



POLSKA

3.0

Polski transport w pigułce. Co powinniśmy zrobić do 2020?

Polska plasuje się w pozycji europejskiego lidera w zanieczyszczeniu powietrza. Głównym odpowiedzialnym za emisję w transporcie (72,8%) jest transport drogowy.

30 listopada 2015 roku, Europejska Agencja Środowiska opublikowała raport na temat jakości powietrza w Europie. Polska plasuje się w pozycji europejskiego lidera w zanieczyszczeniu powietrza. Głównym odpowiedzialnym za emisję w transporcie (72,8%) jest transport drogowy. Transport jest też głównym źródłem pozostałych zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. Unia Europejska podkreśla też wagę stworzenia tzw. jednolitego europejskiego obszaru transportu, ułatwiającego przemieszczanie się obywateli i towarów, obniżającego jego koszty i zapewniającego zrównoważony rozwój transportu europejskiego. Samochody są obecnie najbardziej zanieczyszczającym środowisko naturalne środkiem transportu. Aż siedem drzew potrzebne jest do zneutralizowania emisji powstałych w ciągu roku przez jedno auto. Dodatkowo pojazdy samochodowe są największym emitorem toksycznych związków chemicznych nie podlegających regulacji prawnej, takich jak: butadien, benzen i inne, związane z pyłami. Poza zanieczyszczeniami ważna jest również zajętość terenu potrzebnego do zbudowania drogi. Jej szerokość wynosi średnio od 30 do 40 i tym samym jest znacznie większa od terenu potrzebnego do poprowadzenia trakcji kolejowej, której szerokość wynosi od 10 do 14 m.

Żegluga śródlądowa niezbędnym ogniwem polityki zrównoważonego rozwoju

Potrzeba zrównoważonego rozwoju transportu sprawia, że szczególnie atrakcyjną gałęzią transportu w kształtowaniu systemów logistycznych w krajach Europy Zachodniej jest żegluga śródlądowa. Jak podają dane Ministerstwa Infrastruktury, żegluga jest niezwykle energooszczędnym sposobem transportu: 1 litr paliwa pozwala przemieścić statkiem rzeczny na odległość 1 km aż 127 ton ładunku, podczas, gdy samochodem jedynie 50 ton, a koleją 97 ton. Niska energochłonność jest przyczyną znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym emisji zanieczyszczeń powietrza. Koszty zewnętrzne transportu rzeczny wynoszą wg opracowań Komisji Europejskiej 5 euro na 1000 tonokilometrów i są blisko pięciokrotnie mniejsze niż koszty zewnętrzne transportu drogowego (24,12 euro/1000 tonokilometrów).

Straty, jakie dotychczasowe kierunki rozwoju transportu wywołują w różnych dziedzinach gospodarki, skłaniają do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu, preferującej rozwój gałęzi przyjaznych dla środowiska.

Tendencje na europejskim rynku transportowym, takie jak: konieczność rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego, intensywny rozwój ładunków kontenerowych, rozwój transportu w systemie ro-ro, jak również wzrost liczby pojazdów na drogach i natężenia ruchu, w naturalny sposób wpływają na rozwój korytarzy transportowych.

Współczesnym problemem polityki transportowej jest dominacja transportu samochodowego w obsłudze potrzeb przewozowych, która powoduje:

- Kongestię transportową, a więc wzrost liczby pojazdów na drogach oraz natężenie ruchu.
- Problemy z dostosowaniem podaży usług transportowych do rosnącego popytu ze względu na ograniczenia terytorialne, będące barierą dalszego rozwoju infrastruktury.
- Degradacyjny wpływ na środowisko, powodujący wysokie koszty zewnętrzne transportu.

