



Pomorze  
Zachodnie

# ŻEGLUGA NA ODRZE



## Przeszłość wcale nie taka daleka ...

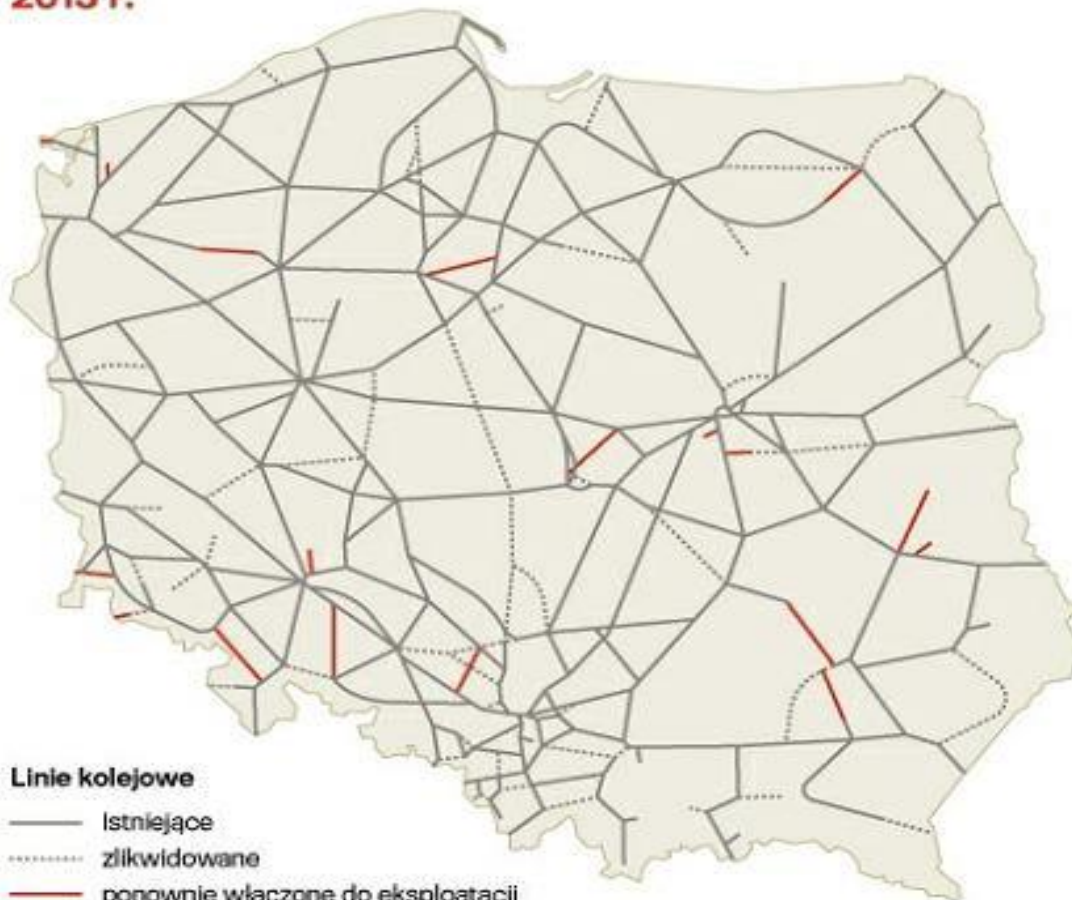
- Były czasy kiedy w Zachodniej Polsce mieliśmy w pełni żeglowną Odrę, a barki pływały nie tylko do Gliwic czy Kędzierzyna Koźla, ale i przez Kanał Bydgoski do Bydgoszczy, przez kanał Gliwicki do Gliwic, i Warszawy, a potem do Gdańska. Ale w Wolnej Polsce po 1989 ...
- Były czasy kiedy w Zachodniej Polsce sieć kolejowa była najgęstsza, najbardziej efektywna i nowoczesna.
- Autorem tej ogromnej i bardzo efektywnej infrastruktury byli poprzedni mieszkańcy tych ziem, czyli Niemcy, którzy przez dziesięciolecia mieli we władaniu nasze ziemie zachodnie.
- Praktycznie wszystkie linie kolejowe w Zachodniej Polsce swój przebieg uzyskały pod koniec XIX w., podobnie jak plan rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu.

