Rzeki pieniędzy

24 maja 2017
Dokąd popłyną fundusze unijne, których nie zdoła wydać kolej?

Gdy wiceminister rozwoju Witold Słowik udzielał na przełomie lutego i marca 2017 r. wywiadu miesięcznikowi „Rynek Kolejowy" na temat szans na pełne wykorzystanie funduszy unijnych na infrastrukturę kolejową w ramach unijnej perspektywy finansowej na lata 2014-2020, uciekał się do zaklęć: – Żeby coś w ogóle mogło się udać, trzeba wierzyć, że jest to możliwe.

W Ministerstwie Rozwoju wiara w kolej topnieje jednak z miesiąca na miesiąc. W połowie kwietnia 2017 r. wiceminister Jerzy Kwieciński – najważniejszy w rządzie człowiek od programów unijnych – ujawnił podczas konferencji prasowej, że coraz poważniej myśli się o planie awaryjnym, zakładającym przesunięcie na inne przedsięwzięcia części funduszy zarezerwowanych na modernizację linii kolejowych.

NIE MA SZANS

Kwieciński o konieczności stworzenia planu B przekonał się po sprawdzeniu skuteczności wykorzystywania funduszy przez odpowiadającą za modernizację sieci kolejowej spółkę PKP

Polskie Linie Kolejowe: – Mam małą wiarę, że wszystko pójdzie dobrze. Z takim tempem nie ma szans na to, że wykorzystamy wszystkie pieniądze. Zwłaszcza że wiele prac zostało zaplanowanych na ostatnie lata perspektywy, a doświadczenie z poprzednich lat jest takie, że żadnego z projektów nie udaje się ukończyć w terminie.

Nieuchronnie nadciągającym problemom w wykorzystaniu całości funduszy zarezerwowanych na infrastrukturę kolejową coraz baczniej przygląda się Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Resort ten powstał w listopadzie 2015 r. po wyborach wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość. Szefem ministerstwa jest Marek Gróbarczyk, który dla tego stanowiska porzucił znacznie bardziej lukratywną funkcję posła do Parlamentu Europejskiego.

Kierowany przez Gróbarczyka resort po nieco ponad pół roku funkcjonowania doprowadził do przyjęcia przez radę ministrów „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku”. Dokument został przyjęty 14 czerwca 2016 r.

Następnie MGMiŻŚ sprawnie przeprowadziło procedurę przystąpienia Polski do konwencji AGN („Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym”). Sprawę załatwiono w ciągu czterech miesięcy: 28 października 2016 r. uchwałę o przystąpieniu do konwencji podpisała premier Beata Szydło, 14 grudnia 2016 r. sejm jednogłośnie przyjął stosowną ustawę, którą następnie 11 stycznia 2017 r. również jednogłośnie i bez poprawek zaakceptował senat i 6 marca 2017 r. akt ratyfikacji konwencji AGN został podpisany przez prezydenta Andrzeja Dudę.

– Dzisiaj transportu wodnego w Polsce w zasadzie nie ma – mówił prezydent po ratyfikowaniu konwencji. – Transport rzeczny jest tańszy niż transport drogowy, a przede wszystkim nieporównywalnie bardziej ekologiczny, jest transportem przyszłości. To wielkie zadanie, które wiąże się z wielkimi

inwestycjami.

NIEODWRACALNE ZOBOWIĄZANIE

Polska wraz z przyjęciem konwencji AGN zobowiązała się, że główne ciągi rzeczne dostosuje do parametrów przynajmniej IV klasy żeglowności – głębokość, promienie zakoli czy prześwity pod mostami umożliwiające ruch statków o ładowności 1000-1500 ton. Obecnie Wisła na przeważającej długości spełnia parametry klasy Ib (dla statków o ładowności 180 ton), natomiast Odra głównie parametry klasy II (dla statków o ładowności 500 ton) i klasy III (dla statków o ładowności 700 ton).

Przyjęcie konwencji AGN wymusza dostosowanie do parametrów IV klasy żeglowności Wisły, Odry, Bugu oraz Drogi Wodnej Wisła-Odra (składają się na nią Brda, Kanał Bydgoski, Noteć i Warta). Koncepcja resortu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zakłada dostosowanie Odry oraz Wisły między Oświęcimiem a Krakowem od razu do wyższej klasy Va, a także wykopanie Kanału Śląskiego, który połączy Wisłę w Oświęcimiu z Odrą w pobliżu Kuźni Raciborskiej.

