Z Morza Bałtyckiego do Czarnego:

perspektywy odtworzenia międzynarodowej drogi wodnej E-40 na rzekach Polski, Białorusi i Ukrainy

E40

Komisja Transgraniczna ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła

Projekt jest finansowany ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Współpracy Transgranicznej
Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013

PL-BY-UA
2007-2013

Z Morza Bałtyckiego do Czarnego: perspektywy odtworzenia międzynarodowej drogi wodnej E-40 na rzekach Polski, Białorusi i Ukrainy

Transgraniczna Komisja ds. Rozwoju
Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła

W roku 1655 na Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej kanclerz koronny Jerzy Ossoliński podniósł ideę stworzenia drogi wodnej łączącej Morze Bałtyckie i Morze Czarne. W 1784 roku dzięki wysiłkom narodu Polskiego, Białoruskiego i Ukraińskiego ukończono prace nad tym jednym z ważniejszych europejskich połączeń. W chwili obecnej Dnieprzańsko-Wiślańska droga wodna E-40 Gdańsk-Warszawa-Brześć-Pińsk-Mozyrz-Kijów-Chersoń zaliczana jest do głównych magistrali wodnych zgodnie z Europejskim porozumieniem w sprawie śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu z dnia 19 stycznia 1996 roku. Żegluga na całej długości drogi wodnej nie jest jednak prowadzona w związku z brakiem żeglowności odcinka od Brześć - Warszawa po rzece Bug.

Sprawa przywrócenia żeglowności na międzynarodowej drodze wodnej niejednokrotnie omawiana była na poziomie Komitetu ds. Transportu Śródlądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, ministerstw transportu i infrastruktury, regionów przygranicznych oraz instytutów badawczych Polski, Białorusi, Ukrainy i Niemiec. W rezultacie wspólnej wieloletniej pracy ekspertów opracowano projekt «Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania», który został zrealizowany w latach 2013-2015 w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej.

Projekt stał się ważnym krokiem na drodze do urzeczywistnienia idei rewitalizacji drogi wodnej E-40. Dzięki działaniom projektu, udało się powołać stałą trójstronną Komisję ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 i zainteresować szczegółowym zbadaniem tego zagadnienia ekspertów z różnych dziedzin: inżynierów, ekonomistów, ekspertów ds. logistyki, modelowania i prognozowania transportu i wielu innych.

Broszura, którą Państwo otrzymujecie przedstawia działania Komisji, główne rezultaty jej prac od momentu powstania, a także plany dalszej promocji idei odtworzenia drogi wodnej E-40.

Kwestie, nad którymi pracuje Komisja, mają niezwykle ważne znaczenie w skali Europy. Przywrócenie wodnego połączenia transportowego E-40 dałoby przygranicznym regionom Polski, Białorusi i Ukrainy możliwość stania się centrum przewozów multimodalnych o międzynarodowym znaczeniu, pozwoliłoby odciążyć transport kołowy, zwiększyć wielkość przewozów, obniżyć poziom transmisji CO_2 dzięki bardziej aktywnemu wykorzystywaniu transportu wodnego i w pełnym wymiarze korzystać z unikalnego potencjału Wisły, Bugu, Prypeci i Dniepru dla rozwoju międzynarodowej turystyki rzecznej.

Nikołai Timofiejewicz KOTECKI

Przewodniczący Komitetu Zarządzającego Transgranicznej Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła

Spis treści

O projekcie «Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania» 6

O międzynarodowej drodze wodnej E-40 7

Rewitalizacja E-40 jako temat aktualny i niosący korzyści trzem zaangażowanym krajom i Unii Europejskiej 8

O Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła 10

Struktura Komisji 11

Działania Komisji 12

Studium wykonalności międzynarodowej drogi wodnej E-40 18

Wpływ odtworzenia drogi wodnej E-40 na gospodarkę uczestniczących stron i całego regionu europejskiego 20

Przewidywane społeczne następstwa odtworzenia drogi wodnej E-40 24

Wpływ, jaki może okazać odtworzenie drogi E-40 na otaczające środowisko Polski, Białorusi i Ukrainy 26

Stan, w jakim obecnie znajdują się różne odcinki drogi wodnej E-40 i jaką infrastrukturę należałoby wybudować lub poprawić celem wznowienia żeglugi na wszystkich odcinkach 28

Możliwości finansowania prac rewitalizacyjnych na drodze E-40, odniesienie tej idei do ustawodawstwa narodowego i europejskiego, kwestie organizacyjne, które należałoby rozwiązać w przypadku realizacji 34

Przewidywana wartość inwestycji związanych z odtworzeniem drogi wodnej E-40 36

Dalsze działania Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła 38

Kontakty 39

O projekcie «Odtworzenie międzynarodowej drogi wodnej E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania»

Finansowanie: Unia Europejska w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013.

Ogólny budżet projektu: 912 657 €, w tym 821 281 € stanowi współfinansowanie UE, a 91 376 euro – wkład partnerów.

Długość projektu: grudzień 2013 roku – grudzień 2015 roku.

Kraje uczestniczące: Polska, Białoruś, Ukraina.

Partnerzy projektu:

Republikańskie Unitarne Eksploatacyjno-Budowlane Przedsiębiorstwo «Dniepro-Bużański Szlak Wodny» (Partner Wiodący, Białoruś)

Brzeski Obwodowy Komitet Wykonawczy (Białoruś)

Lokalna Fundacja Wspierania Rozwoju Dialogu Międzynarodowego «Interakcja» (Białoruś)

Wołyński Zarząd Zasobów Wodnych (Ukraina)

Organizacja pozarządowa «Wołyńskie Stowarzyszenie Uczonych i Innowatorów» (Ukraina)

Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie (Polska)

Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego i Regionalnego «Progres» (Polska)

Główne cele projektu:

Celem projektu było określenie najbardziej optymalnego wariantu przebiegu połączenia E-40 poprzez opracowanie studium wykonalności, utworzenie stale działającej międzynarodowej komisji ds. odtworzenia i funkcjonowania drogi E-40, a także działania promocyjne na rzecz poszerzenia idei rewitalizacji na poziomie międzynarodowym i krajowym.

Szczegóły projektu:
www.e40restoration.eu

Grupa projektu na Facebook:
www.facebook.com/groups/e40restoration/

O głównej międzynarodowej drodze wodnej E-40

Międzynarodowa droga wodna E-40 łączy Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym.

Rozpoczyna swój bieg w Gdańsku, po czym po polskiej stronie przebiega rzeką Wisła i Bug, do Terespola a dalej wzdłuż polsko-białoruskiej granicy.

W Białorusi droga wodna przebiega rzeką Muchawiec, Kanałem Dniepr-Bug, rzeką Pina i Prypeć do białorusko-ukraińskiej granicy.

W Ukrainie na drogę wodną E40 składają się rzeki Prypeć i Dniepr, do Chersonia i Morza Czarnego.

Ogólna długość drogi wodnej wynosi ponad 2000 kilometrów.

Podstawową przeszkodą dla realizacji żeglugi tą drogą pozostaje odcinek pomiędzy Warszawą a Brześciem, w danym momencie nieżeglowny. Badania przeprowadzone w ramach projektu «Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania» wykazały, że usunięcie wymienionej przeszkody wymagałoby budowy nowego kanału po stronie polskiej od Warszawy do Brześcia, a także przeprowadzenia szeregu budowlanych i rekonstrukcyjnych prac hydrotechnicznych po białoruskiej, polskiej i ukraińskiej stronie celem poprawy warunków żeglugowych na całej długości drogi E-40.

Międzynarodowa droga wodna E-40 przebiega przez 14 regionów:

- **w Polsce:** Pomorskie, Mazowieckie, Kujawsko-Pomorskie, Podlaskie i Lubelskie;
- **w Białorusi:** Obwód Brzeski i Homelski;
- **w Ukrainie:** Obwód Czernihowski, Kijowski, Czerkaski, Kirowogradzki, Dniepropietrowski, Zaporoski i Chersoński.

Całkowita powierzchnia regionów, przez które przebiega szlak wynosi 392 949,08 км^2, zamieszkuje je 28 690 834 osoby.

Rewitalizacja E-40 jako temat aktualny i niosący korzyści trzem zaangażowanym krajom i Unii Europejskiej

Projekt rewitalizacji międzynarodowej drogi wodnej E-40 uzyskał wsparcie na poziomie krajowym we wszystkich zaangażowanych krajach. Prócz tego, waga projektu została uznana na międzynarodowym i europejskim poziomie. Niniejszy projekt jest pierwszym krokiem na drodze do poprawy połączeń transportowych w regionie. W perspektywie długoterminowej odtworzenie drogi wodnej Dniepr-Wisła pozwoliłoby polskim, białoruskim i ukraińskim regionom na włączenie się do logistycznych multimodalnych schematów przewozów, które będą miały duże znaczenie nie tylko dla korytarza łączącego Morze Bałtyckie i Czarne, ale i dla korytarza Berlin-Moskwa.