## GĘSTOŚĆ SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE

1988 r.



2013 r.



2009 r.



### Linie kolejowe

- Istniejące
- - - - - zlikwidowane
- ponownie włączone do eksploatacji

# Przeszłość wcale nie taka daleka ...

- Powoli z upływem lat jednostki przybywające z południa Polski zniknęły, a pozostały jedynie te przyptywające z albo płynące w kierunku Berlina i Europy Zachodniej.
- Odrzańska Droga Wodna (ODW) straciła niemal całkowicie swoją żeglowność na kierunku północ-południe
- Ukochane statystyki – struktura transportu do i z Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście:

1985: kolej 83,7%, barki 15,7% i samochody 0,6%

2017: kolej 45%, barki 5,0% i samochody aż 50% !!!

# Co się składa na żeglowność rzeki

- Trzeba pamiętać, że żeglowność to nie tylko dostępna głębokość dla jednostek rzecznych, ale też i szerokość i prześwity pod mostami drogowymi, kolejowymi oraz kablami czy rurociągami. Resumując projekt „rzeka” zależy od i wymaga współpracy ze wszystkimi gałęziami transportu i przesyłu.
- To czemu rozdzielono rzekę od całej reszty? Czemu rzeka i gospodarka morska jest w oddzielnym ministerstwie jak reszta dla niej niezbędnych elementów jest w innym? KOORDYNACJA piętą achillesową naszej gospodarki.

# Co się składa na żeglowność rzeki

- Trzy zadania dla Odry – pozornie nie związane ze sobą a jednak
  1. Ochrona przeciwpowodziowa
  2. Ochrona przyrody (jednostki śrubowe)
  3. Żeglowność w III klasie
- Odbudowa całej zabudowy regulacyjnej rzeki trwa latami.
- Pełne skutki będą widoczne dopiero po kilku, a nawet kilkunastu latach. Trzeba jednak pamiętać, że mamy limit w postaci dostępnej w danej rzece wody, a po drugie dość ograniczone możliwości jej alimentacji.
- Czasy betonowania koryt rzek już się w Europie bezpowrotnie skończyły

# Ważne pytania

- Co jest pierwszą, najważniejszą kwestią mającą zasadnicze znaczenie dla żeglownej Odry?
- Wystarczająca ilość wody w jej korycie czy kanałach – tak to dla barek i wszelkiej żeglugi śródlądowej.
- Czemu ma służyć żeglowność Odry?
- Czy chodzi o to, żeby mogły pływać nią barki, czy też aby te barki miały swoje ładunki? Co było pierwsze czy jajko czy kura?
- Ktoś powie: nie ma ładunków, bo nie ma żeglownej Odry. Racja.
- Ale nie ma też ładunków dla transportu kolejowego na kierunku porty morskie a południe Polski i Europy. A co się z nimi dzieje?

## Ważne fakty

- 84% ładunków to samochody a 380 tys. ludzi żyje z tego.
- Przeciętnie samochody poruszają się z prędkością ok. 40-50 km/h a w Niemczech jest to ponad 80 km/h.
- Przeciętna prędkość kolei towarowej to 27 km/h. N-S tylko 20 km/h! Niemcy 60-80 km/h, ale N-S 80 km/h
- Porównywalna prędkość transportu kolejowego i samochodowego to główny warunek przejmowania ładunków z samochodów. Cena nie zawsze decyduje o logistyce.
- Stawki Hamburg a Szczecin?
- Tranzyt Skandynawski – Odra a Łaba w latach 90tych a teraz.
- Czy lepiej budować 3 pas na autostradzie czy inwestować w kolej czy rzeki?



# Błędne opinie i stwierdzenia

- Żeglowna Odra będzie konkurencja dla transportu kolejowego.
- To bzdura bo kolej jest transportem partnerskim – uzupełniającym i koegzystującym dla żeglugi śródlądowej w obsłudze ładunków trafiających do i z portów morskich.
- Przykład Statek 45 tysiące ton ładunku przy 12,5 m dla Szczecina.
- Żegluga śródlądowa nie może istnieć bez kolei – kolej zaś sama sobie zwykle daje radę – tak jak transport lotniczy nie może istnieć bez transportu samochodowego, a ten drugi daje sobie radę bez lotnisk i samolotów.
- Przewozy kolejowe wzrosną jak będzie 12,5 m oraz żeglowna Odra !

