

Droga wodna E40 – efekty środowiskowe i ekonomiczne

Jarosław Krogulec





Rys. 1. Międzynarodowa droga wodna E40

Źródło: Opracowanie na podstawie: *Map of the AGN network*, White paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport, Inland Transport Committee, UNECE New York and Geneva 2011.



Member countries: Poland, Belarus, Ukraine



Lead Partner:
 Republic Unitary Maintenance and
 Construction Enterprise "Dnepro-Bug
 Waterway" (Belarus)



Partners:
 Brest Regional Executive Committee
 (Belarus)



Local Foundation for Promotion of
 International Dialogue and Cooperation
 "Interakcia" (Belarus)



Marshal Office of the Lubelskie
 Voivodeship in Lublin (Poland)



Volyn Regional Department of Water
 Resources (Ukraine)



Association for regional and local
 development "Progress" (Poland)



Public Organization "Volyn Association
 of Scientists and Innovators" (Ukraine)



Commission
 on the development
 of the E40 waterway
 on the Dnieper-Vistula section

Project
**"RESTORATION
 OF THE E40 WATERWAY
 ON THE DNIEPER-VISTULA
 SECTION:**

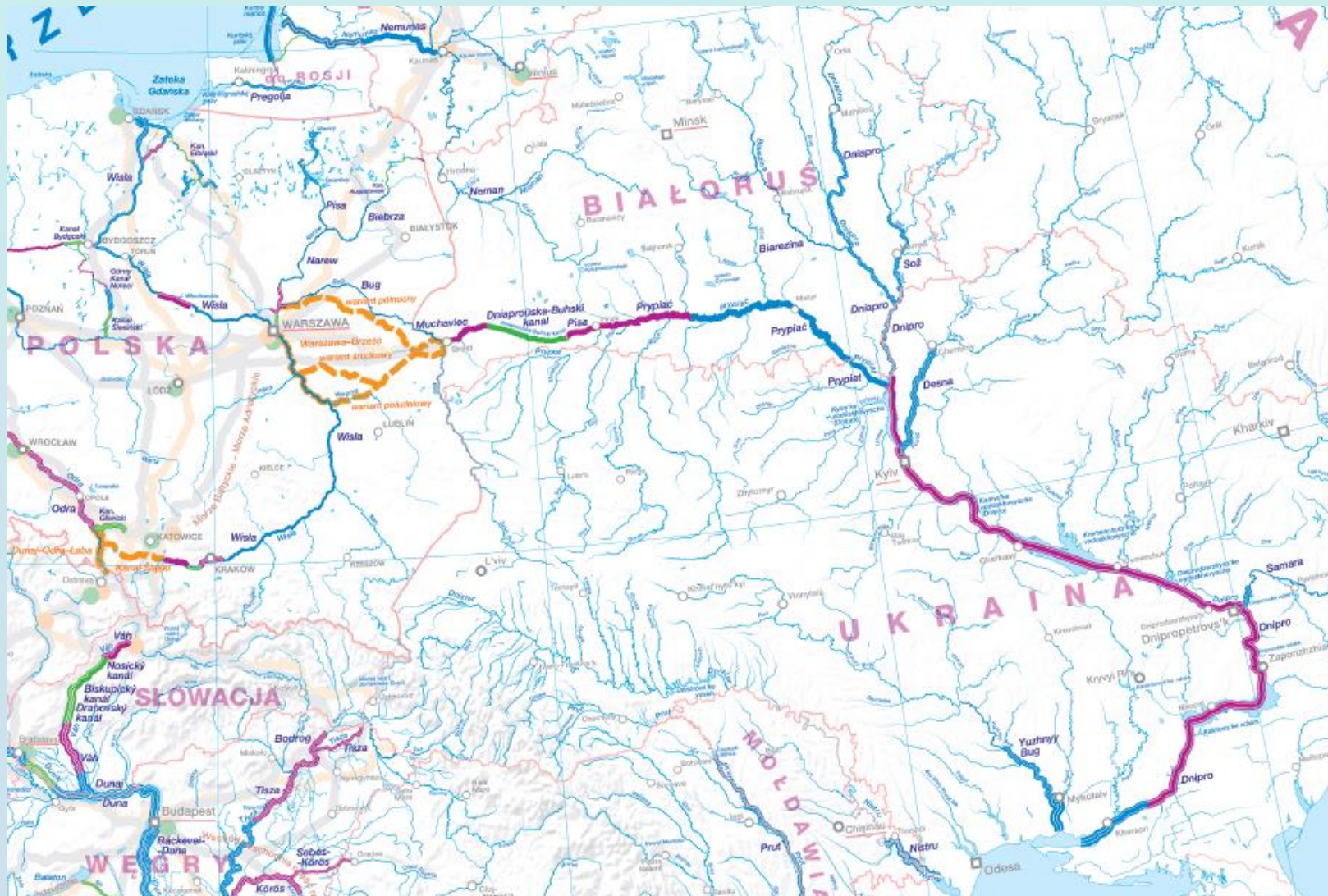