Unia Europejska planuje do 2030 roku stworzenie zintegrowanego systemu transportowego, który optymalizowałby warunki dla przewozu osób i towarów drogami niskoemisyjnymi dla środowiska i bardziej bezpiecznymi. Prócz tego, jednym z priorytetów Unii Europejskiej jest odbudowa i rozwijanie sieci dróg wodnych, co zostało stwierdzone w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady UE №1315/2013 z dnia 11.12.2013 «Rekomendacje Unii dla rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej».

W szczególności planowane jest:

- zredukowanie o 60% emisji CO_2 do 2050 roku w porównaniu do 1990 roku;
- przeniesienie na drogi kolejowe i wodne ładunków przewożonych wcześniej transportem kołowym na dalsze odległości (powyżej 300 km), o 30% do 2030 roku i 50% w 2050 roku;
- osiągnięcie udziału przewozów drogami kolejowymi i wodnymi do wysokości 30%.

Z uwzględnieniem tych tendencji, można wyszczególnić następujące zalety odtworzenia szlaku wodnego E-40:

Odtworzenie drogi wodnej pozwoliłoby na przewożenie 6 mln. ton ładunków rocznie, co zabezpieczałoby **znaczny wzrost potoków towarów** pomiędzy Białorusią, Polską i Ukrainą. Uwzględniając zauważalną w regionie stopniową redystrybucję potoków towarowych na różne rodzaje transportu, droga wodna E-40 posiada znaczny potencjał dalszego wzrostu wielkości przewozów towarowych.

Droga wodna E-40 przyczyniłaby się do **wielostronnej wymiany handlowej** pomiędzy krajami UE i Partnerstwa Wschodniego, Europą i resztą świata – w szczególności krajami basenu Morza Czarnego i Morza Bałtyckiego.

Inwestycje we współczesną infrastrukturę logistyczną w regionie Białorusi, Polski i Ukrainy pozwoliłoby **na stworzenie nowych miejsc pracy**.

Także regiony wzmocnią swoją rolę **«handlowej bramy» do Unii Europejskiej i Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej**.

Transport wodny uważany jest za najbardziej ekologiczny. W przeliczeniu na jeden tonokilometr emisja CO2 w przypadku transportu śródlądowego jest 1,5 razy mniejsza niż kolejowego i 5 razy mniejsza od samochodowego.

O Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła

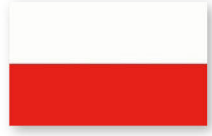
Komisja Transgraniczna ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła ze stale działającym Sekretariatem została utworzona w ramach międzynarodowej konferencji nt. odtworzenia E-40, która odbyła się w Brześciu (Białoruś) w dniach 27 – 28 marca 2014 roku.

SKŁAD KOMISJI

Białoruś

Ukraina

Polska



Ponad 70-ciu uczestników, wśród których znaleźli się przedstawiciele władz regionalnych, ministerstw, instytutów naukowo-badawczych, organizacji transportowych, logistycznych i ochrony środowiska z Polski, Białorusi i Ukrainy

CEL POWOŁANIA KOMISJI:

Komisja opracowuje i koordynuje inicjatywy, związane z tematyką odtworzenia drogi wodnej E-40. Komisja w szczególności:

- **sprzyja zawarciu porozumienia międzynarodowego** pomiędzy Polską, Białorusią i Ukrainą o statusie drogi wodnej E-40 i powołaniu odpowiedniej komisji międzynarodowej.
- **przeprowadza konsultacje** z udziałem wszystkich zainteresowanych stron na wszystkich etapach planowania i opracowania projektu rekonstrukcji drogi wodnej E-40;
- **informuje społeczeństwa** Polski, Białorusi i Ukrainy o postępach prac dotyczących promocji projektu odtworzenia drogi wodnej E-40, włączając mieszkańców w proces podejmowania decyzji;
- **podwyższa świadomość kluczowych zainteresowanych osób** o projekcie i włącza ich w prace projektowe na wszystkich etapach realizacji;
- **stwarza warunki** do włączenia projektu do spisu inicjatyw priorytetowych, które podlegają dalszemu rozpatrzeniu w ramach programu Transeuropejskiej Siecie TEN-T i Partnerstwa Wschodniego.

Członkowie Komisji na tle budynku sekretariatu (Brześć, węzeł wodny «Tryszyn»), 28 marca 2014 r. foto: RUEBP «Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny»

JĘZYKI ROBOCZE KOMISJI

Rosyjski, białoruski, polski, ukraiński i angielski.

Struktura Komisji

Komitet Zarządzający

główny organ podejmujący decyzje o działalności Komisji:

- wyznacza skład Sekretariatu i grup roboczych, a także porządek ich prac;
- podejmuje decyzje o udziale w projektach i inicjatywach;
- organizuje wymianę informacji pomiędzy grupami roboczymi Komisji;

Sekretariat Komisji (Brześć, Białoruś)

organ administracyjny i koordynujący Komisji:

- koordynuje prace Komisji, wspiera kierowników grup pod względem organizacyjnym;
- zapewnia współdziałanie pomiędzy grupami roboczymi, a także współdziałanie Komisji z organizacjami zainteresowanymi tematyką odtworzenia drogi wodnej E-40;
- zapewnia przepływ informacji do mieszkańców o rezultatach prac Komisji.

Grupa Robocza 1

Rozwój transportu wodnego a transgraniczny rozwój gospodarczy

Grupa Robocza 2

Wodny szlak transportowy w kontekście planowania przestrzennego przygranicznych regionów

Grupa Robocza 3

Transgraniczne zasoby wodne a ekologia

Grupa Robocza 4

Promocja idei odtworzenia drogi wodnej na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym

Komisja przeprowadziła swoją pierwszą sesję w dniach **27-28 marca 2014 roku**, podczas międzynarodowej konferencji nt. planowania rewitalizacji drogi wodnej E-40 w Brześciu (Białoruś), natomiast w dniu **21 maja 2014 roku** na spotkaniu w Lublinie (Polska) eksperci Komisji uzgodnili opis przedmiotu zamówienia studium wykonalności odtworzenia drogi wodnej E-40.

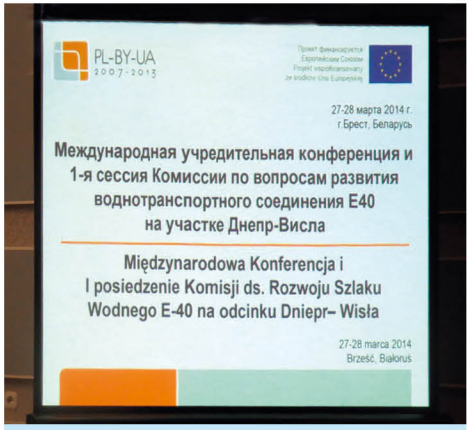


foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny

Eksperci Komisji na spotkaniu roboczym w Lublinie w dniu 21 maja 2014 roku. foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny"

Latem i jesienią 2014 roku Komisja zajmowała się promocją idei odtworzenia drogi wodnej E-40 na poziomie krajowym i europejskim. Projekt został zaprezentowany w Sejmie RP na konferencji „Morze Bałtyckie – Morze Czarne: odtworzenie drogi wodnej E-40" w dniu **22 maja**, na konferencji „WaterWays Expo 2014" w Bydgoszczy w dniach **10-12 czerwca**, na parlamentarnej konferencji Rady Państw Morza Bałtyckiego w Olsztynie (Polska) w dniu **26 sierpnia**,

na międzynarodowej wystawie «Tydzień transportu Białorusi» w Mińsku (Białoruś) w dniach **7-9 października**, a także w ramach „Dni Partnerstwa Wschodniego" w Brukseli **5 listopada**.

W czerwcu 2014 r. Komisja ogłosiła przetarg międzynarodowy na opracowanie studium wykonalności odtworzenia szlaku wodnego E-40, a w dniu **29 stycznia 2015 roku** podpisano kontrakt ze zwycięzcą konkursu – międzynarodowym konsorcjum na czele z Instytutem Morskim w Gdańsku.

Pierwsze rezultaty prac specjalistów i naukowców konsorcjum nad studium wykonalności zostały zaprezentowane **15-17 czerwca 2015 roku** w Łucku (Ukraina). Pierwotnie rozpatrywano 8 scenariuszy, w tym możliwość „wyprostowania" zbyt meandrującej i nieżeglownej obecnie rzeki Bug między Warszawą a Brześciem. Takie rozwiązanie spotkało się jednakże z krytyką ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju RP, a także organizacji ekologicznych.

W rezultacie spotkania roboczego w Łucku uzgodniono trzy scenariusze przebiegu drogi wodnej E-40, które proponują budowę sztucznego kanału pomiędzy Polską a Białorusią. Wymienione warianty zostały szczegółowo zbadane przez konsorcjum i przedstawione w studium wykonalności.