# Poprzednie wzorce

- W 1877 r. Niemcy ukończyli Nadodrzanekę, czyli linię kolejową CE-59. Jej przebieg był specjalnie równoległy do żeglownej rzeki Odry. Obie te gałęzie transportu świetnie się uzupełniały i przez to rozwinęły się bardzo porty w Szczecinie oraz Świnoujściu
- Skoro Niemcy 231 lat temu wiedzieli, to czemu my wykasowaliśmy z Krajowego Programu Kolejowego modernizację całej Nadodrzaneki: „Proponowane jest ograniczenie zakresu projektu do realizacji robót na odcinku Wrocław-Głogów oraz jednoczesne dostosowanie wartości do zmniejszonego zakresu projektu”. Wyłącznie środki krajowa – zero UE
- Modernizacje CE-59 i podniesienie jej standardów do poziomu europejskich linii kolejowych zamieniono jedynie na latanie dziur. Ostaną poważną modernizacją Nadodrzaneki była w 1985 roku

# Odebranie ładunków

- Czy naprawdę uda się przerzucić ładunki bezpośrednio z transportu samochodowego na rzekę? Otóż nic podobnego.
- Najpierw trzeba uporządkować drogi kolejowe i zapewnić im europejski poziom (prędkość oraz dopuszczalne naciski), aby ponownie na ten kierunek wróciły ładunki tranzytowe
- Konkurencyjna niższa cena transportu to jedno, ale dodatkowym kryterium jest to, że przez Polskę pociągi jadą 3 razy wolniej niż przez Niemcy.

# Co potrzeba by na Odrę wróciły ładunki poza jej żeglownością?

- Wybudowanie portów śródlądowych, ich zaplecza logistycznego oraz infrastruktury całych łańcuchów transportu oraz skomunikowane ich zarówno z siecią kolejową, jak i drogową - „system korzenny”, ODW będzie jakby korzeniem wiodącym, do którego dochodzić mniejsze.
- To stworzenie całego systemu transportowego Zachodniej Polski. Mówimy tutaj o średnioterminowej strategii rozwoju i okresie jej realizacji minimum 50 lat, a nie jedynie do wyborów parlamentarnych.
- W tworzeniu muszą brać udział nie tylko wszystkie partie polityczne na zasadzie konsensusu, ale przede wszystkim samorządy województw i gminy położonych wzdłuż ODW, oraz gestorzy ładunków.

# Co potrzeba by na Odrę wróciły ładunki poza jej żeglownością?

- Gestorów trzeba na nowo przyzwyczaić do piętrzenia towarów, tak aby albo mogły jechać szybko koleją (jeden pociąg to 1500 t) czy też taniej, ale dłużej barką (tu mowa o minimum setkach ton).
- Trzeba też zbudować praktycznie od nowa całą flotę transportu śródlądowego, dopasowanego do granicznych, docelowych parametrów rzeki.
- Duża flota wymaga dużej ilości stoczni by je budować oraz innych by je remontować
- Chodzi więc o stworzenie na nowo całej filozofii transportu, nie tylko samej rzeki, ale całego regionu Zachodniej Polski.

# Pomysł IV klasy żeglowności ODW

- 27.04.2015 podpisano umowę Polsko-Niemiecką o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu niemiecko-polskim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi). Polska ratyfikowała ją w październiku 2015 roku – walka zajęła obu stronom ponad 14 lat
- Prezentacja luty 2016 – IV klasa żeglowności (głębokość tranzytowa 2,80 m, prześwity pod mostami 7 m) na głównych rzekach czyli na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW) o oznaczeniu E-30, drodze wodnej idącej od granicy czyli Hohensaaten poprzez Kostrzyn nad Odrą, Kanał Bydgoski do Bydgoszczy, a potem skręcający na północ do Elbląga czyli E-70 i drogę E-40 wiodącą z poprzez Gdańsk, Bydgoszcz Warszawę a potem na Białoruś i Ukrainę. Całość około 87 mld zł.