**from strategy
 to planning"**



This project is funded by the European Union



Partnership for nature and people



ЕВРОПЕЙСКИЕ ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

НАИМЕНОВАНИЕ ВОДНОГО ПУТИ	КЛАСС	ПРОТЯЖЕННОСТЬ
1. Обширный европейский водный путь от Балтийского моря до Черного моря	VI-VI	2400
2. Западный европейский маршрут от Атлантики до Северного моря	III-VI	8500
3. Восточный европейский маршрут от Балтийского моря до Черного моря	V-VI	4000
4. Северо-западный европейский маршрут от Северного моря до Балтийского моря	I-IV	2000
5. Северо-восточный европейский маршрут от Балтийского моря до Северного моря	VI	2000

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Виды	Судоходные каналы	Судоходные реки	Мелководья
I			
II			
III			
IV			
V			
VI			

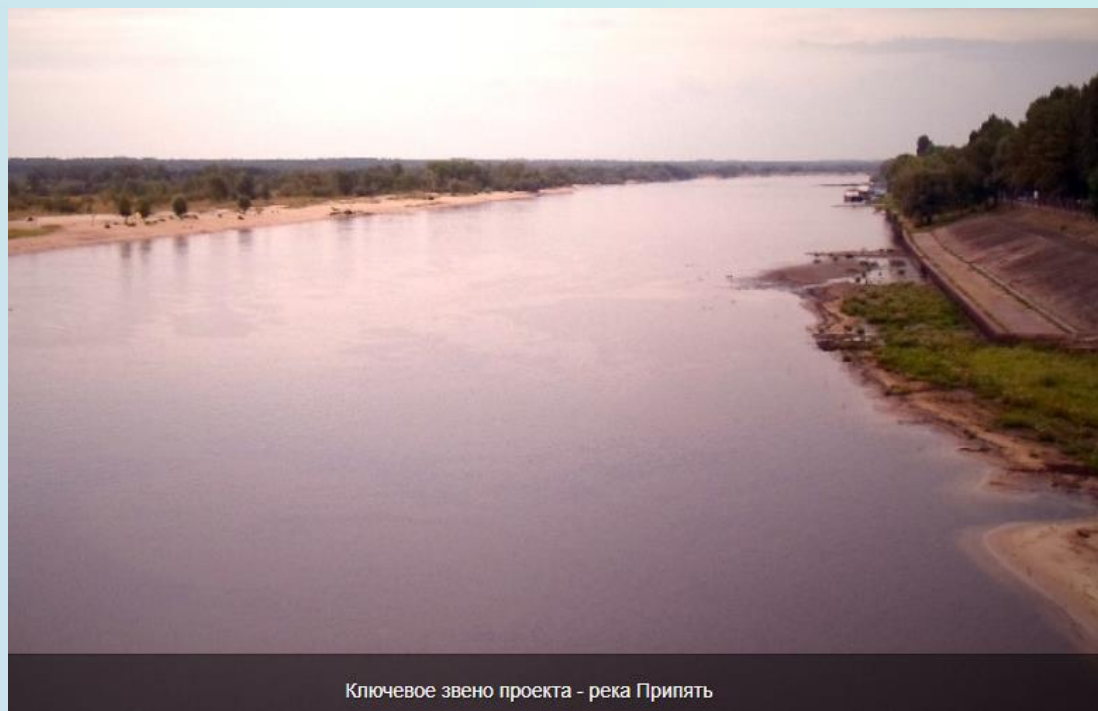


Partnership for nature and people

Kanał do Europy Droga wodna Gdansk - Kherson



Ключовым оdcинкiем
jest rzeka Pripyat





© С. Плыткевич
wildlife.by



© С. Плыткевич
wildlife.by

Inventory of Most Important Bottlenecks and Missing Links in the E Waterway Network