Dyskusja nad pomysłem odtworzenia drogi wodnej E-40 w Sejmie RP.
foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny"

Dyskusja nad scenariuszami odtworzenia drogi wodnej E-40 w Łucku, Ukraina.
foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny"

Następnym etapem była konferencja w Polsce w dniu **29 lipca 2015 roku**, w której udział wzięli przedstawiciele Ministerstwa Środowiska RP oraz przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju RP. Uczestnicy konferencji omówili przebieg prac nad trzema priorytetowymi scenariuszami przebiegu drogi wodnej E-40 oraz przedłożyli swoje uwagi i rekomendacje.

W dniach **9-11 listopada 2015 roku** w Genewie (Szwajcaria) na 59-tej sesji grupy roboczej ds. Transportu śródlądowego EKG ONZ Sekretariat Komisji zaprezentował projekt „Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania".

17 listopada 2015 roku w Brześciu (Białoruś), odbyła się 2-ga sesja Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła. W trakcie spotkania roboczego wybrano jeden priorytetowy wariant wznowienia żeglugi na całej długości drogi wodnej E-40, biegnącej po terytorium Polski, Białorusi i Ukrainy. Zgodnie z wybranym scenariuszem, po polskiej stronie powinien zostać wybudowany sztuczny kanał o długości 160-ciu kilometrów, a także konieczna jest modernizacja i budowa urządzeń hydrotechnicznych na polskim, białoruskim i ukraińskim odcinku drogi wodnej E-40 – na rzekach Wisła, Dniepr, Prypeć i na Kanale Dniepr-Bug.

Uczestnicy konferencji w Warszawie.
foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny"

Prezentacja projektu na 59-tej sesji grupy roboczej ds. Transportu śródlądowego EKG ONZ. foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny"

15 grudnia 2015 roku w Lublinie odbyło się Forum Ekologiczne, na którym przedstawiono rezultaty prac konsorcjum i przedyskutowano potencjalne ryzyka środowiskowe, związane z rozwojem żeglugi śródlądowej między Morzem Bałtycki a Morzem Czarnym. Według ekologów, nieodzowne jest bardziej szczegółowe zbadanie kwestii, jak odtworzenie i funkcjonowanie drogi wodnej E-40 wpłynie na system wodny i bioróżnorodność tworzących ją rzek: Wisły, Bugu, Prypeci i Dniepru, wzdłuż których położonych jest wiele terenów chronionych, w tym o znaczeniu międzynarodowym.

Trzecia sesja Komisji odbyła się w dniu **16 grudnia 2015 roku**. W rezultacie sesji przyjęto Rezolucję o wsparciu działań, skierowanych na odtworzenie i rozwój głównej drogi wodnej o międzynarodowym znaczeniu E-40, a także podpisano odnowiony Regulamin prac Komisji. Przy układaniu treści Rezolucji uwzględnione zostały także uwagi, zgłoszone przez organizacje ekologiczne. Poszczególne punkty Rezolucji mówią o potrzebie przeprowadzenia kompleksowych badań oceniających wpływ na środowisko (OOŚ) dla całej długości E-40 i konieczności zapewnienia środków kompensujących możliwy negatywny wpływ na środowisko.

W szczególności, dokument zawiera określone wskazania do przeprowadzenia rzetelnej oceny wpływu na środowisko na całej długości E 40 i zaproponowania odpowiednich działań kompensacyjnych.

Ożywiona dyskusja podczas Forum Ekologicznego.
foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny»

Podpisanie zaktualizowanego Regulaminu prac Transgranicznej Komisji ds. Rozwoju Drogi Wodnej E-40 na odcinku Dniepr-Wisła.
foto: RUEBP „Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny”

Na koniec 2015 roku Komisji udało się zrealizować z sukcesem założenia promocji idei rewitalizacji drogi wodnej E-40.

NA POZIOMIE REGIONALNYM

Kwestię odtworzenia drogi wodnej E-40 zobowiązały się włączyć do swoich strategii rozwoju następujące regionalne organy władzy Polski, Białorusi i Ukrainy:

- **w Polsce:** Kujawsko-Pomorskie, Mazowieckie, Pomorskie, Lubelskie i Warmińsko-Mazurskie;
- **w Białorusi:** Obwód Brzeski i Homelski;
- **w Ukrainie:** Odessa, Obwód Odeski i Chersoński.

NA POZIOMIE KRAJOWYM

Ministerstwa trzech krajów (Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy, Ministerstwo Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej RP) włączyły drogę wodną E-40 do narodowych strategii rozwoju sektora transportowego, w szczególności:

- **Strategia Innowacyjnego Rozwoju Sektora Transportu Republiki Białoruś do 2030 roku;**
- **Strategiczny Plan Rozwoju Transportu Rzecznego w Ukrainie na okres do 2020 r.;**
- **Koncepcja Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych Polski na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku.**

NA POZIOMIE MIĘDZYNARODOWYM

Ministerstwa trzech krajów zobowiązały się do kontynuacji działań na rzecz włączenia projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40 do strategicznych dokumentów Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, a także promocji tej idei w ramach Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN).

Białoruś i Ukraina złożyły wniosek do Komisji Europejskiej o włączenie projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40 na listę projektów priorytetowych Partnerstwa Wschodniego w dziedzinie transportu, które będą wspierane przez Unię Europejską w ramach polityki modernizacji.

Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego EKG ONZ zaproponowała wsparcie w realizacji wydarzeń związanych z promocją idei rewitalizacji drogi wodnej E-40.

CZYM JEST STUDIUM WYKONALNOŚCI?

Studium wykonalności — jest to całościowy dokument, w którym szczegółowo zbadano gospodarcze, społeczne, techniczne, ekologiczne i finansowe aspekty odtworzenia drogi wodnej E-40, przedstawiono najlepszy sposób wykonania, koszt przedsięwzięcia i przewidywane następstwa.

CEL OPRACOWANIA DOKUMENTU

Głównym celem przygotowania studium wykonalności jest możliwość przedstawienia organizacjom międzynarodowym, rządom trzech krajów i władzom regionalnym rekomendacji co do działań, które należałoby przedsięwziąć w celu odtworzenia drogi wodnej E-40 w sposób zrównoważony pod względem ekonomicznym i ekologicznym.

Studium wykonalności powinno stanowić podstawę dalszych prac planistycznych i opracowania dokumentacji projektowej dla robót budowlanych, koniecznych dla rewitalizacji drogi wodnej E-40.

AUTORZY STUDIUM WYKONALNOŚCI I PRZEBIEG PRAC

Opracowanie studium wykonalności rozpoczęło się w styczniu 2015 roku. Za przeprowadzenie badań odpowiedzialne było międzynarodowe konsorcjum złożone z pięciu organizacji na czele z Instytutem Morskim w Gdańsku. Ponadto w skład konsorcjum weszły następujące instytucje:

- Instytut Ekonomiki Przewozów i Logistyki (Niemcy),
- Państwowy Projektowy i Naukowo-Badawczy Instytut Transportu Morskiego «ChernomorNIIproekt» (Ukraina),
- Europejsko-ukraińska Agencja Biznesu i Innowacji (Niemcy),
- Narodowa Akademia Nauk Białorusi.

W celu przeprowadzenie wszelkich koniecznych prac konsorcjum, jako zwycięzca międzynarodowego przetargu, otrzymało 365 tysięcy euro ze środków budżetu projektu «Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania».

W ciągu całego 2015 roku grupa ekspertów konsorcjum, składająca się z hydrologów, hydrografów, specjalistów ds. nawigacji, geologów, inżynierów, ekonomistów, socjologów, ekologów, biologów, logistyków i innych wąskich specjalizacji, zajmowała się wszechstronnym zbadaniem zagadnień, związanych z perspektywą odtworzenia drogi wodnej E-40. Kontrolę

nad przebiegiem prac sprawowała Komisja ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40: raporty okresowe ze studium wykonalności rozpatrywane były na posiedzeniach grup roboczych Komisji, gdzie były dopracowywane z uwzględnieniem wnoszonych uwag oraz zatwierdzane były na sesjach Komisji. aport finalny Studium Wykonalności został poddany dodatkowej ocenie zewnętrznej w wykonaniu eksperta branżowego Williama Zondaga, rekomendowanego przez EKG ONZ. Rezultatem monitoringu był wniosek eksperta o zgodności analizy z współczesnymi standardami oraz osiągnieciu zakładanych rezultatów.

INFORMACJE ZAWARTE W STUDIUM WYKONALNOŚCI

W studium wykonalności przeanalizowano istniejące potoki towarów, schematy logistyczne i charakterystyki techniczne drogi wodnej E-40, szczegółowe rozliczenia efektów ekonomicznych i kosztów inwestycyjnych, a także zbadano wpływ budowy na rozwój społeczny i stan środowiska terenów przygranicznych z uwzględnieniem przepisów prawnych Polski, Białorusi i Ukrainy.

Oprócz rozpatrzenia celowości wykorzystania drogi wodnej E-40, dokument proponuje trzy alternatywne warianty przebiegu najbardziej problematycznego odcinka trasy – od rzeki Wisła do rzeki Muchawiec.