# Pomysł IV klasy żeglowności ODW

- Początek 2016 – całkowita negacja niekorzystnej rzekomo dla nas umowy i zapowiedź renegotjacji. Wiadomo, że do dzisiaj umowa nie została renegotjowana. Mało tego do dzisiejszego dnia nasz rząd ani jakkolwiek rozmów ze stroną niemiecką o tym, że Polska zamierza inwestować nie w III, a już w IV klasę żeglowności na ODW.
- W marcu 2017 Pan Prezydent ratyfikuje porozumienie AGN mówiące min o dostosowaniu naszych szlaków żeglugowych do standardów międzynarodowych dróg wodnych czyli min IV klasy. W środowisku związanym z żeglugą wybucha euforia. Niemcy podpisali AGN ale nie ratyfikowali. Ponadto AGN nie narzuca żadnej daty do kiedy te europejskie standardy żeglugi miały być na naszych rzekach. AGN do niczego nie zmusza Polski, ale daje nam teoretycznie dostęp do funduszy unijnych.

# Pomysł IV klasy żeglowności ODW

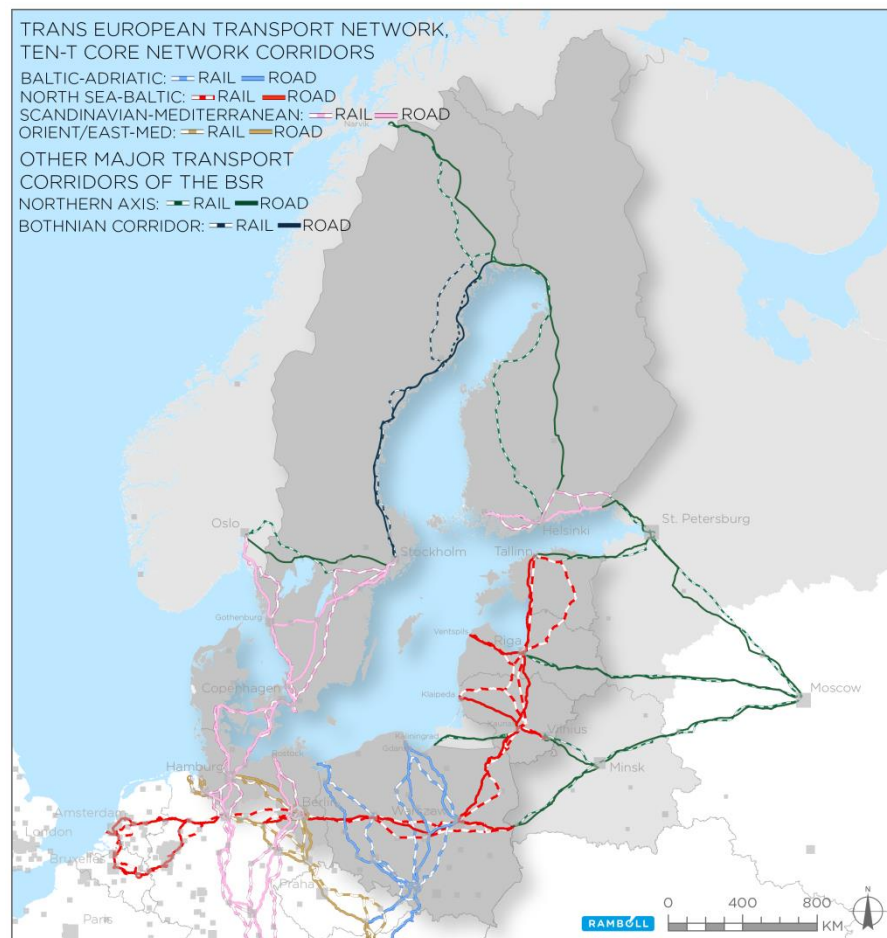
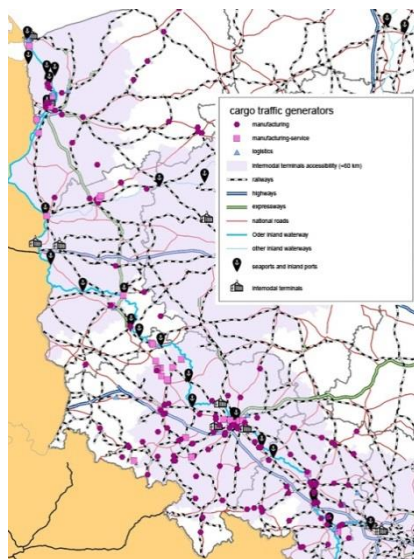
- W maju 2018 zmiany Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” forsowane przez MG MiŻŚ i zostały odrzucone przez Komisję Europejską<sup>1</sup>. Pozostawiono warunek III klasy żeglowności, z wyjątkiem dopuszczenia do modernizacji obiektów punktowych posiadających parametry wyższe niż III klasa. To oznacza, że Unia Europejska nie da nam funduszy na IV klasę nawet na Odrze.
- W tym roku także Rząd Czech wypowiedział się oficjalnie o tym co wyszło ze studium wykonalności kanału Odra Dunaj Łaba. Niestety z posiadanych przeze mnie informacji wynika, że Czechom to studium nie wyszło i że rząd Czech nie będzie się dalej w ten projekt angażował.



