



koalicja
ratujmy
rzeki

koalicja@ratujmyrzeki.pl

Warszawa, dnia 6 kwietnia 2020 r.

Sz. Pan
Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa
kancelaria@mgm.gov.pl

Chrońmy rzeki, inwestujmy w koleje

List otwarty Koalicji Ratujmy Rzeki do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz podlegające mu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie konsekwentnie dążą do zamiany części polskich rzek w drogi wodne. Ogłaszane są przetargi na dokumentacje dla kolejnych inwestycji (stopnie Lubiąż i Ścinawa na Odrze, stopień Siarzewo na Wiśle), choć do dzisiaj brak jest odpowiedzi na pytania, jakie towary, skąd i dokąd będą wożone i ile dokładnie to będzie kosztować.

Od przyjęcia przez rząd „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych” minęły prawie cztery lata. W imieniu polskich podatników pytamy Pana Ministra GMiŻS i Prezesa Wód Polskich:

Kiedy zobaczymy studia wykonalności, analizy popytu i podaży, analizy efektywności ekonomicznej?

Kiedy programy żeglugowe zostaną poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko?

Domagamy się, równocześnie, aby do czasu zakończenia prac nad programem rozwoju żeglugi, wstrzymać wydatki publiczne na poszczególne inwestycje.

W imieniu zrzeszonych w Koalicji organizacji społecznych i osób indywidualnych wnioskujemy, aby resort odpowiedzialny za całą gospodarkę wodną, a nie tylko za partykularne interesy jednej branży - żeglugi, zatroszczył się o wodę dla Polek i Polaków. Katastrofa klimatyczna jest faktem. Faktem są też zmiany wzorców pogodowych i hydrologicznych, co wymaga natychmiastowej, rzeczywistej, a nie pozorowanej reakcji władz. Powstające w Wodach Polskich programy przeciwdziałania skutkom suszy i rozwoju retencji KRR ocenia jako działania pozorowane, czemu dawaliśmy wyraz w naszych stanowiskach i uwagach. Za niedopuszczalne uznajemy wprowadzanie inwestycji jednoznacznie żeglugowych do wspomnianych programów - przykładem może być przeznaczenie blisko połowy środków inwestycyjnych Programu Przeciwdziałania Skutkom Suszy na budowę tzw. kaskady dolnej Wisły, czy wpisanie budowy stopni wodnych Niepołomice i Siarzewo na Wiśle oraz Lubiąż i Ścinawa na Odrze do

„Założeń do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021–2027 z perspektywą do roku 2030”. Żadna z wymienionych inwestycji nie daje jakiegokolwiek możliwości przeciwdziałania skutkom suszy, każda szkodliwie zmniejsza retencję korytową, a służyć może jedynie mglistym wizjom transportowym.

Koalicja Ratujmy Rzeki oczekuje merytorycznej odpowiedzi MGMIŻS oraz PGW Wody Polskie na konkretne dane i fakty zawarte w ekspertyzie WWF Polska „Żegluga czy kolej”, a także w stanowisku Koalicji zatytułowanym „Budowa dróg wodnych sprzeczna z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju”. Mamy też nadzieję, że Ministerstwo, Wody Polskie i media rzetelnie i obiektywnie podejmą temat przyszłości transportu towarowego w Polsce.

Przypominamy Panu Ministrowi, że już w maju 2017 r. Koalicja Ratujmy Rzeki, skupiająca obecnie 45 organizacji społecznych i 30 osób indywidualnych, w tym naukowców, wskazywała na nieracjonalność i szkodliwość rządowych planów przekształcania polskich rzek w drogi wodne i ich sprzeczność z zasadą zrównoważonego rozwoju:

http://www.ratujmyrzeki.pl/dysk_KRR/dokumenty/Stnowisko_KRR_Budowa_drog_wodnych.pdf

Ekspertyza sporządzona na zlecenie Fundacji WWF Polska te wcześniejsze zastrzeżenia potwierdza, dostarczając nowych argumentów w dziedzinie transportu. Do dzisiaj Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie odniósł się merytorycznie ani do stanowiska Koalicji, ani do raportu WWF.

Przyjrzyjmy się danym:

W Polsce mamy 19 000 km sieci kolejowej, natomiast dróg wodnych o parametrach pozwalających na masowy transport towarów - niewiele ponad dwieście kilometrów, docelowo ma ich być 3 500 km.

Rozbudowana sieć sprawia, że koleją można przewieźć towar od zakładu do zakładu, bez zbędnych przeładunków. Żegluga wymaga co najmniej dwóch dodatkowych przeładunków i prawdziwej ekwilibrystyki logistycznej.

Koszt kompleksowej modernizacji sieci kolejowej zwiększający jej konkurencyjność z transportem samochodowym to ok. 67 mld zł, natomiast koszt budowy dróg wodnych MGMIŻS oszacowało na ponad 90 mld zł. Szacunki ministerstwa nie zostały poparte żadnymi wiarygodnymi obliczeniami, a wg Koalicji Ratujmy Rzeki są znacznie zaniżone i należałoby mówić raczej o kwocie rzędu 200 mld zł. Autorzy raportu „Żegluga czy kolej” szacują koszty inwestycyjne na 213-237 mld zł. Do tej kwoty należy dodać koszty budowy nowych mostów drogowych i kolejowych tam, gdzie istniejące są zbyt niskie oraz infrastruktury portowej. To kolejne kilkadziesiąt-kilkaset miliardów.