Dodatkowo w opracowaniu przedstawiono rekomendacje dotyczące funkcjonowania zrewitalizowanej drogi wodnej E-40, w tym z punktu widzenia rozwoju turystyki, stworzenia stref rekreacyjnych i wykorzystania alternatywnych źródeł energii.

W dalszej części opracowania przedstawiono informacje o treści studium wykonalności – w szczególności o rozdziałach odnoszących się do następujących pytań:

- Wpływ odtworzenia drogi wodnej E-40 na gospodarki krajów partycypujących i całego makroregionu;
- Przewidywane społeczne następstwa rewitalizacji drogi wodnej E-40;
- Wpływ rewitalizacji drogi wodnej E-40 na środowisko w Polsce, Białorusi i Ukrainie;
- Aktualny stan poszczególnych odcinków drogi wodnej E-40 oraz infrastruktura, którą należałoby wybudować lub poprawić wzdłuż jej biegu;
- Możliwości finansowania prac na rzecz odtworzenia drogi wodnej E-40, odniesienie tej idei do zapisów prawa krajowego i europejskiego oraz kwestie organizacyjne, które należałoby rozwiązać w przypadku.

Jeżeli są Państwo zainteresowani poniższymi informacjami i chcielibyście dowiedzieć się więcej o wnioskach wysuniętych przez konsorcjum, zachęcamy Państwa do kierowania pytań bezpośrednio do Sekretariatu Komisji (patrz rozdział «Kontakty»).

Analiza gospodarki transportowej i rynkowej,

lub Wpływ odtworzenia drogi wodnej E-40 na gospodarkę uczestniczących krajów i całego makroregionu europejskiego?

W TYM ROZDZIALE STUDIUM WYKONALNOŚCI:

- Opisano **sytuację gospodarczą** i przeprowadzono **analizę rynkową przygranicznych regionów** Polski, Białorusi i Ukrainy na dany moment. Zaprezentowano następujące dane,
  - z kim handlują partnerskie kraje i regiony;
  - jakie są głównie przewożone towary (struktura przewozów towarowych), w jakich ilościach i jakimi rodzajami transportu.
- Opisano **potencjał tranzytu towarów**:
  - zbadano możliwość przewozu towarów z krajów Europy Zachodniej, zwłaszcza basenu Morza Bałtyckiego, Niderlandów i Norwegii do krajów basenu Morza Czarnego, a także krajów Azji tranzytem przez Polskę, Białoruś i Ukrainę;
  - przedstawiona została informacja dotycząca przewidywanych tras tranzytu, potencjalnej struktury ładunków i wielkości przewozów;
  - rozpatrzono możliwość wykorzystania portów morskich, położonych na obszarach ciążących do drogi wodnej E-40, a także możliwość połączenia z międzynarodową drogą wodną E-70, łączącej Odrę z Wisłą.
- Opracowany został model transportowy trasy E-40 łącznie z przylegającym transportem samochodowym i kolejowym, przeanalizowano związki ładunków, a także przedstawiono prognozę przewozu ładunków dla poszczególnych portów na 10, 20 i 30 lat.
- Wyliczono i przedstawiono **wysokości stawek za przewozy**, które mógłby zaproponować armator na trasie Gdańsk-Chersoń.
- Wyliczono **koszty eksploatacji śluz**, a także **przychód z eksploatacji kanału łączącego Wisłę z Muchawcem**.
- Przeprowadzono **analizę zysków i kosztów** realizacji trzech alternatywnych wariantów inwestycyjnego projektu budowy kanału, który połączyłby Wisłę z Muchawcem, tym samym zlikwidował główne brakujące ogniwo drogi wodnej E-40, uniemożliwiające wznowienie żeglugi z Gdańska do Chersonia.

GŁÓWNE WNIOSKI Z ANALIZY EKONOMICZNEJ:

- Na dany moment udział wykorzystania wodnych dróg śródlądowych w ogólnym transporcie ładunków w Polsce, Białorusi i Ukrainie jest niewielkie i nie przekracza 1%. Jednocześnie w latach 1970 – 1990 udział tego rodzaju transportu był znacząco wyższy. Wskazuje to na istniejący potencjał rozwoju (kadry, infrastruktura, baza ustawodawcza) i daje podstawy by oczekiwać szybkiego wzrostu przewozów transportem wodnym w przypadku włożenia inwestycji.

Udział żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w UE i krajach wzdłuż drogi wodnej E-40

Nazwa	Kolej		Drogi			Żegluga śródlądowa
	%	Mln ton	%		Mln ton	%
UE (28 krajów)	17,80%	1398	75,40%	5924	526	6,70%
Polska	12,60%	231	84,00%	1493	4,6	0,38%
Ukraina	24,12%	457	68,48%	1260	4	0,23%
Białoruś	29,71%	154	40,85%	189	4	0,96%

źródło: opracowanie na podstawie danych: Eurostat i GUS

- Przeprowadzona w ramach studium wykonalności analiza potoków ładunków pokazuje, że zapotrzebowanie na przewozy towarowe drogą wodną E-40 po jej odtworzeniu może wynieść 6 milionów ton rocznie. Taka wielkość przewozów pozwoliłaby na zabezpieczenie rentowności inwestycji, włożonych w rewitalizację drogi wodnej. Biorąc pod uwagę, że odpowiednie resorty Polski i Ukrainy oceniają potencjał rocznych przewozów po Wiśle i Dnieprze odpowiednio na 25 i 15 milionów ton oraz uwzględniając perspektywę przekierowania do międzynarodowej drogi wodnej części ładunków tranzytowych, które obecnie płyną eurazjatyckim korytarzem transportowym (TRASEKA), można założyć, że droga wodna E-40 posiada znaczący potencjał dla wzrostu wielkości przewozów.

Przy zestawieniu prognozy popytu na przewozy ładunków uwzględniono nie tylko możliwe wielkości przewozów kontenerowych, ale także już istniejące ładunki masowe, położone w obszarze ciągnienia drogi wodnej E-40. W Polsce jest to węgiel, w Białorusi – sole potasowe, produkty ropopochodne, kamień, w Ukrainie – produkty obróbki metalu, zboża i inne rodzaje towarów.

Prognozowana struktura rodzajów towarów, przewożonych po drodze wodnej E-40:

- węgiel – 20%,
- rudy – 17%,
- materiały budowlane – 35%,
- produkty chemiczne i nawozy – 13%,
- produkty rolne i leśne – 7%,
- maszyny i urządzenia – 5%,
- inne – 3%.

- Przewóz towarów drogą wodną E-40 zajmie nie więcej niż 14 dni – jest to dłużej niż transportem kolejowym czy kołowym. Jednakże im większa odległość i cięższy ładunek, tym bardziej opłacalne stają się przewozy transportem wodnym, na drodze wodnej jedna barka może zastąpić 40 ciężarówek dostosowanych do przewożenia kontenerów. Przewaga transportu żeglugą śródlądową staje się znacząca przy odległościach powyżej 500 km.

Proponowana wartość przewozu 40-tu kontenerów 40 stopowych z Gdańska do Chersonia

- Proponowany poziom opłat za korzystanie z drogi wodnej:
  - 15,9 euro za jedno śluzowanie jednostki towarowej na kanale Wisła-Muchawiec;

  - stawka za korzystanie z kanału: 0,024 – 0,026 euro za 1 km 40 stopowego kontenera.

Proponowane taryfy są niższe niż na drogach wodnych Europy Zachodniej, ale pozwalają osiągnąć na wybranym wariancie zyski wyższe od rocznych kosztów eksploatacyjnych drogi wodnej, zgodnie z zasadą «użytkownik płaci».

- Z trzech alternatywnych wariantów budowy kanału pomiędzy Wisłą a Muchawcem najbardziej opłacalnym ekonomicznie jest wariant trzeci (trasa południowa), biegnący od rzeki Wisła w okolicy ujścia rzeki Wieprz do rzeki Muchawiec w okolicach Brześcia (patrz mapa na str. 31).

- Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w krajach uczestniczących w projekcie i ich włączenie do sieci międzynarodowych tras śródlądowych sprzyjałoby rozwijaniu różnorodnych dziedzin gospodarki:
  - przewozy intermodalne,
  - turystyka,
  - logistyka,
  - najnowsze typy energetyki, w tym energetyka wodna.

- Żegluga śródlądowa może stać się częścią systemu transportowego, a porty rzeczne i armatorzy mogą stać się podmiotami gospodarczymi, tworzącymi nowe miejsca pracy.

- Nowe możliwości, które stworzy żeglugowy korytarz transportowy Morze Bałtyckie – Morze Czarne, przyniesie gospodarcze i polityczne korzyści nie tylko krajom, położonym wzdłuż drogi E-40, ale także bezpośrednio dla niebezpośrednio przylegających do niego regionów.

