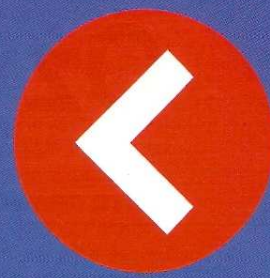


# RAPORT

## Żegluga śródlądowa



# Biała plama czy skrzyżowanie dróg?

PIOTR DWOJACKI

**K**ażda powódź to nieszczęście. A równocześnie Polska jest krajem o wysokim deficycie wody i narastającym ryzyku stepowania i występowania susz. Dlaczego? Nie umiemy prowadzić gospodarki wodami śródlądowymi, nie umiemy się o nie troszczyć. Nie rozumiemy rzek.

Polska stanowi sztanदारowy i unikatowy przykład państwa europejskiego, które nie potrafiło zagospodarować zasobów wodnych. Więcej, pozwoliło sobie na dewastację istniejącej infrastruktury rzecznej i utratę wielkich korzyści wynikających z transportu wodnego.

### Zaniedbania kosztują potrójnie

Po pierwsze: wielkie koszty susz i powodzi, uwzględniając w tym koszty odbudowy oraz straty w produkcji, w tym rolnej. Po drugie: wysokie koszty transportu. Określając politykę transportową Polska postawiła na transport lądowy. Oczywiście, z infrastrukturą jest słabo, lecz w sferze udostępnienia dróg dla potrzeb przewozu ciężkich ładunków praktycznie nie ma ograniczeń. Przewozy na tirach są dość szybkie, lecz - w stosunku do transportu wodnego - relatywnie drogie (a do tego środowiskowo uciążliwe... i niszczą drogi). Trzecim kosztem, wynikającym z zaniedbań, jest konieczność poniesienia obecnie dużych nakładów na infrastrukturę wodną: zbiorniki, śluzy, kanały, wały. To skutek wieloletnich oszczędności, które zostały poczynione w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Trudno ocenić ile miliardów złotych trzeba wydać w najbliższych latach.

W Polsce mamy obecnie 156 km dróg wodnych, spełniających standardy V, najwyższej klasy żeglowności. Ponad 550 km Wisły i niemal cała Noteć to drogi klasy I, czyli takie, które (ogólnie mówiąc) do użytku się nie nadają. Na Odrze statystycznie jest nieco lepiej, choć bywa, że jakikolwiek transport ze Śląska do Szczecina jest niewykonalny całymi miesiącami. „Żeglowna Odra” to bezpodstawny stereotyp. Ilość barek rzecznych od 1980 r. spadła o 2/3; ilość barek pływających - jeszcze bardziej. Stan rzek jest gorszy niż w 1945 r.

### Nie chcemy współpracy europejskiej

Jesteśmy krajem dość biernym, jeśli chodzi o międzynarodową współpracę transportową. Udział w programach TEN-T jest marginalny. Polska niemal w nich nie uczestniczy, nie forsując szlaków transportowych i ignorując np. kwestie transportu multimodalnego. Drogi wodne zostały przez Polskę praktycznie pominięte.

Jeszcze w latach 90. ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wnioskowało o przystąpienie Polski do „Porozumienia AGN”<sup>1</sup>, które ustanawiało przez nasze terytorium 3 międzynarodowe drogi wodne: E30 - od Świnoujścia do granicy czeskiej (i dalej, do Dunaju), E40 - od Gdańska przez Bug do Morza Czarnego i E70 - z Holandii przez Noteć do Kaliningradu. Spośród naszych sąsiadów do porozumienia nie przystąpiła jedynie Ukraina. U nas argumentowano, iż „przekracza to możliwości finansowe Polski”

oraz że tereny, przez które mają przebiegać drogi wodne, „kolidują z tworzonymi obszarami chronionego krajobrazu”.

Pamięć o rzekach tkwi jednak w różnych społecznościach, nie tylko hobbystycznych czy branżowych, ale i regionalnych. Tworzą się coraz to nowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek - choćby dla potrzeb związanych z ruchem turystycznym.