Resolution No. 49

Revision 1



UNITED NATIONS
New York and Geneva, 2013

GE.13-



III. Most important bottlenecks and missing links in the E waterway network by country

Poland

3. Wisla (E 40) from Biala Gora to Wloclawek and from Plock to Warszawa – upgrading from classes I and II to class Va is required.
4. Zeran Canal (E 40) from Zeran to Zegrze Lake – upgrading from class III to class Va is required.
5. Bug (E 40) from Zegrze Lake to Brest – upgrading to class Va is required. The depth is limited to 0.80 m for 210 days a year.

Obszary Natura 2000

- Dolina Dolnej Wisły PLB04003
- Dolina Środkowej Wisły PLB140004
- Kampinoska Dolina Wisły PLH140029
- Włocławska Dolina Wisły PLH040039
- Nieszawska Dolina Wisły PLH040012
- Dybowska Dolina Wisły PLH040011
- Solecka Dolina Wisły PLH040003
- Dolna Wisła PLH020033
- Dolina Dolnego Wieprza PLH060051
- Dolina Tyśmienicy PLB060004

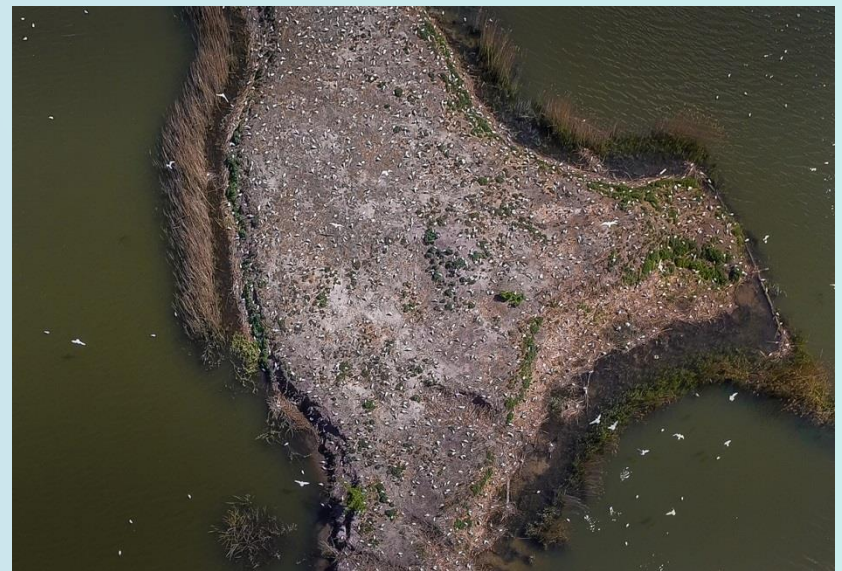
Kaskada Dolnej Wisły



Rys. 28. Schemat Dolnej Wisły z zaznaczeniem stopni wodnych KDW
 Źródło: Hydrodynamiczny model dolnej Wisły z uwzględnieniem kaskady stopni piętrzących. Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Gdańsk 2014.