- Pojawi się możliwość pozyskiwania środków finansowych dla projektów międzynarodowych, skierowanych na poprawę przepustowości sieci transportowych na kierunkach ważnych dla Wspólnoty Europejskiej.

Ujście Brdy do Wisły, fot.: Lech Hzhyvach

Ocena wpływu społeczno-ekonomicznego,

czyli Jakie są przewidywane skutki społeczne odtworzenia szlaku wodnego E-40

W TYM ROZDZIALE STUDIUM WYKONALNOŚCI:

- Przedstawiono krótką charakterystykę społeczno-ekonomiczną regionów przygranicznych Polski, Białorusi i Ukrainy:
  - Rozpatrzono **demograficzną sytuację** i dokonano wywodu dotyczącego tendencji spadku liczby ludności.
  - Przeanalizowano **poziom rozwoju ekonomicznego**, który ogólnie został scharakteryzowany jako niski.
  - Przedstawiono dane dotyczące zatrudnienia ludności w miastach i na terenach wiejskich.

- Przeanalizowano **możliwy wpływ** funkcjonowania drogi wodnej E-40 na różne sfery rozwoju społecznego, w szczególności:

GŁÓWNE WNIOSKI Z OCENY WPŁYWU SPOŁECZNO-EKONOMICZNEGO:

- Ocena wpływu społecznego drogi wodnej E-40 jest jednoznacznie pozytywna. Odtworzenie drogi wodnej E-40 da pozytywne impulsy do rozwoju gospodarki, turystyki, demografii i działalności zawodowej mieszkańców.

- W szczególności, wskutek odtworzenia drogi wodnej E-40 oczekuje się następujących **korzyści w sferze społeczno-gospodarczej**:
  - stworzenie nowych miejsc pracy,
  - poprawa materialnych warunków i poziomu życia mieszkańców,
  - zrównoważony rozwój gospodarczy miast i regionów,
  - tani transport,
  - ekologiczny przewóz ładunków, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego skutkami transportu,
  - poprawa efektywności energetycznej,
  - poprawa terytorialnej łączności krajów i uzyskanie nowych możliwości dla ich zintegrowania.

- Można także oczekiwać szerokiego spektrum efektów, których wartość finansowa jest trudna lub niemożliwa do określenia. Obejmują one w szczególnośc:
  - poprawę ochrony przeciwpowodziowej,
  - poprawę zapewnienia wody dla mieszkańców, przemysłu i rolnictwa,
  - poprawę inwestycyjnej atrakcyjności regionu,
  - rozówj gałęzi przemysłu, związanych z budownictwem, remontami i eksploatacją obiektów pływających.

Ocena ekologiczna i propozycje dotyczące wpływu na ekologię,

czyli Jaki wpływ odtworzenie drogi wodnej E-40 może okazać na środowisko Polski, Białorusi i Ukrainy

W TYM ROZDZIALE STUDIUM WYKONALNOŚCI:

Dokonano szczegółowej analizy sytuacji ekologicznej i przyrodniczej cenności białoruskiego, polskiego i ukraińskiego odcinka drogi wodnej E-40: pokazano położenie wzdłuż drogi E-40 rezerwatów i terenów chronionych, które mogłyby być dotknięte przy odtworzeniu drogi wodnej, ze szczególnym uwzględnieniem terenów objętych siecią Natura 2000.

Obszary sieci «Natura 2000»
oraz trzy warianty zaplanowano śródlądowej
Źródło: Zakład Ekologii Morza Instytutu w Gdańsku. Rozwój własnej

- Przeprowadzono analizę stanu środowiska dla trzech alternatywnych wariantów trasy E-40 na odcinku Wisła – Muchawiec z uwzględnieniem:
  - warunków geomorfologicznych u warunków kumulacji opadów, włączając jakość nanosów,
  - jakości wody,
  - flory z uwzględnieniem gatunków chronionych,
  - fauny – bezkręgowców, ryb, ssaków, ptaków, z uwzględnieniem gatunków chronionych i korytarzy migracyjnych dla ryb i ptaków,
  - terenów szczególnie chronionych, włączając tereny należące do sieci natura 2000,
  - krajobrazu,
  - klimatu akustycznego,
  - powietrza atmosferycznego,
  - zabytków historycznych i architektonicznych.

- Określono miejsca siedlisk i gatunki w strefie trasy drogi wodnej E-40, a także w 10-kilometrowej strefie buforowej (5 km po obu stronach drogi wodnej).
- Dla każdego z odcinków międzynarodowej drogi wodnej E-40 (polskiego, białoruskiego i ukraińskiego), a także dla całej drogi wodnej dokonano prognoz dotyczących **wpływu na środowisko** następujących elementów:
  - roboty budowlane i rekonstrukcyjne: budowa kanału pomiędzy Wisłą i Muchawcem, modernizacja odcinka naturalnego cieku wodnego, budowa śluz, portów, zbiorników wodnych, prace dotyczące utrzymania toru wodnego i konserwacji infrastruktury technicznej.

GŁÓWNE WNIOSKI Z OCENY WPŁYWU NA ŚRODOWISKO:

- Częściowe przesunięcie potoków towarowych z transportu samochodowego i kolejowego na transport rzeczny zmniejszy obciążenie środowiska naturalnego.
- Jednocześnie odtworzenie szlaku wodnego E-40 może mieć określony wpływ na środowisko i ekosystemy rzeczne, zwłaszcza na terenach sieci Natura 2000. W związku z tym, kroki zmierzające do aktywizacji transportowego wykorzystania drogi wodnej powinny być realizowane z obowiązkowym uwzględnieniem takiego wpływu.
- Zastosowanie odpowiednich technologii, rozwiązań technicznych i kompensacji może zmniejszyć ryzyka ekologiczne do minimum.
- Warunkiem koniecznym przed podjęciem prac planistycznych jest dokonanie bardziej szczegółowej analizy, zwierającej wszechstronną ocenę wpływu na środowisko (OOS) zgodnie z ustawodawstwem UE i przepisami prawa Polski, Białorusi i Ukrainy.
- Konieczne jest także szczegółowe zbadanie szczególnych warunków prowadzenia prac w strefie Czarnobyla. W szczególności, konieczne jest opracowanie kompleksowych działań przeciwdziałających wynoszeniu napromieniowanych odpadów poza granice strefy zamkniętej.
- Na dalszych etapach realizacji projektu nieodzowne pozostają konsultacje społeczne i stanowisko społeczności lokalnych oraz organizacji ekologicznych.

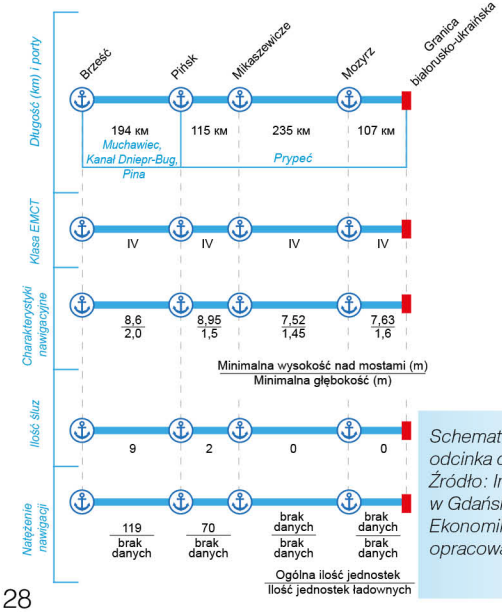
Techniczne i nawigacyjne aspekty drogi wodnej E-40,

czyli W jakim stanie obecnie znajdują się poszczególne odcinki drogi wodnej E-40 i jaką infrastrukturę należałoby wybudować lub poprawić celem przywrócenia żeglugi na wszystkich odcinkach

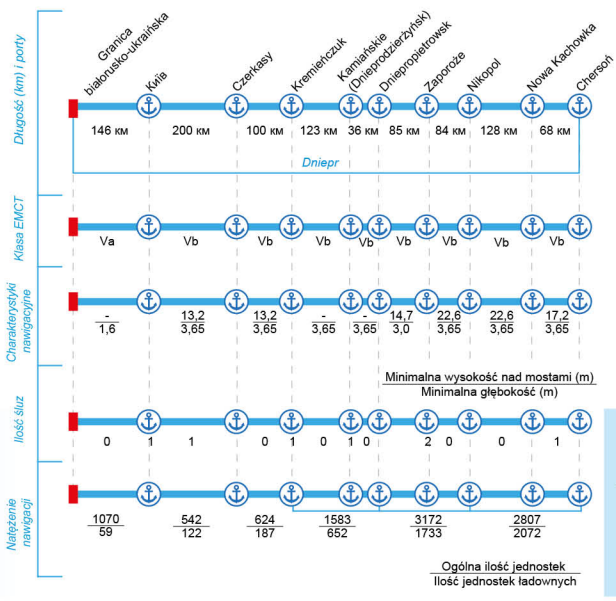
W TYM ROZDZIALE STUDIUM WYKONALNOŚCI:

- Dokonano szczegółowej charakterystyki ukraińskiego, białoruskiego i polskiego odcinka drogi wodnej E-40, przedstawiono schematy z opisem natężenia ruchu, ilości śluz, charakterystyk nawigacyjnych i odległości między portami.