Według najnowszych planów UE, do 2030 roku, obecna europejska mozaika dróg, linii kolejowych, portów lotniczych i kanałów, przekształci się w jednolitą europejską sieć transportową TEN-T. Unia Europejska dofinansowuje rozwój korytarzy transportowych pożyczkami bezzwrotnymi wysokości do 85% kosztów budowy. Komisja Europejska chce także zwiększyć rentowność i efektywność transportu kolejowego. Z tego względu nacisk skierowano na udoskonalanie tzw. inteligentnego transportu, internalizację kosztów i działania związane z logistyką zaplecza. Za sprawą rozwoju gospodarczego w żegludze międzykontynentalnej, wykorzystywane są większe statki,

które pozwalają oszczędzać na kosztach transportu. Kontenerowce o pojemności przynajmniej 3 tysięcy TEU, w 2000r. stanowiły 40% światowej floty, w 2008r. - ok. 60%. Szacuje się, że ich liczba wzrośnie do ok. 80% w 2025 r.

Uznanie transportu międzygałęziowego za kwestię priorytetową, znalazło swoje odbicie również w innych dokumentach, między innymi w Białej Księdze Komisji Europejskiej. Według zaleceń KE, do 2030 roku 30% transportu drogowego musi zostać przeniesione m.in. na drogi wodne. Pociągnie to za sobą konieczność rozbudowy infrastruktury w tym zakresie. Zgodnie z zapisami „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)” Rząd Rzeczypospolitej Polskiej ma czas do 2020 roku na podjęcie decyzji w sprawie budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj – Odra – Łaba. Musi ono spełniać wymogi co najmniej IV klasy żeglowności.

W Niemczech wszystkie główne ośrodki przemysłowo-handlowe wpisane są w system dróg wodnych śródlądowych i dysponują połączeniami z głównymi portami europejskimi. U naszych zachodnich sąsiadów, barki przewożą rocznie do 240 mln ton towarów. Francuzi i Belgowie także nie zasypiają gruszek w popiele. Obecnie realizują kanałowe połączenie Sekwany ze Skaldą, wspierane w wysokości minimum 80% funduszami unijnymi (niektóre samorządy lokalne uzyskały dodatkowo jeszcze 10%). Tymczasem polskimi drogami wodnymi płynie zaledwie 0,29 proc. wszystkich transportowanych w kraju towarów. Co ciekawe, więcej od nas rzekami transportują także Słowacy, nie mając dostępu do morza...

Odra - wodna autostrada Polski sprzed lat

Polska to jeden z niewielu krajów europejskich, w których żegluga śródlądowa zamiera. Niechlubnym tego dowodem jest fakt, że w ubiegłym roku rzeką przewieziono jedynie 3 proc. tego co w 1935 r. W latach 30-tych XX w. Odrą transportowano 11 mln ton towarów. Jeszcze w latach 70-tych XX wieku na polskim odcinku Odry pływało 1800 statków z 3,5 tys. członkami załogi. Marynarze spławiali do Szczecina 17 milionów ton najróżniejszych towarów rocznie.

Tymczasem transport wodny jest:

- Brakującym ogniwem transportu w Polsce. Obecnie Polacy są wykluczeni z możliwości korzystania z polskich dróg wodnych, tym samym zamykając się na Europejskie Korytarze Transportowe.
- Najbardziej ekologiczny spośród wszystkich rodzajów transportu.
- Bezpieczny ze względu na małą ilość wypadków żeglugowych.
- Efektywny w rozumieniu wielkości strumienia towarów możliwych do przewiezienia w stosunku do wszystkich pozostałych rodzajów transportu.
- Opłacalny w rozumieniu poniesionych kosztów z uwagi na niskie koszty przewozu towarów.
- Optymalny dla transportu towarów wielkowymiarowych, ponadgabarytowych, sztuk ciężkich, produktów chemicznych, substancji niebezpiecznych, towarów płynnych i masowych itd.
- Rozwiązaniem optymalnym dla masowego przewozu kontenerów.
- Podstawą konkurencyjności przedsiębiorców stoczniowych, producentów urządzeń portowych, przemysłu ciężkiego, maszynowego i wielu innych. - Przyjazny gospodarce poprzez kreowanie nowego rynku pracy w Polsce.
- Konieczny w celu stworzenia warunków bezpieczeństwa w obszarach komunikacji tranzytowej. - Wsparciem dla rozwoju ruchu turystycznego.
- Ważnym elementem transportu intermodalnego i multimodalnego.
- Szansą na uzupełnienie braków w sieci transportowej naszego kraju.
- Szansą powrotu polskiego transportu wodnego na mapy żeglugowe Europy.
- Wsparciem energetycznego bezpieczeństwa naszego kraju oraz produkcji „czystej energii”. To szansa na rozwój energetyki ze źródeł odnawialnych
- do roku 2020 z tzw. zasobów energetyki ze źródeł odnawialnych powinno pochodzić 20% naszej energii. Znaczna część tej energii może pochodzić ze stopni wodnych.