Z okazji 90. rocznicy powrotu Polski nad Bałtyk odbyła się, w lutym, konferencja w Senacie, w trakcie której prawie 200 uczestników uchwaliło obszerne stanowisko w sprawie intensyfikacji działań na rzecz żeglugi śródlądowej. Powołano też Komisję Morską i Rzeczną Organizacji Pozarządowych, a jej sekretariat ulokowano w Gdyni, z intencją ściślejszej integracji żeglugi śródlądowej z gospodarką morską.

W kwietniu br., odbyła się w Opolu konferencja „Odra 2010”, gromadząc ok. 200 uczestników, w tym przedstawicieli władz regionalnych z Polski, Czech i Niemiec. Głównym tematem była kwestia budowy kanału Odra - Dunaj - Łaba (i ponaglenie władz państwowych do działania w tej sprawie).

Powstało także opracowanie „Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji Zachód - Wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wiśła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany”, będące wynikiem inicjatywy marszałków 6 województw zainteresowanych udrożnieniem transportu wodnego w północnej i zachodniej Polsce. Z projektem tym koresponduje idea „Wielkiej Pętli Wielkopolski” (uwzględniającej wykorzystanie Warty).

<sup>1</sup> AGN - Porozumienie o Śródlądowych Droгах Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) - wypracowane przez Główną Grupę Roboczą Żeglugi Śródlądowej przy Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (UN Economic Commission for Europe), podpisane w 1997 r. przez 17 państw europejskich. Polska do AGN nie przystąpiła.

# Ożywić polskie rzeki

PIOTR FRANKOWSKI

Na temat kompleksowej rewitalizacji polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70 (MDW E 70) dyskutować będą w Gdańsku, 27 września, pomysłodawcy przedsięwzięcia, przedstawiciele 6 województw północnej i zachodniej Polski, przez które trasa ta przebiega. Pytaniem podstawowym jest: czy „Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji Wschód - Zachód, obejmująca drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E 70)” ma szanse realizacji?

MDW E 70 łączy Europę Zachodnią, od Antwerpii, przez berliński węzeł śródlądowych dróg wodnych i przez północną Polskę, z rejonem Kaliningradu - i dalej, z systemem drogi wodnej Niemna (Pregotą i Dejną, do Kłajpedy).

Polski odcinek przebiega od kanału Odra - Hawela do śluzy Hohensaaten, następnie przez Odrę do Kostrzyna, gdzie łączy z się z MDW E 30 i drogą wodną Odra - Wisła. Szlak prowadzi 294 km Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do styku z Wisłą (i MDW E 40) w Bydgoskim Węźle Wodnym. Następnie droga biegnie 114 km Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślany, do granicy z Rosją. Trasa obejmuje teren województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, stanowiących prawie 41% powierzchni Polski i zamieszkiwanych przez ok. 31% ludności kraju.

Obecnie drogę E 70 można zaliczyć do II klasy, poza odcinkiem Noteci od ujścia rzeki Drawy do połączenia z Kanałem Bydgoskim, gdzie spełnione są jedynie parametry kla-



sy Ib. E 70 jest skanalizowana przy pomocy 22 stopni wodnych, z których jeden - śluza Czersko Polskie w Bydgoszczy - jest nowym stopniem, oddanym do użytku w 1999 r. Pozostałe 21 śluz to w większości obiekty nieelektryfikowane, zbudowane na przełomie XIX i XX w. Szerokość szlaku wodnego waha się od 16 do 25 m, minimalne promienie łuków wynoszą 200-250 m, a minimalne prześwity pod mostami to 3,5-4 m. Gwarantowana głębokość tej trasy wynosi 1,2-1,5 m, a graniczna dozwolona prędkość statków - 8 km/h.

Konieczna jest więc rozbudowa polskiego odcinka E 70, wraz z E 40 na dolnej Wiśle, do parametrów wymaganych dla międzynarodowych dróg wodnych, czyli do uzyskania minimum IV klasy. Parametry te gwarantują bezpieczną, całodobową żeglugę jednostek (barek motorowych i zestawów pchanych) o nośności do 1500 t, przez ok. 300 dni w roku. Jedynie żegluga jednostek o takich

gabarytach sprawia, że śródlądowy transport wodny jest w pełni konkurencyjny wobec innych form transportu, głównie w przewozach kontenerów i produktów płynnych.