Schemat międzynarodowej drogi wodnej na odcinku Warszawa - Terespol
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Wydział Ekonomiki i Prawa, opracowanie własne

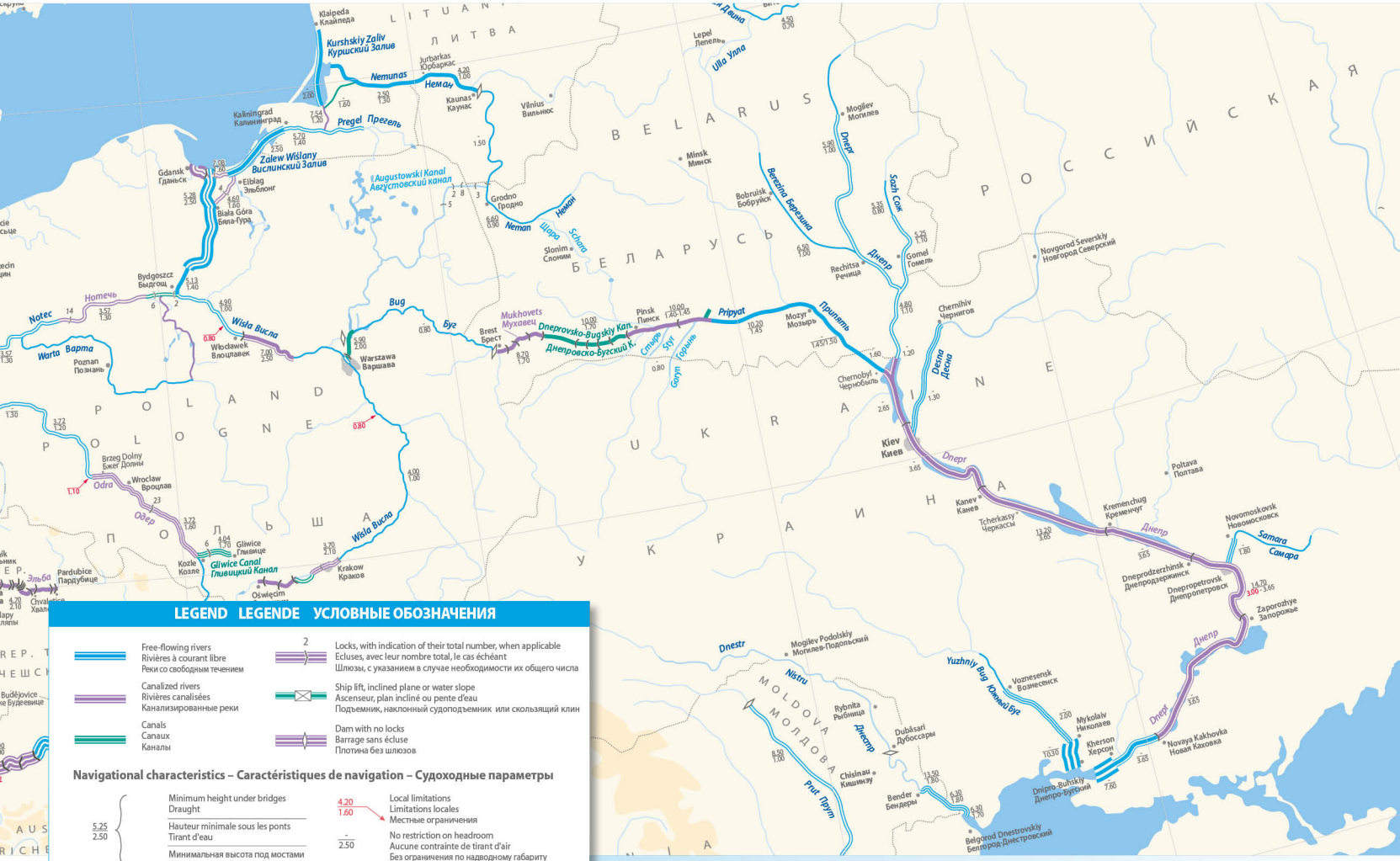


Schemat białoruskiego odcinka drogi wodnej E-40
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Wydział Ekonomiki i Prawa, opracowanie własne



Schemat ukraińskiego odcinka drogi wodnej E-40
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Wydział Ekonomiki i Prawa, opracowanie własne

◆ Wyszczególniono i opisano wąskie miejsca i brakujące ogniwa na całej długości drogi wodnej E-40.



Mapa schematyczna ograniczeń żeglowności na międzynarodowej drodze wodnej E-40.
Źródło: ograniczenia żeglowności na międzynarodowej drodze wodnej E-40.
Źródło: Wykaz ważniejszych wąskich miejsc i brakujących ogniw w sieci dróg wodnych kategorii E, Rezolucja nr 49 Europejska Komisja Gospodarcza, Komitet Transportu Śródlądowego, Nowy Jork i Genewa 2013

Techniczne i nawigacyjne aspekty drogi wodnej E-40,

czyli W jakim stanie obecnie znajdują się poszczególne odcinki drogi wodnej E-40 i jaką infrastrukturę należałoby wybudować lub poprawić celem przywrócenia żeglugi na wszystkich odcinkach

- W sposób szczególny zbadano odcinki na terytorium Polski, Białorusi i Ukrainy, na których konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych prac w celu przywrócenia żeglowności.

- Dokonano analizy technicznej charakterystyki jednostek pływających, które mogłyby być wykorzystywane na rewitalizowanym odcinku drogi wodnej E-40, zaproponowano koncepcje multimodalnego portu rzecznego oraz pasażerskich i towarowych terminali.

- Przeprowadzono hydrograficzne i hydrologiczne badania zlewni rzek, składających się na drogę wodną E-40: przeanalizowano reżim wodny, rozmieszczenie zbiorników wodnych, a także sposoby zaspokajania zapotrzebowania na wodę.

Panorama Dnipro ciągu Kijowie
autor Sergey Zavalniuk

- Z uwagi na fakt, iż budowa kanału Wisła – Muchawiec wydaje się głównym i największym infrastrukturalnym komponentem projektu, wymagającym szczegółowego zaplanowania i znacznych inwestycji, kwestii tej poświęcono w studium wykonalności szczególną uwagę. Określono konieczne rozmiary i techniczne charakterystyki projektowanego kanału żeglownego i przeanalizowano trzy najbardziej realistyczne warianty przebiegu nowego kanału:

Trzy wersje Mukhavets Vistula-kanałowych z bramkami.
Źródło: Departament Rozwoju Ekonomii i Prawa Instytut Morski w Gdańsku

TRASA PÓŁNOCNA 207,8 km

Zbiornik Dębe (Jezioro Zegrzyńskie) – Dolina Dolnego Bugu – Równina Wołomińska – Wysoczyzna Siedlecka – Równina Łukowska – Zaklęsłość Łomaska – Równina Kodeńska – Polesie Brzeskie – Bug w okolicach Terespola – ujście rzeki Muchawiec

TRASA ŚRODKOWA 195,9 km

ujście Wilgi do Wisły – Dolina Środkowej Wisły – Równina Garwolińska – Wysoczyzna Żelechowska – Równina Łukowska – Pradolina rzeki Wieprz – Bystrzyca – Równina Parczewska – Kanał Wieprz-Krzna – Zaklęsłość Łomaska – Równina Kodeńska – Polesie Brzeskie – Bug w okolicach Terespola – ujście rzeki Muchawiec

TRASA POŁUDNIOWA 159,6 km

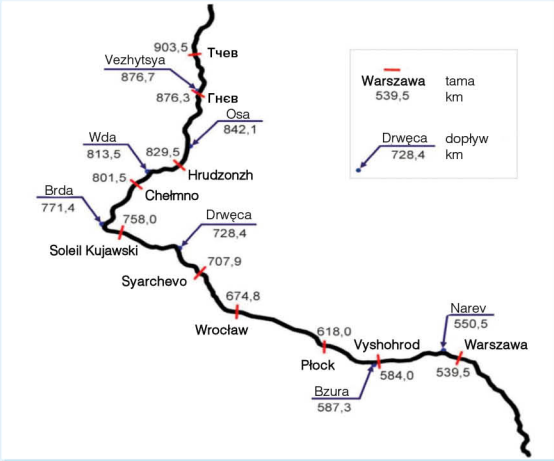
ujście rzeki Wieprz do Wisły – Dolina Środkowej Wisły – Pradolina rzeki Wieprz – Równina Parczewska – Zaklęsłość Łomaska – Równina Kodeńska – Bug w okolicach Terespola – ujście rzeki Muchawiec

GŁÓWNE WNIOSKI Z ANALIZY TECHNICZNYCH I NAWIGACYJNYCH ASPEKTÓW DROGI WODNEJ E-40:

- Odtworzenie drogi wodnej E-40 jest wykonalne technicznie przy spełnieniu szeregu warunków, działań i wysiłków:

na odcinku polskim:

- Dolna i Środkowa Wisła: konieczna budowa kaskad;
- Odcinek Wisła - Terespol: konieczna jest budowa nowego kanału Wisła-Terespol, który połączyłby koryta Wisły i Bugi poprzez terytorium Niziny Mazowiecko-Podlaskiej i Polesia.