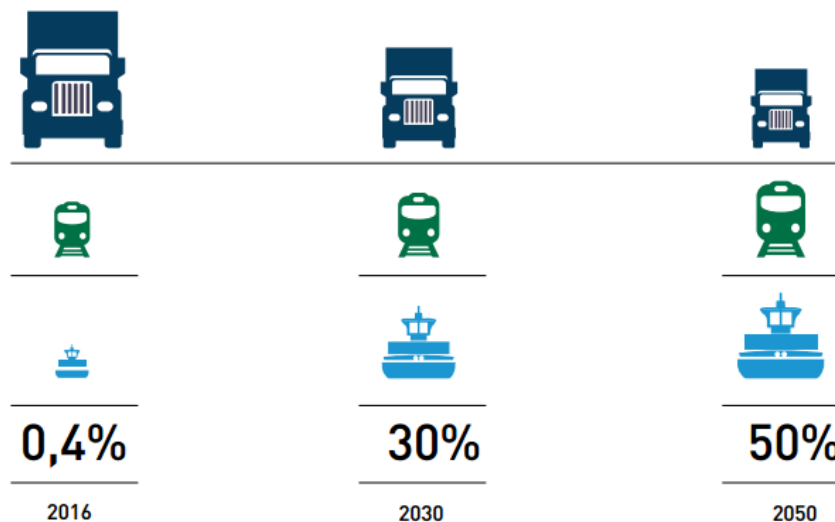
# Pomysł IV klasy żeglowności ODW

- Obecnie (I Kongres ŻŚ w Opolu) widzimy wycofywanie się „rakiem” z nierealnego pomysłu i przechodzimy na strategię likwidowania wąskich gardeł. Brawo! Tylko sama ODW to 5 mld zł.
- Odbudowa całej zabudowy regulacyjnej rzeki będzie trwać latami. Na Odrze Granicznej zaplanowano tę odbudowę w we wspomnianej umowie polsko-niemieckiej, zaś na Odrze Górnej (w części swobodnie płynącej) – w ramach działań przeciwpowodziowych realizowanych ze środków pozyskanych w ramach kredytów.
- Nowo budowana podnośnia w Niederfinow miała być już gotowa w 2017 roku, a będzie jak dobrze pójdzie w 2019. Ma ona spowodować wzrost przewozów na trasie Szczecin - Berlin z 1 do 3 mln ton rocznie.

Zwiększenie możliwości interesariuszy w zakresie wykorzystania potencjału korytarzy sieci bazowej na rzecz dobrobytu, zrównoważonego rozwoju i spójności terytorialnej w Regionie Morza Bałtyckiego.



Project TalkNET ma na celu stworzenie koncepcji unowocześnienia śródlądowych szlaków wodnych i portów morskich ma przyczynić się do przekształcenia portów partnerskich w wyposażone w pełni i sprawnie obsługujące trójmodalne węzły komunikacyjne, z oczywistym zamiarem przygotowania ich do przejęcia części transportu towarowego.





Pomorze  
Zachodnie

**DZIĘKUJĘ ZA  
UWAGĘ**

Rafał Zahorski  
Wrocław 25.09.2018