## Śródlądowe porty

Według pomysłodawców projektu, porty śródlądowe, zlokalizowane wzdłuż polskiego przebiegu MDW E 70, powinny posiadać możliwość dostępu do portów morskich. Obecnie warunki te spełniają Szczecin, Świnoujście i część portu w Gdańsku, położona przy Martwej Wiśle. Problematyczny jest natomiast dostęp do Portu Północnego w Gdańsku, a zwłaszcza do portu w Gdyni, co wynika z konieczności żeglugi jednostek śródlądowych po otwartym morzu, do czego nie są przystosowane. Przywrócenie ruchu jednostek towarowych po Noteci i Wiśle

- Trwają także prace związane z projektem turystycznego „Szlaku Wodnego Króla Stefana Batorego”: Wisła - Kanał Żerański - Zalew Zegrzyński - Narew - Biebrza - Kanał Augustowski - Niemen.

Nie zgasy nadzieje na rewitalizację portu w Bydgoszczy, jako węzła logistycznego łączącego szlaki drogowe, kolejowe i wodne, stanowiącego element wsparcia dla portów w Trójmieście i Elblągu. To ostanie miasto czeka na kanał przez Mierzęję Wiślana i połączenie drogi wodnej E70 z morzem.

Rodzą się również inicjatywy związane z odnowieniem projektu Kanału Śląskiego (Odra - Gliwice - Oświęcim - Kraków) oraz szlaku turystycznego Kraków - Gdańsk. Bariery dla wszystkich tych inicjatyw jest brak sprawnego zarządzania wodami w Polsce.

## Rzeki bez gospodarza

Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje projekt, mający na celu stworzenie programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych do 2047 r. W tym samym czasie, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej ogłasza projekt polityki wodnej Polski, praktycznie uniemożliwiający gospodarce wykorzystanie rzek, z opacznie rozumianych względów środowiskowych. Dodajmy, że KZGW działa w ramach Ministerstwa Środowiska. O aktywności Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w którego gestii są melioracje i urządzenia wodne, trudno cokolwiek powiedzieć...

W rezultacie, jeśli chodzi o drogi wodne, panuje chaos decyzyjny. W jego centrum wydaje się być Ministerstwo Środowiska,

którego kompetencje w dziedzinie transportu są, co najwyżej, niskie. Obiekty hydrotechniczne traktowane są jako zbędne elementy zakłócające krajobraz (lub wręcz niebezpieczne dla przyrody). Stąd rodzą się postulaty o stworzenie odrębnego resortu gospodarki wodnej czy wręcz ministerstwa gospodarki morskiej i wodnej oraz dykcji dróg wodnych, działającej na zasadach analogicznych do Generalnej Dykcji Dróg Krajowych i Autostrad.

### dr Piotr Dwojcki

Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E.Kwiatkowskiego w Gdyni  
Komisja Morska i Rzeczna Organizacji  
Pozarządowych przy Senacie RP

umożliwi natomiast bezproblemowy dostęp do portów niemieckich, takich jak: Lubeka, Hamburg, Brema czy Bremerhaven, a także do głównych portów Belgii i Holandii.

Bliskość portów morskich jest też jednym z istotniejszych czynników wpływających na plany lokalizacji portów śródlądowych. Istniejące na MDW E 70 porty handlowe w Kostrzynie, Krzyżu, Ujściu, Bydgoszczy i Malborku posiadają infrastrukturę, która powstała w latach 60. i 70. XX w., na bazie przedwojennych konstrukcji i urządzeń (za wyjątkiem portu w Kostrzynie, oddanego do eksploatacji w 1990 r.). Funkcjonowanie portów i przeladowni do 1990 r. związane było ściśle z lokalną gospodarką. Po przemianach ustrojowych, wiele państwowych przedsiębiorstw przestało funkcjonować. Stąd np. ostatnie przeladunki w portach w Krzyżu i Ujściu realizowane były pod koniec lat 90. W Malborku ruch statków ustał ok. 2004 r., po zamknięciu żeglugi przez Zalew Wiślany, a w porcie rzeczny w Kostrzynie ostatnią barkę obsłużono w 2007 r. Dla ożywienia tych portów niezbędne są inwestycje infrastrukturalne, szczególnie zapewniające dostęp do nich od strony ładu.