Według wstępnych wyliczeń MGMiŻŚ, realizacja powyższych planów ma kosztować co najmniej 76,8 mld zł. Pieniądze te miałyby zostać wydane na pogłębienie i regulację rzek, stworzenie stopni wodnych, budowę nowych śluz i wydłużenie istniejących, jak i na złagodzenie zakoli rzecznych, co w języku specjalistów od gospodarki wodnej nazywa się „przebudową niewymiarowych łuków”.

– Już żaden inny rząd w przyszłości nie będzie mógł odstąpić od realizacji tych inwestycji. Przyjmujemy na siebie nieodwracalne zobowiązanie realizacji tego przedsięwzięcia, niezwykle istotnego dla gospodarki naszego kraju, determinującego jego rozwój – mówił Marek Gróbarczyk po ratyfikowaniu konwencji AGN przez prezydenta.

ZIDENTYFIKOWANO POTENCJALNE ŹRÓDŁA

W „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku” wskazano, że tylko do 2020 r. na główne szlaki wodne należy przeznaczyć 8,9 mld zł.

Największym problemem szerokich planów rozwoju sieci dróg wodnych jest brak funduszy. Jak czytamy w założeniach, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „zidentyfikowało potencjalne źródła finansowania przedsięwzięć”. Wśród nich wymieniono fundusze Unii Europejskiej: Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego czy instrument „Łącząc Europę” (CEF).

Tyle że środki te generalnie zostały już rozdysponowane. Jeśli chodzi o transport wodny, to – według planów sporządzonych jeszcze przed przystąpieniem Polski do konwencji AGN – unijne pieniądze mają trafić przede wszystkim do portów morskich. Gros środków z funduszy unijnych wesprzeć ma infrastrukturę kolejową. Krajowy Program Kolejowy na lata 2016-2023 przewiduje przedsięwzięcia modernizacyjne o łącznej wartości 66 mld zł – z czego źródłem 56 mld zł są właśnie fundusze unijne. Jeśli jednak dojdzie do opóźnień w realizacji programu inwestycyjnego przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, Unia Europejska nie przekaże środków w zaplanowanej wysokości – w tej sytuacji sposobem na zachowanie tych pieniędzy przez Polskę będzie przesunięcie ich na inne przedsięwzięcia.

Z GAŁĘZI NA GAŁĄŹ

Ministerstwo Rozwoju nie podjęło jeszcze decyzji, na co zostaną przeznaczone unijne pieniądze, których nie będzie w stanie wykorzystać spółka PKP PLK. Wśród ekspertów od programów unijnych coraz częściej mówi się, że po tą część funduszy chce sięgnąć Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zgodnie ze scenariuszem tego resortu, niewykorzystane przez kolej pieniądze miałyby wspomóc realizację pierwszego etapu dostosowywania rzek do wymogów konwencji AGN, czego koszt oszacowano na – przypomnijmy –

blisko 9 mld zł. Czy jednak wizja przesunięcia „kolejowych” funduszy na inną gałąź transportu jest w ogóle realna?

Cofnijmy się do przełomu 2010 i 2011 r., gdy stało się jasne, że spółce PKP PLK nie uda się wykorzystać całości funduszy przyznanych w ramach poprzedniej unijnej perspektywy finansowej 2007-2013. Odpowiadająca wówczas za wykorzystanie unijnych dotacji minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska dążyła do tego, by pieniądze z opóźnionych modernizacji linii kolejowych przeznaczyć na rozbudowę infrastruktury drogowej. Komisja Europejska nie zgodziła się jednak na przerzucenie wsparcia poza sektor transportu przyjaznego środowisku. Ostatecznie więc z pieniędzy unijnych, które pierwotnie były zarezerwowane na modernizację sieci kolejowej, dofinansowano zakupy pociągów i inwestycje w miejski transport szynowy.

Jednocześnie część funduszy udało się zatrzymać przy infrastrukturze kolejowej. Bruksela przystała bowiem na propozycję zgłoszoną na początku 2011 r. przez ówczesnego wiceministra infrastruktury Andrzeja Massela, by wsparcie z dużych modernizacji bez szans na terminowe zakończenie przesunąć na – finansowane wcześniej tylko z budżetu państwa – rewitalizacje linii kolejowych (oszczędne modernizacje możliwe do szybkiego przygotowania i krótkiej realizacji dzięki ograniczonemu zakresowi wymiany infrastruktury, jednak istotnie wpływające na poprawę prędkości pociągów i przepustowości linii).

EKOLOGICZNY KORYTARZ KONTRA NATURA

Unijni urzędnicy, którzy kilka lat temu byli niechętni wobec przesuwania „kolejowych” funduszy na drogi, w kwestii dróg wodnych mogą być bardziej otwarci na rozmowy. Zwłaszcza że w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej od początku nie zapomina się o cytowaniu w opracowaniach „Białej Księgi Transportu” Komisji Europejskiej. A w dokumencie tym – przedstawiającym wizję systemu transportowego w Europie –

żegluga śródlądowa jest obok kolei wskazywana jako pożądana alternatywa dla transportu po drogach: „Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległość powyżej 300 km należy przenieść na inne środki transportu: kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę”.