Schemat kaskadyzacji dolnej Wisły z systemem zapór Źródło: Hydrodynamiczny model dolnej Wisły z uwzględnieniem kaskady zapór. Gdański Uniwersytet Techniczny, Wydział Inżynierii Ekologicznej, Gdańsk 2014 r.

Schemat kaskadyzacji środkowej Wisły z zaznaczeniem zapór. Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Wydział Ekonomiki i Prawa. Opracowanie własne na podstawie koncepcji środkowej Wisły z 1963 r.

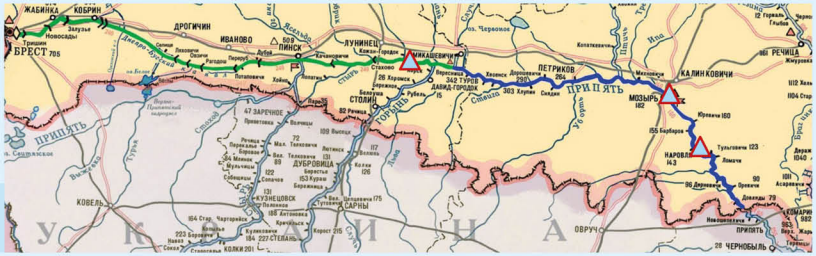
na odcinku białoruskim:

- Połączenie między nowym kanałem (Wisła - Terespol) i rzeką Muchawiec: w celu połączenia polskiego odcinka drogi wodnej E-40 z białoruskim konieczne jest przeprowadzenie prac na historycznej drodze wodnej biegnącej w granicach miasta Brześć (od rzeki Muchawiec – po istniejącym korycie - do rzeki Bug);

Schemat połączenia żeglugowego głównej drogi wodnej E-40, biegnącej przez tereny Brześcia od rzeki Muchawiec współczesnym korytem do rzeki Bug Źródło: Materiały z 2-go posiedzenia Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 w Brześciu, 17 listopada 2015 r.

- Kanał Dniepr-Bug – konieczna jest rekonstrukcja niektórych hydrotechnicznych urządzeń stoku wschodniego (śluz wodnych, spustów wodnych);

- Prypeć: konieczna jest budowa 3 nowych węzłów wodnych, a także przeprowadzenie określonych robót w korycie z uwzględnienie, minimalizacji możliwych negatywnych następstw dla środowiska.

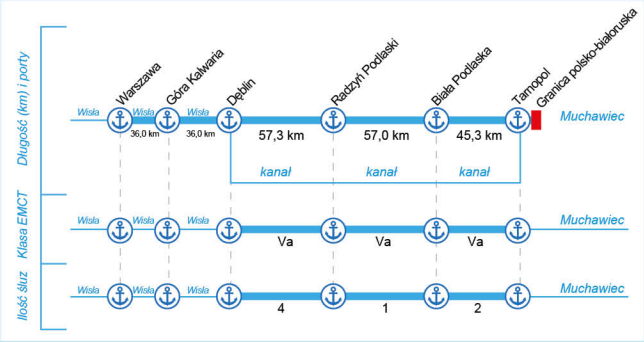


Wariant regulacji rzeki Prypeć, przewidujący budowę trzech jazów.
Źródło: RUBP „Dniepro-Bużański Szlak Wodny

na odcinku ukraińskim:

- Prypeć: konieczne są roboty pogłębieniowe na niektórych odcinkach;
- Dniepr: konieczna jest modernizacja części śluz.

- Najważniejszym warunkiem powodzenia projektu wydaje się przywrócenie żeglowności na polskiej części drogi wodnej E-40, włączając w to stworzenie warunków dla masowych przewozów towarów Wiślańską drogą wodną, a także budowę nowego kanału, łączącego polski i białoruski odcinek drogi wodnej E-40.
- Z trzech proponowanych wariantów przebiegu kanału Wisła-Muchawiec najbardziej optymalny jest trzeci wariant, biegnący od rzeki Wisła w rejonie ujścia rzeki Wieprz do rzeki Muchawiec w rejonie Brześcia.
- Po przeprowadzeniu wszystkich koniecznych prac na drodze wodnej E-40 można będzie używać następujące rodzaje jednostek pływających:
  - **na zrekonstruowanym polskim odcinku:** z zanurzeniem 2,5 m (obecnie na znacznej długości polskiego odcinka – mniej niż 1 m)
  - **na odcinku białoruskim:** w ciągu 5 lat po rozpoczęciu prac budowlanych – do 2 m; w ciągu 15 lat – do 2,4 m obecnie 1,25 – 1,6 m).
  - **na odcinku ukraińskim (Dniepr):** 3,0 – 4,1 m.
- Obliczenia potwierdzają techniczną możliwość zaopatrzenia dostatecznej ilości wody w projektowanym kanale Wisła-Muchawiec. Jednocześnie dalsze opracowanie projektu systemu dostarczania wody wymaga dodatkowych badań, uwzględniających możliwe zmiany klimatu i kwestie wykorzystania transgranicznych zasobów wodnych.



Schemat międzynarodowej drogi wodnej
na odcinku Wisła-Terespol: Wariant 3
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku. Wydział Ekonomiki i Prawa.
Opracowanie własne

Finansowe, prawne i instytucjonalne aspekty drogi wodnej E-40,

czyli Możliwości finansowania rewitalizacji drogi wodnej E-40, odniesienie tej idei do prawa narodowego i europejskiego, kwestie organizacyjne, które należałoby rozwiązać w przypadku realizacji

W TYM ROZDZIALE STUDIUM WYKONALNOŚCI:

- Przeprowadzono **ocenę wpływu obecnego kryzysu finansowego** na wartość kredytów i finansową rentowność projektu.
- Dokonano przeglądu **instytucji finansowych**, które mogłyby zaoferować środki dla realizacji projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40.
- Przeanalizowano **doświadczenia innych krajów**, a także przeprowadzono porównanie projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40 z innymi podobnymi projektami w Europie – w pierwszej kolejności, z punktu widzenia kosztów i możliwości finansowania.
- Przeprowadzono obszerny **przegląd dokumentów i aktów prawnych**, mających zastosowanie w przypadku odtwarzanie drogi wodnej E-40 z punktu widzenia międzynarodowych porozumień, dokumentów unijnych i narodowych systemów prawnych Polski, Białorusi i Ukrainy.

PODSTAWOWE WNIOSKI Z ANALIZY FINANSOWYCH, PRAWNYCH I INSTYTUCJONALNYCH ASPEKT W DROGI WODNEJ E-40:

- W warunkach obecnego kryzysu finansowego projekt ma dobre szanse na uzyskanie kredytu od banków państwowych i prywatnych, a także prywatnych przedsiębiorstw.
- Inwestycje związane z odtworzeniem drogi wodnej E-40, mogą znaleźć finansowanie z następujących źródeł:
  - fundusze Unii Europejskiej;
  - budżety krajowe;
  - kredyty preferencyjne międzynarodowych instytucji finansowych;
  - kapitał prywatny.

- Szczególnie perspektywicznym źródłem finansowania wydaje się Europejski Fundusz Inwestycji Strategicznych. Konieczne jest skierowanie wysiłków na wniesienie powyższych inwestycji do planu prac, które w przyszłej perspektywie mogłyby być współfinansowane z budżetu UE.
- Analiza dokumentów i aktów prawnych nie ujawniła istotnych przeszkód prawnych, nie pozwalających na podjęcie kroków dla odtworzenia drogi wodnej E-40. Dokumenty te podkreślają znaczenie rozwoju żeglugi śródlądowej dla obniżenia zewnętrznych obciążeń transportu, w szczególności celem zmniejszenia emisji gazów i zmniejszenia następstw zmian klimatycznych.
- Niezwykle duże znaczenie ma udział rządów krajowych w realizacji projektu odtworzenia drogi wodnej E-40 (zwłaszcza na odcinku od rzeki Muchawiec do Wisły).
  - Po pierwsze w celu zatrzymania degradacji dróg wodnych i poprawy ich stanu, konieczne jest systematyczne wdrażanie polityki państwowej, skierowanej na rozwijanie żeglugi śródlądowej, a także adekwatne zabezpieczenie finansowe tejże działalności.
  - Po drugie, pożądany byłby finansowy udział państwa w finansowaniu projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40 – niezależnie od tego, że wszelkie pozostałe wsparcie tego projektu także zwiększą szanse na pozyskanie kredytu na warunkach ulgowych, a także zwiększą zainteresowanie projektem innych krajów i instytucji w Europie.
- Proces odtworzenia drogi wodnej E-40 byłby bardziej zorganizowany w przypadku podpisania przez Polskę, Białoruś i Ukrainę porozumienia międzyrządowego o stworzeniu odpowiedniej Komisji Rzecznej.
- Ażeby proces rozwoju żeglugi na całej długości drogi wodnej E-40 oraz włączanie jej do sieci europejskich dróg wodnych przebiegało efektywnie, konieczne jest skierowanie wysiłków wszystkich zainteresowanych stron na promocję całej drogi wodnej E-40, a nie tylko jego poszczególnych odcinków narodowych.