Polska 3.0 – Spójny plan przywrócenia żeglowności polskich rzek

Po latach, gdy żegluga śródlądowa była marginalizowana, znów zaczęto głośno o niej mówić. Dialog ten przed paroma miesiącami rozpoczął znany na arenie krajowej i międzynarodowej Program Polska 3.0, który prezentowany był na wszystkich największych kongresach i forach w kraju i za granicą.

Polska 3.0 to program zintegrowanych działań, mających na celu połączenie polskich rzek, autostrad i kolei w jedną płaszczyznę transportu multimodalnego oraz budowę największego w Europie Ponadnarodowego Centrum Logistycznego w Gorzyczkach.

Głównym założeniem projektu jest przywrócenie żeglowności rzeki Odry, budowa połączenia Dunaj – Odra – Łaba, wpisującego się w Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE 65 oraz budowa Centrum Logistycznego Gorzyczki – Věřňovice i restrukturyzację górnictwa na Śląsku. Dodatkowymi założeniami projektu jest doprowadzenie do żeglowności innych rzek w Polsce – budowa kanału Śląskiego, rewitalizacja drogi wodnej Górnej Wisły, budowa stopnia wodnego Niepołomice, przebudowa Noteci do klasy IV, rewitalizacja szlaku wodnego E-40 (od Brześcia do Wisły), użeglownienie Warty.

Wspólnym głosem o śródlądowych drogach wodnych w Polsce

Gospodarcze wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych wymaga przede wszystkim zmiany podejścia do żeglugi w Polsce, na innowacyjne, kompleksowe i z uczestnictwem oraz zaangażowaniem wielu zainteresowanych stron.

POLSKA 3.0 jest oddolną, klastrową inicjatywą, w której władze samorządowe, powiatowe, wojewódzkie, przedsiębiorstwa lokalne, społeczeństwo jak i instytucje naukowo-badawcze, mają możliwość razem wpłynąć na zagospodarowanie i rozwinięcie rzeki Odry.

Apolityczny, oddolny Program Polska 3.0, poprzez wspólnotę interesów, został wspólnie wypracowany przez kluczowych specjalistów gospodarki wodnej w kraju i przedstawicieli nadodrzańskich portów, szereg firm, które upatrują olbrzymiej szansy biznesowej w żeglownej Odrze, podmioty gospodarcze zrzeszone w klastrach, społeczność nadodrzańską, dla której ważną rolę odgrywa bezpieczeństwo powodziowe i nowe miejsca pracy, jak również samorządy, szereg gmin, specjalistów ds. ekologii, transportu i logistyki, projektantów oraz Radę Kapitanów, od lat zabiegającą o przywrócenie znaczenia polskich rzek, jako szlaków towarowych. Program na każdym etapie konsultowany jest ze specjalistami i ekspertami ds. funduszy europejskich, dzięki czemu wpisuje się w najważniejsze strategie europejskiego finansowania. Patronat nad projektem objął Profesor Jerzy Buzek.

