 mld zł, z czego większość dotyczyła trzech największych powodzi w Polsce w 1997, 2001 i 2010 roku. Większość negatywnych efektów wystąpiło na terenach południowych kraju. Biorąc pod uwagę koszty ponoszone na zwalczanie skutków powodzi oraz koszty niezbędnych inwestycji zapobiegających i znacznie zmniejszających ryzyko zniszczeń powodziowych, można założyć, że inwestując 43 mld zł od 1997 roku do dzisiaj można byłoby zrealizować większość z niezbędnych inwestycji gospodarki wodnej w Polsce.

Wraz z budową stopni wodnych, pojawiają się możliwości produkcji „czystej” energii elektrycznej, pozyskiwanej z elektrowni wodnych. Produkcja energii elektrycznej, z wykorzystaniem mocy wodnej, wynosi ok. 13700 GWh/rok, przy czym 45,3% zasobów przypada na rzekę Wisłę, około 9,3% na Odrę, 43,6 % na dorzecze Wisły i Odry oraz 1,8% na rzeki Przymorza. Polska wykorzystuje swoje zasoby zaledwie w 12% (Strategia..., 2006).

PODSUMOWANIE

W wyniku postępującego pogarszania się stanu technicznego dróg wodnych, statki śródlądowe wycofywały się z eksploatacji kolejnych nienadających się do żeglugi szlaków, ograniczając się obecnie do pływania na lokalnych odcinkach Wisły i Odry. Niekorzystne parametry eksploatacyjne polskich dróg wodnych stanowią także istotną barierę dla europejskiej sieci szlaków żeglugowych, zarówno w układzie południkowym, jak i równoleżnikowym.

Ogromną szansą dla przywrócenia funkcji transportowej na naszych rzekach jest rozpoczęty proces przystąpienia Polski do Porozumienia AGN, co otwiera możliwości wpisania naszych głównych dróg wodnych do sieci TEN-T i tym samym ubiegania się o dodatkowe środki finansowe z funduszy europejskich na ich modernizację, budowę lub rozbudowę. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych, ujętych w Porozumieniu AGN, rozciąga się od Atlantyku po Ural i przebiega przez 37 krajów, łącząc ważne porty morskie i szlaki przybrzeżne z zapleczem gospodarczym niemal całej Europy.

Skala zaniedbań dróg wodnych jest ogromna, więc i proces przystosowywania ich do parametrów o znaczeniu międzynarodowym będzie długotrwały i kosztowny. Jednak biorąc pod uwagę ekonomiczne i pozaekonomiczne korzyści, wynikające z właściwego zagospodarowania dróg wodnych, niepodjęcie stosownych działań inwestycyjnych byłoby marnotrawstwem naturalnego potencjału, jakim są nasze główne rzeki.

Prace inwestycyjne powinny być zaplanowane i przeprowadzone w ten sposób, aby w pierwszej kolejności usuwać na drogach wodnych miejsca najbardziej limitujące parametry eksploatacyjne, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry. W ten sposób możliwy będzie stosunkowo szybki powrót do rejsów długotrasowych.

LITERATURA

- Biała Księga (2011). Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Komisja Europejska.
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). (2014). Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.
- Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej. Dz.U.UE L z 22.12.2000 r..
- Informacja o wynikach kontroli: Funkcjonowanie Żeglugi Śródlądowej, KIN-4101-04/2013. Najwyższa Izba Kontroli (2014).
- Marciniak, Ż. (2013). The lower Vistula in the aspect of the E40 and E70 international shipping routes. *Acta Energetica*, 2 (15), 157.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 7.05.2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Dz.U. z 2002 r., nr 77, poz. 695.
- Strategia Gospodarki Wodnej. Projekt aktualizacji Strategii* (2006). Warszawa: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej.
- Transport – wyniki działalności w 2014 r.* (2015). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2014 r.* (2015). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Uchwała Rady Ministrów „Plan działania w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej” (2013).
- United Nations Treaty Collection. Pobrano z: <https://treaties.un.org>.
- Woś, K. (2005). *Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza „Sadyba”.

Woś, K. (2016). *Założenia do Programu rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych*. Warszawa: Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Woś, K. (2016a). *Założenia do programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych*. Prezentacja multimedialna, slajd 12.

PLANS FOR THE DEVELOPMENT OF POLISH INLAND WATERWAYS

ABSTRACT | The article assesses the technical condition and operating parameters of Polish inland waterways and points to the necessary scope of investment projects which aim at restoring their navigability. It presents the place of inland navigation in Polish transport policy and within transport system. It recommends short-term tasks which should eliminate the most limiting navigational conditions, and in the long term it presents tasks which would adapt the parameters of main waterways for the purposes of international navigation. The most important waterways from the point of view of the integration of the European network of waterways, according to the AGN Agreement – whose ratification has just been begun by Poland – are: the Oder Waterway; the middle and lower sections of the Vistula river, from Warsaw to Gdańsk; the Vistula-Oder Waterway and the Warsaw-Brześć Waterway. The article also presents the estimated costs of construction and modernisation of chosen inland waterways and the economic benefits arising from the proper management of multifunctional waterways. Failure to undertake appropriate investment activities would be a waste of the natural potential of our main rivers.

KEYWORDS | inland navigation, operating parameters, investment projects

Translated by Katarzyna Bielawna