Ujście Wisły do Zatoki Gdańskiej, źródło: ZMPG Gdańsk

Państwowe Przedsiębiorstwo Dróg Wodnych «Ukrvodszliach» źródło: PP «Ukrvodszliach»

Kanał Dniepr-Bug. Węzeł wodny nr 1 Duboj. źródło: RUEBP «Dnieprzańsko-Bużański Szlak Wodny»

Przewidywana wartość inwestycji, związanych z odtworzeniem drogi wodnej E-40

WEDŁUG OCEN EKSPERTÓW, W CELU ODTWORZENIA DROGI WODNEJ E-40 KONIECZNE SĄ NASTĘPUJĄCE ŚRODKI:

Prace po stronie białoruskiej:

- rekonstrukcja istniejących urządzeń hydrotechnicznych na wschodnim stoku Kanału Dniepr-Bug: **19,5 mln €**;
- roboty rzeczne zwiększające tor wodny, dopuszczające zanurzenie jednostek pływających na poziomie 2,4 m: **5 mln €**;
- budowa nowych węzłów wodnych na rzece Prypeć, łącznie ze śluzami, odpowiadających parametrom IV klasy międzynarodowej: **55 – 120 mln €**;
- utworzenie żeglownego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E-40 na polsko-białoruskiej granicy: **5 – 15 mln €**;
- modernizacja systemu wodnego kanału Dniepr-Bug – budowa zbiornika wodnego «Żyrovskoye»: **11,7 mln €**

RAZEM*
96,2–171,2 mln €

** bez uwzględnienia kosztów środków kompensacyjnych*

Prace po stronie polskiej:

- koszty inwestycyjne na rewitalizację Wiślańskiej drogi wodnej z uwzględnieniem wznowienia żeglowności na Dolnej i Środkowej Wiśle: **9 972,19 mln €**;
- koszty inwestycyjne budowy kanału żeglownego, łączącego Wisłę z Muchawcem (według wariantu 3): **1 943 mln €**

RAZEM
11 915,19 mln €

Prace po stronie ukraińskiej:

- koszty inwestycyjne i eksploatacyjne zrównoważonej i bezpiecznej pracy śluz rzecznych na Dnieprze w 2016 roku: **6,8 mln €**;
- inwestycje kapitałowe w rekonstrukcję śluz rzecznych na Dnieprze w ciągu najbliższych 5-ciu lat: **24,2 mln €**

RAZEM
31 mln €

PRZEWIDYWANY KOSZT EKOLOGICZNYCH ŚRODKÓW KOMPENSACYJNYCH

UA	mln €	1 – 1,55
BY	mln €	3,54 – 5,06
PL	mln €	417 – 596

421,54 – 602,61 mln €

SUMARYCZNA PRZEWIDYWANA WARTOŚĆ INWESTYCJI

UA	mln €	32 – 32,55
BY	mln €	99,74 – 176,26
PL	mln €	12 322,19 – 12

RAZEM

min **12 453,93** mln €

max **12 720** mln €

Dalsze kroki Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła

Po zakończeniu projektu «Odtworzenie drogi wodnej E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania» komisja transgraniczna będzie kontynuować prace w kierunku dalszego rozwoju i promocji idei rewitalizacji drogi wodnej E-40.

W szczególności, Komisja planuje:

W PERSPEKTYWIE KRÓTKOTERMINOWEJ (LATA 2016 – 2017): 2016 – 2017

- wysłanie studium wykonalności do organizacji międzynarodowych, ministerstw i resortów, organizacji pozarządowych i ekspertów, zainteresowanych odtworzeniem drogi wodnej E-40;
- przeprowadzenie oceny finalnego wariantu studium wykonalności przez ekspertów z odpowiednich ministerstw i resortów;
- kontynuacja działań skierowanych na włączenie wyników studium wykonalności do międzynarodowych, krajowych i regionalnych strategii rozwoju transportu;
- organizacja wystawy prezentującej wyniki studium wykonalności w ramach Dni Partnerstwa Wschodniego w Parlamencie Europejskim w Brukseli;
- przeprowadzenie posiedzenia Komisji, na którym omówione zostaną wyniki studium wykonalności i opracowany szczegółowy plan działań na kolejny okres;
- organizacja wspólnego spotkania przedstawicieli ministerstw z trzech krajów w sprawie międzynarodowej drogi wodnej E-40;
- opracowanie wniosku projektowego w celu pozyskania środków finansowych na przeprowadzenie wszechstronnej oceny oddziaływania środowiskowego (OOS) projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40 na terenie Polski, Białorusi i Ukrainy.

W PERSPEKTYWIE ŚREDNIOTERMINOWEJ (LATA 2018 – 2020): 2018 – 2020

- przeprowadzenie wszechstronnej oceny oddziaływania środowiskowego (OOS) projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40 z odpowiednimi konsultacjami;
- podjęcie prac prowadzących do zawarcia porozumienia międzyrządowego pomiędzy Polską, Białorusią a Ukrainą o statusie drogi wodnej E-40 i utworzeniu odpowiedniej komisji międzyrządowej;

- podjęcie działań zmierzających do włączenia drogi wodnej E-40 do Transeuropejskiej sieci w ramach działań poszerzających sieć do 2023 roku, wypełniających Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady UE 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- poszukiwanie źródeł finansowania dla opracowania dokumentacji projektowej rewitalizacji drogi wodnej E-40.

W PERSPEKTYWIE DŁUGOTERMINOWEJ (LATA 2021 – 2025):

- opracowanie dokumentacji projektowej i budowlanej dla projektu rewitalizacji drogi wodnej E-40.

Kontakty

Jeżeli zainteresował Państwa pomysł rewitalizacji drogi wodnej E-40 i chcielibyście się Państwo dowiedzieć więcej o działalności Komisji ds. Rozwoju Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła, prosimy o kontakt z Sekretariatem Komisji:

Andriej Aleksandrowicz Rekesz,
sekretarz Transgranicznej Komisji ds. Rozwoju
Szlaku Wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła,
tel.: +375 165 30 11 76
+375 44 785 13 58
faks: +375 165 31 60 20
secretary@e40restoration.eu

Zapraszamy także do odwiedzenia strony Komisji
www.e40restoration.eu

oraz grupy projektu na portalu Facebook:
www.facebook.com/groups/e40restoration

Partnerzy projektu wyrażają podziękowanie Unii Europejskiej za wsparcie projektu «Odtworzenie szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planowania» i pomoc w stworzeniu możliwości dla poprawy konkurencyjności terenów przygranicznych oraz poprawy dostępności regionu.

Unia Europejska

Unia Europejska złożona jest z 28 państw członkowskich, które postanowiły, aby stopniowo integrować swoją wiedzę, doświadczenie, zasoby oraz wspólnie decydować o swoich losach. Razem, w czasie rozwoju trwającego 50 lat, zbudowały one strefę stabilizacji, demokracji i zrównoważonego rozwoju, równocześnie zachowując różnorodność kulturową, tolerancję oraz indywidualną wolność. Unia Europejska jest zaangażowana w dzielenie się swoimi osiągnięciami oraz swoimi wartościami z krajami i ludźmi poza jej granicami.

www.europa.eu

Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI) jest inicjatywą Komisji Europejskiej skierowaną na rozwijanie współpracy Unii Europejskiej i państw partnerskich na rzecz zintegrowanego i zbalansowanego rozwoju regionalnego.

Głównym celem Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina na lata 2007 – 2013 jest wsparcie transgranicznych procesów rozwojowych.

www.pl-by-ua.eu

Niniejsza publikacja została stworzona dzięki pomocy Unii Europejskiej. Wyłączną odpowiedzialność za zawartość niniejszej publikacji ponosi Fundacja «Interakcja» oraz w żaden sposób nie może być ona postrzegana jako odzwierciedlenie poglądów Unii Europejskiej.

Tekst: Marina Borisowa, Irina Antonowa
Przy udziale: Andrieja Rekesza, Iwana Szczedrenok
Design i opracowanie: Julia Szarszawickaja

Wydrukowano w «TM ARGO-GRAFIKS» SA
RB, Mińsk, ul. Meleża 1, biuro 221, tel.: (017) 336 70 51.
Lic. nr 02330/110 z dn. 14.04.2014 r. przedłużona 14.04.2014 nr 67 do 30.04.19 Zamówienie nr 152076-2. Nakład 400 egzemplarzy.