W ramach rewitalizacji MDW E 70 przewiduje się też budowę nowych portów śródlądowych w Gorzowie Wlkp., Drezdenku, Czarnkowie, Nakle nad Notecią. W miastach tych przed laty istniały niewielkie porty i przeladownie. Obecnie jedynie w Gorzowie Wlkp. pozostało, na lewym brzegu Warty, nabrzeże przeladunkowe, sporadycznie wykorzystywane do obsługi kruszyw i konstrukcji stalowych.

Warto zwrócić uwagę, że droga wodna E 70 jest w stanie przejąć część ładunków obsługiwanych do tej pory transportem drogowym w relacjach międzynarodowych, między Europą Zachodnią a Obwodem Kaliningradzkim (przewożonych drogą krajową nr 6), Europą Zachodnią a Ukrainą (przewożonych drogą krajową nr 2), a także część ładunków w relacjach między Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią i Gdańskiem a leżącymi wzdłuż niej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską.

## Turystyczne walory

Obszar wzdłuż MDW E 70 jest również niezwykle ciekawy pod względem przyrodniczym i historycznym. Największe wpływ na kształtowanie dzisiejszego krajobrazu nadrzecznych dolin Wisły, Noteci i Warty oraz Żuław miało osadnictwo holenderskie m.in. menonitów, które rozpoczęło się pod koniec XVI w.

Z kolei Dolina Wisły, czyli historyczne Powiśle, Kociewie czy Pomezania, to tereny będące niegdyś we władaniu zakonu krzyżackiego, który pozostawił po sobie liczne zamki. Wystarczy wymienić wpisany na listę UNESCO zamek w Malborku, także wpisany na tę listę średniowieczny zespół miejski Torunia, zamki w Kwidzynie, Gniewie, Radzynie Chelmińskim, Świeciu, Sztumie i Nowem.

Na całym szlaku spotykamy też bogactwo zabytków techniki związanych z funkcjonowaniem dróg wodnych: jazów, śluz żeglugowych, historycznych miejsc przeladunku i składowania towarów, urządzeń melioracyjnych, czy wreszcie mostów i innych budowli komunikacyjnych. Znaczną część tych obiektów jest chroniona, m.in. poprzez wpis do rejestru zabytków. Wzdłuż E 70 utworzono też: 4 parki krajobrazowe, 1 park narodowy, 20 obszarów chronionego krajobrazu i 25 rezerwatów przyrody.

Aby skorzystać ze wszystkich atrakcji turystycznych niezbędna jest jednak odpowiednia infrastruktura. W wielu przypadkach konieczna jest jednak jej budowa od podstaw. Gdzie indziej można wykorzystać istniejące już budowle hydrotechniczne (baseny portowe, nabrzeża, dalbowiska, awanporty śluz), a także, w dużej części zniszczone, przystanie kajakowe, żeglarskie czy rybackie.

Wśród realizowanych i przygotowywanych do realizacji projektów mających poprawić stan wodnej infrastruktury turystycznej na uwagę zasługują m.in.: „Pętla Żuławska” (projekt turystyczny obejmujący Deltę Wisły i Zalew Wiślany, którego celem jest rewitalizacja szlaków wodnych na Żuławach oraz połączenie obszarów ujścia Wisły z europejskimi drogami wodnymi), rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego (najważniejszego węzła na całym polskim odcinku MDW E 70, gdzie łączą się dwie międzynarodowe śródlądowe drogi wodne, spinając dorzecza Europy Zachodniej i Wschodniej) czy „Aktywizacja Wielkiej Pętli Wielkopolski” (obejmującej Wartę, dolną i górną Notec, Kanat Bydgoski, Kanat Górnoteckie, Jezioro Gopło i Kanat Ślesiński).