POLSKA 3.0 – Narodowy Program Nowej Polityki Przemysłowej RP 2014 -2020

Spójny, jasny i realny projekt Polska 3.0 ma szansę stać się elementem polskiego ekosystemu gospodarczego i doprowadzić do dynamizacji polskiej gospodarki. Realizacja programu przewidziana jest na długą perspektywę, w trakcie których oddziaływać będzie na najważniejsze gałęzie polskiej gospodarki, pobudzając wzrost gospodarczy i tworząc dziesiątki tysięcy nowych miejsc pracy. Modernizacja śródlądowych dróg wodnych pozwoli wykorzystać atuty żeglugi śródlądowej, da Polsce możliwość rozszerzenia palety usług transportowych i rozwoju transportu wielomodalnego, ale też pobudzi biznes wzdłuż wspomnianych szlaków. Odra odgrywa kluczową rolę w transkontynentalnym śródlądowym połączeniu Bałtyku z Morzem Czarnym drogą wodną E30. Budowa Europejskiej Drogi Wodnej Dunaj – Odra – Łaba przekształci Odrę w arterię komunikacyjną, która przyniesie szereg korzyści dla lokalnej przedsiębiorczości i jej rozwoju w regionach. Przy realizacji Polski 3.0, nasz kraj otwiera się na europejskie i azjatyckie szlaki przepływu towarów, a tym samym w pełni skorzystamy na swoim tranzytowym, centralnym w Europie położeniu, które jest bardzo korzystną z logistycznego punktu widzenia lokalizacją.

Podniesienie jakości krajowego systemu transportowego, poprzez nową infrastrukturę oraz efektywnie funkcjonujący system transportowy, pozwolą nie tylko na swobodny przepływ osób i towarów, ale także wzmocnią ekonomiczną spójność regionów. Turystyka wodna na Odrze także nie ma przyszłości bez inwestycji w gospodarcze wykorzystanie Odry.

Dotychczasowe strategiczne dokumenty dla Polski oraz polityka transportowa kraju powodowały chroniczny brak inicjatyw w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych, mimo ogromnego zainteresowania miejscowych społeczności i samorządów.

Oddolny, propolski ruch społeczny i gospodarczy

Projekt Polska 3.0 znany jest już na arenie krajowej i międzynarodowej. Wspiera go wiele środowisk. Zarówno społeczność nadodrzańska, dla której ważną rolę odgrywa bezpieczeństwo powodziowe i nowe miejsca pracy, szereg firm, które upatrują olbrzymiej szansy biznesowej w żeglownej Odrze, jak również samorządy, Rada Kapitanów, kluczowi specjaliści gospodarki wodnej w kraju i przedstawiciele nadodrzańskich portów. Potencjał gospodarczy przedsięwzięcia jest olbrzymi, nie tylko dla mieszkańców nadodrzańskich regionów, ale dla całego Państwa. Mowa o zapewnieniu aspektu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, otwarciu nowych szlaków transportu międzynarodowego, rozwoju turystyki nadodrzańskiej, a co za tym idzie - wzrostu gospodarczego w wymiarze lokalnym, regionalnym i krajowym, poprzez odpowiedzialny społecznie i zrównoważony rozwój.

Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej jest konieczna także z powodów poza żeglugowych, przede wszystkim dla bezpieczeństwa powodziowego, zatrzymania zasobu jakim jest woda, jak również po to, abyśmy mieli możliwość sterowania przepływami wody. Uprawianie żeglugi śródlądowej pomoże zwrócić nakłady poniesione na modernizację. Optymalizacji gospodarki wodą służy budowa stopni wodnych, kanałów i zbiorników retencyjnych (w których gromadzone są nadmiary wody w czasie opadów i roztopów, wykorzystywane następnie w czasie suszy i niskich stanów wody w rzece). Temu celowi ma też służyć m.in. budowa połączenia żeglugowego Dunaj-Odra-Łaba, gdyż w koncepcji kanału rozważano również okresowe zasilanie Odry wodami Dunaju. Co niezmiernie istotne - regulacja rzek dorzecza pozwoli zmniejszyć negatywne skutki suszy i powodzi, a także zwiększy zapasy wody. Zwiększenie zasobności w wodę wpłynie dodatkowo korzystnie także na rozwój rolnictwa i przemysłu. Ponadto, możliwe jest harmonijne wpisanie drogi wodnej w istniejący krajobraz, stymulując rozwój infrastruktury turystycznej i turystyki nadodrzańskiej.