Po zmodernizowaniu sieci kolejowej pociągi towarowe będą się poruszały ze średnią prędkością 60 km/h, natomiast prędkość barek to 10 km/h. Do pełni obrazu należy dodać dane o dostępności sieci: pociągi towarowe jeżdżą przez cały rok, a żegluga na śródlądowych drogach wodnych odbywa się przez ⅓ roku (wariant optymistyczny), bo zimą woda zamarza, a latem jej brakuje. Ostatnie 2 sezony pokazały, że nawet taka super „barkostrada” jak Ren może latem wyschnąć.

W dyskusji nad scenariuszami rozwoju transportu nie sposób pominąć emisji gazów i pyłów do atmosfery. W „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”, przyjętych przez Radę Ministrów w czerwcu 2016 r., znajduje się grafika, która sugeruje, że żegluga jest o 23% bardziej efektywna energetycznie od kolei. Co by oznaczało, że statek śródlądowy emituje mniej CO₂ niż pociąg towarowy przewożący taki sam ładunek na tę samą odległość. Musimy nazwać to manipulacją, bo wspomniana infografika opiera się na nieaktualnych danych - sprzed 30 lat.

Jak słusznie zauważyli autorzy pracy „Żegluga czy kolej”, „Obecnie technika zarówno żeglugi, jak i przewozów kolejowych oraz drogowych jest w zupełnie innym miejscu w zakresie efektywności energetycznej oraz emisyjności.” Wg danych Europejskiej Agencji ds. Środowiska za rok 2014 kolej jest ponad trzykrotnie bardziej efektywna energetycznie od żeglugi śródlądowej w transporcie towarów, a ponad ośmiokrotnie w transporcie pasażerskim. Kolej jest bardziej ekologiczna od żeglugi, nie tylko dlatego, że emituje mniej CO₂, emituje również mniej tlenków azotu i siarki oraz pyłu zawieszonego PM_{2,5} (różne źródła przytaczane w „Żegluga czy kolej”).

Reasumując, tory kolejowe już są, a drogi wodne trzeba zbudować. Kolej pozwala przewieźć towar od zakładu do zakładu, bez zbędnych przeładunków, żegluga wymaga co najmniej 2 dodatkowych przeładunków. Modernizacja 19 000 km linii kolejowych będzie kilkukrotnie tańsza od budowy 3 500 km dróg wodnych. Bieżące utrzymanie połączeń kolejowych również kosztuje mniej. Z drugiej strony, barki są wolniejsze od pociągów towarowych, nie wożą towarów, gdy rzeki i kanały zamarzają lub brakuje w nich wody, a także emitują więcej dwutlenku węgla, tlenków azotu i siarki oraz pyłów. Jeśli poszukujemy ekologicznej alternatywy dla transportu samochodowego, należy inwestować w kolej, a nie w żeglugę śródlądową.

Panie Ministrze, jeżeli resort żeglugi dysponuje innymi danymi, prosimy je upublicznić. Miliardy złotych z naszych podatków, które planuje Pan wydać na „wodne autostrady” wymagają uzasadnienia.

Z poważaniem

W imieniu Koalicji Ratujmy Rzeki

Iwona Kuczkowska

/Koordynatorka Koalicji/

Koalicja Ratujmy Rzeki powstała w 2016 r., jako platforma współpracy organizacji społecznych i osób, w tym naukowców na rzecz ochrony rzek i ich walorów przyrodniczych, naturalnej retencji, szerokiej skali renaturyzacji cieków, ochrony i przywracania ciągłości ekologicznej rzek, dostosowania planów rozwoju sektorów gospodarki (w tym żeglugi) do rzek.

Obecnie członkami Koalicji są następujące organizacje:

Beskidzka Salamandra, Centrum Ochrony Mokradeł, Fundacja ART in ACTION, Fundacja EkoRozwoju, Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze, Fundacja Dziko, Fundacja Greenmind, Fundacja Nasza Ziemia, Fundacja Psubraty, Fundacja Promocji Rekreacji "KIM", Fundacja Strefa Zieleni, Fundacja WWF Polska, Fundacja Zielone Światło, Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. Andrzeja Czudka, Klub Pstrągowy "GŁOWACZ", Klub Przyrodników, Klub Przyjaciół Dunajca, Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne, Mazowiecko-Świętokrzyskie Towarzystwo Ornitologiczne, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Polska Zielona Sieć, Polskie Towarzystwo Ochrony Przyrody "Salamandra", Polski Klub Ekologiczny, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Sekcja Przyjaciół Raby PZW Koło Raba, Stepnicka Organizacja Turystyczna Nie Tylko Dla Orłów, Stowarzyszenie Przyjaciół Doliny Dunajca, Stowarzyszenie Ab Ovo, Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne Klub Gaja, Stowarzyszenie Niesiołowice-Węsiory „Kamienne Kręgi”, Stowarzyszenie Niezależnych Inicjatyw NASZA NATURA, Stowarzyszenie Ochrony Drzew "miastoDrzew", Stowarzyszenie Przyjaciół Białej Przemszy, Stowarzyszenie Nasz Bóbr, Towarzystwo Badań i Ochrony Przyrody, Towarzystwo na rzecz Ziemi, Towarzystwo Przyrodnicze ALAUDA, Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy, Towarzystwo Przyjaciół Rzeki Lutyni, Towarzystwo Przyjaciół Rzeki Tanew, Towarzystwo Przyjaciół Słońska „Unitis Viribus”, Wolne Rzeki, Zielony Instytut, Zachodniopomorskie Towarzystwo Przyrodnicze.