Tamą dla realizacji planów MGMiŻŚ może być jednak to, że doliny polskich rzek wskazanych w konwencji AGN to obszary objęte unijnym programem Natura 2000, który na celu ma zachowanie cennych gatunków i siedlisk przyrodniczych. Tymczasem podniesienie klas żeglowności wymagać będzie regulacji rzek, łagodzenia ich zakoli czy budowy stopni wodnych. Tworzenie „ekologicznych korytarzy transportowych” przekształci polskie rzeki w plac budowy nieodwracalnie zmieniający ich naturalny charakter, unikatowy w skali całej Europy. Pytanie, jak do tej sprzeczności ostatecznie podejdzie Komisja Europejska.

KOLEJ ROZWIJA ŻEGLUGĘ

Powodzenie planów przesunięcia części funduszy unijnych z infrastruktury kolejowej na drogi wodne może zapewnić finansowanie dla pierwszych inwestycji na potrzeby masowej żeglugi śródlądowej. One mogą stać się stopą w drzwi, uzasadniającą finansowanie kolejnych przedsięwzięć, które wcale nie ograniczą się tylko do udrażniania rzek i kanałów czy budowy portów.

Kryteriów stawianych w konwencji AGN nie spełniają na przykład dziesiątki polskich mostów. Przeprawy nad rzekami o klasie żeglowności IV i Va muszą bowiem zapewniać prześwit między przęsłem a lustrem wody nie mniejszy niż 5,25 m (wartość wylicza się dla wysokiej wody żeglownej, czyli najwyższego stanu wody dopuszczającego żeglugę).

Spośród przerzuconych nad Odrą mostów kolejowych zbyt niskie są te w Opolu (prześwit 3,84 m), w Głogowie (prześwit 3,90 m), koło Czerwieńska na linii do Zbąszynka (prześwit 4,39 m) i na linii do Szczecina (prześwit 3,79 m) oraz graniczny most w Kostrzynie (prześwit 3,67 m). Kryteriów dla klas IV i Va nie spełnia również szereg mostów drogowych. Jedynie w przypadku Odry wstępne analizy wykazały konieczność przebudowy kilkudziesięciu mostów – poinformował dr inż. Andrzej Kreft z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie podczas konferencji, która w lutym 2017 r. odbyła się w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Na Drodze Wodnej Wisła-Odra za niskie są trzy mosty kolejowe w Bydgoszczy – na Brdzie na linii w kierunku Torunia (prześwit 3,26 m) i na Magistrali Węglowej (prześwit 5,15 m) oraz na Kanale Bydgoskim na linii do Piły (prześwit 4,70 m). Kryteriów IV klasy żeglowności nie spełnia też most w Drawskim Młynie (prześwit 3,40 m), którym linia kolejowa Poznań – Szczecin przekracza Noteć. Z kolei na Wiśle zbyt niskie w są dwie przeprawy kolejowe: most na odcinku Spytkowice – Alwernia o prześwicie 4,60 m i most drogowo-kolejowy koło Tarnobrzega o prześwicie 4,50 m.

Co więcej, w przypadku części mostów prześwity mogą zmniejszyć się poniżej wymaganych wartości wskutek zbudowania stopni spiętrzających wodę. Z kolei szereg mostów cechuje się rozpiętością między filarami uniemożliwiającą przeprowadzenie szlaku żeglugowego o szerokości wymaganej dla klasy IV (40 m) lub klasy Va (50 m) – problem dotyczy między innymi mostu kolejowego na Wiśle między stacjami Kraków Główny i Kraków Płaszów.

Tak oto przyjęta dwa miesiące temu przez Polskę „wodna” konwencja AGN może zmusić kolej do zbudowania wielu mostów od nowa czy, w najlepszym wypadku, do ich skomplikowanej przebudowy.

Czy cała gra w żeglugę śródlądową jest warta świeczki? Dr

Przemysław Nawrocki z organizacji ekologicznej WWF stwierdził na łamach „Gazety Wyborczej”: – Z wyliczeń Romana Żurka, profesora Instytutu Ochrony Przyrody PAN, wynika, że częściowe przeniesienie transportu kontenerów z polskich dróg na polskie rzeki ograniczy emisję CO2 ledwie o 1,5%. Sensowniejsze byłoby przeniesienie tirów na tory.

Autorstwo: Karol Trammer
Zdjęcie: Maaark (CC0)
Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 3 (89) 2017