Centrum Logistyczne w Projekcie Polska 3.0

Dla aglomeracji ostrawsko-katowickiej planowane Centrum Logistyczne Gorzyczki – Wierzniovice jest jedynym miejscem, gdzie przecinają się wszystkie zasadnicze korytarze transportowe w ramach tzw. VI. Multimodalnego

Korytarza Północ - Południe. Lokalizacja inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu głównych transeuropejskich magistral transportowych: Autostrady A1, Drogi wodnej E-30, szerokiego toru z dalekiego wschodu, oraz II transeuropejskiego korytarza kolejowego. W bliskiej odległości znajdują się także lotniska: w Katowicach, w Ostrawie i Krakowie. Teren ten został określony przez ekspertów ONZ jako najbardziej rozwojowy w całej Europie. Choć w powyższym regionie znajduje się co prawda kilka terminali przeładunkowych (usytuowanych szczególnie koło dworców kolejowych i autostrad), żaden z nich nie ma połączenia dla wszystkich typów transportu. Zasadniczą kwestią jest także fakt, że terminale są za małe aby ulokować podobne przedsięwzięcie. W kwestii szerokiego toru, funkcjonuje co prawda terminal przeładunkowy w Sławkowie, usytuowany na obrzeżach Aglomeracji Śląskiej, jednakże jest on już w całości wykorzystany, głównie przeładunkiem materiałów masowych – węgla, rudy żelaza, wyrobów hutniczych. Planowane Centrum Logistyczne będzie więc współgrać z terminalem na zasadzie komplementarności – stanowiąc uzupełnienie dla asortymentu, który można przeładowywać na drogę wodną i przewozić do zachodniej Europy.

W obszarze transportu przygotowywana lokalizacja Centrum Logistycznego umożliwiłaby kompleksowe usługi dotyczące przepływu oraz magazynowania towarów pomiędzy państwami UE z zachodu, południa i północy z rynkami dalekiego wschodu. W UE wspomagane są projekty, które łączą różne rodzaje transportu. To rozwiązanie pomaga nie tylko łagodzić przesył rosnących mas towarów, ale umożliwia także rozwój tańszych i bardziej ekologicznych sposobów transportu.

Centrum Logistyczne Gorzyczki – Wierzniowice w liczbach:

Rozwój około min 75 000 nowych miejsc pracy

Obsługa około 790 000 kontenerów rocznie

Oddziaływanie – 12,5 miliona ludzi w regionie

Zasięg – ze Śląska na cały świat

Szeroki Tor w projekcie Polska 3.0

Potrzebne jest wybudowanie zaledwie 63 km kolejowej drogi szerokotorowej ze Sławkowa do Ponadnarodowego Centrum Logistycznego Gorzyczki – Vernowice, aby lokalizacja Centrum stała się jedynym w Europie punktem, gdzie będą łączyć się drogi kolei UE i szerokiego toru z Dalekiego Wschodu, autostrady A1, drogi rzecznej (portu rzecznej) i dogodnego połączenia poprzez autostradę z największym portem lotniczym Cargo Pyrzowice-Katowice z prawie blisko 500 ha terenem inwestycyjnym w SSE. Linia LHS (tzw. szeroki tor) to najdłuższa na terenie Polski kolejowa linia szerokotorowa (o rozstawie szyn 1520 mm) przeznaczona do transportu towarowego. Jest jednocześnie najdalej wysuniętą na zachód linią szerokotorową w Europie. Łączy ona kolejowe przejście graniczne polsko-ukraińskie Hrubieszów/Izow ze Śląskiem, gdzie w Sławkowie w Zagłębiu Dąbrowskim (25 km od Katowic) kończy swój bieg. Liczy ona prawie 400 km (dokładna długość linii to 394,650 km). Linia LHS biegnie przez obszar południowo-wschodniej Polski, województwo lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, małopolskie i śląskie.