## Czas działania

W ramach koncepcji wyodrębniono 4 priorytety działania:

- Dostosowanie polskiego odcinka MDW E 70 do parametrów co najmniej II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem przez minimum 240 dni w roku bezpiecznej, całodobowej żeglugi.
- Budowa systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych, wraz z jednolitym systemem informacji i identyfikacji wizualnej polskiego odcinka MDW E 70.
- Przywrócenie regularnej żeglugi towarowej, poprzez rewitalizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeladunkowo-logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku MDW E 70.
- Turystyka wodna, towarowa żegluga śródlądowa oraz ochrona przyrody i dziedzictwo kulturowe elementami zrównoważonego rozwoju miast i gmin położonych przy MDW E 70.

Z kolei sam proces wdrażania podzielono na III etapy, które realizowane będą w latach: 2010-2012, 2013-2016, 2017-2025.

Pierwszy etap obejmuje przede wszystkim wykonanie wszelkiego rodzaju dokumentacji oraz kosztorysów dla najważniejszych zadań projektu. Niezbędne będzie także opracowanie rządowego programu rewitalizacji MDW E 70 i jego uchwalenie oraz wprowadzenie szeregu zmian w przepisach krajowych, m.in. dotyczących uprawiania żeglarstwa i turystyki wodnej czy regulujących funkcjonowanie administracji dróg wodnych. Będą z tym związane zmiany studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin oraz ich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, tak aby możliwa była realizacja ustaleń programu.

Oprócz zmian legislacyjnych i projektowych, I etap przewiduje również działania inwestycyjne. W tym czasie wykonane ma być odmulenie Kanalu Bydgoskiego (w granicach Bydgoszczy) i przebudowa ujściowego odcinka Wisły, w ramach programu „Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław” oraz modernizacja infrastruktury portu morskiego w Elblągu. Planowane są lokalne remonty i przebudowa infrastruktury dróg wodnych. Dochodzi do tego również budowa portów i przystani turystycznych.

Po 2013 r. planowane jest m.in. odmulenie Noteci, modernizacja śluz, oznakowanie nawigacyjne i turystyczne. Przewidziano także modernizację i rozbudowę infrastruktury istniejących portów i przeladowni (Kostrzyn, Gorzów Wlkp., Krzyż, Ujście, Bydgoszcz, Malbork), jako lokalnych centrów logistyki rolnictwa i lokalnego przemysłu oraz budowę zaplecza turystycznego (na bazie zrealizowanej do 2011 r. infrastruktury portów i przystani). W tym czasie zostanie przeprowadzona też modernizacja portów i baz rybackich w obrębie Zalewu Wiślanego i ujścia Wisły.

Ostatni, III etap, przewiduje niezwykle ważną inwestycję, jaką jest przebudowa koryta dolnej Wisły, na odcinku Silno - Fordon - Przegalina, do parametrów IV klasy (docelowo jako odcinka MDW E 40 Gdańsk - Odessa), przebudowa Szarpawy, do parametrów IV lub Va klasy, jako połączenia portów morskich Gdańska i Elbląga oraz udostępnienie Zalewu Wiślanego dla jednostek śródlądowych, o ładowności do 2000 t oraz usunięcie barier technicznych na drodze wodnej Odra - Wisła i doprowadzenie jej do parametrów II klasy. Działaniom tym towarzyszyć będzie budowa infrastruktury portowej. Powstać ma intermodalny terminal kontenerowy w Bydgoszczy (w rejonie planowanego parku przemysłowo-technologicznego na Łęgnowie) oraz nowe porty i przeladownie (w zależności od koniunktury gospodarczej i lokalnego zapotrzebowania).

W sumie, szacuje się, że budowa infrastruktury portowo-logistycznej na polskim odcinku MDW E 70 pochłonie ponad 1,6 mld zł. Powodzenie projektu, jak zaznaczają jego pomysłodawcy, zależy w dużej mierze od 2 czynników: wysokości i terminu otrzymania środków unijnych.

**Piotr Frankowski**