Włączenie Odry w europejski system śródlądowych dróg wodnych, jakim jest bez wątpienia projekt drogi wodnej Dunaj – Odra, a szerzej rzecz traktując - połączenia Morza Bałtyckiego i Północnego z Morzem Czarnym i basenem Morza Śródziemnego stanie się największym projektem żegludowym w Europie Środkowej. Połączenie tej magistrali żegludowej z szerokim torem z Dalekiego Wschodu jest projektem o znaczeniu ponad europejskim, ponieważ z tego połączenia będą korzystać wszystkie kraje europejskie oraz państwa azjatyckie; Chiny, Mongolia, Rosja, Ukraina, etc. Przepływ towarów w jedną i drugą stronę koleją żelazną skróci się o 1/3 czas transportu w stosunku do dzisiejszego transportu morskiego (około 30 dni na 10 dni). Według wstępnych wyliczeń, drogą tą może się przemieszczać w obydwie strony m.in. cca 500 tysięcy kontenerów. W świetle systematycznie rosnącego przepływu ludzi i ładunków wzrasta znaczenie zrównoważonego transportu.

Wedle prognoz, do 2050 roku przewidywany jest wzrost przewozów towarowych i pasażerskich o 80% w porównaniu do obecnego poziomu przewozów w UE. Aby przewóz towarów był efektywny, potrzebna jest wielogłęziowa, zintegrowana sieć transportowa bazująca na nowoczesnej i dobrze zaprojektowanej infrastrukturze.

Nowa perspektywa budżetowa to środki lepiej przemyślane. Priorytetami jest wspieranie innowacyjności, ekoenergetyki, biogospodarki, nowych technologii, etc. Nie ma już tutaj miejsca na kapitałochłonne, a jednocześnie ciężko zwracające się inwestycje, takie jak słynne aquaparki, stadiony i inwestycje kulturalne. Co więcej, aby sięgnąć po środki finansowe z UE, czy też planu Junckera, konieczna jest budowa długofalowej strategii rozwoju wokół programowego dokumentu rządowego, nie na zasadzie doraźnej działalności, którą charakteryzuje cykl wyborczy. Ważne jest aby Polska optymalnie wykorzystwała najbliższe 10 -15 lat. Aby tak było, musimy myśleć biznesowo i postrzegać państwo jako ekonomiczną wspólnotę, której członkowie chcą razem realizować jasno wytyczony cel - budowanie dobrobytu. Polityczne przetargi i doraźne działania to droga donikąd. Ostatnia znacząca transza funduszy unijnych wygaśnie w 2020 roku.

Ten „ostatni dzwonek” w funduszach międzynarodowych daje szansę projektowi POLSKA 3.0 na realizację olbrzymiego, propolskiego, patriotycznego projektu.

W Polsce brak systemu trwałego rozwoju. Dotychczas proponowane strategie rozwoju cierpiały z powodu pobieżności oraz krótkiej perspektywy przyjętej w opracowaniu. Kompleksowe, przewidziane na długie lata projekty, jak Polska 3.0, pozwalają przygotować odpowiednią edukację, a następnie odpowiednią kadre, co skutkuje innowacjami, nowymi technologiami oraz polską myślą technologiczną. A to one są kołem zamachowym gospodarki.

Angelika Jarosławska

Koordinator projektu Polska 3.0



POLSKA

3.0

www.polska-3-0.pl

Kontakt: Angelika Jarosławska

Tel. +48 790 737 025

E-mail: jaroslawska.angelika@gmail.com

Adres: Wojska Polskiego 3, 41-400 Mysłowice