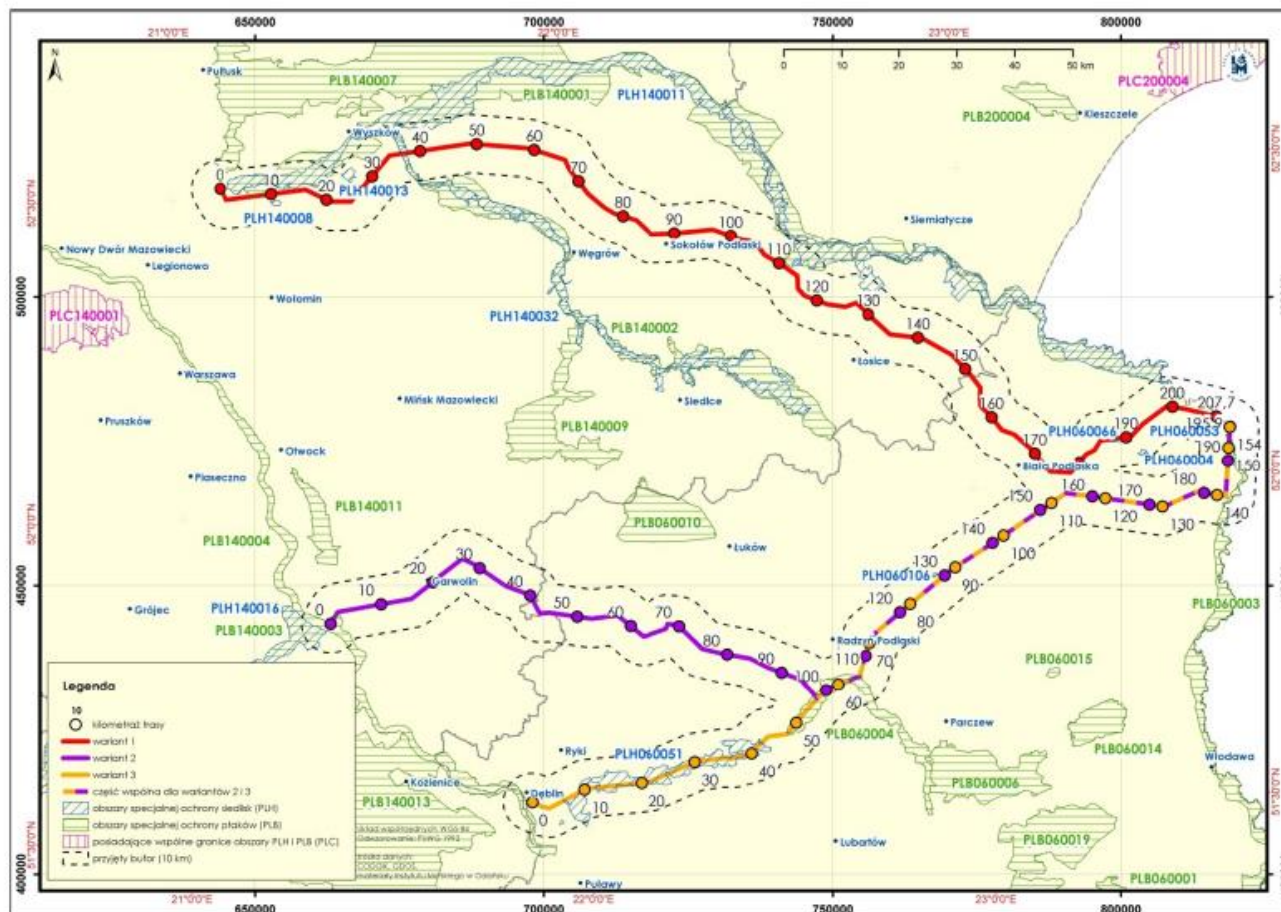


Rys. 29. Schemat Wisły Środkowej z zaznaczeniem stopni wodnych
 Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Zakład Ekonomiki i Prawa, opracowanie własne na podstawie koncepcji kaskady Wisły Środkowej z roku 1963





Oddziaływanie na obszary chronione



Rys. 20. Obszary Natura 2000 na tle trzech wariantów planowanej drogi wodnej
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Zakład Ekologii Wód, opracowanie własne

Oddziaływanie na obszary chronione

Tabl. 34. Zestawienie liczby i powierzchni (w km²) obszarów chronionych zlokalizowanych w rejonie trzech planowanych wariantów drogi wodnej

Trasa	Rezerваты przyrody				Parki krajobrazowe				Obszary chronionego krajobrazu				Obszary Natura 2000				Łącznie wszystkie obszary chronione			
	bezpóśrednio	powierzchnia	pozostałe w 10-km buforze	powierzchnia	bezpóśrednio	powierzchnia	pozostałe w 10-km buforze	powierzchnia	bezpóśrednio	powierzchnia	pozostałe w 10-km buforze	powierzchnia	bezpóśrednio	powierzchnia	pozostałe w 10-km buforze	powierzchnia	bezpóśrednio	powierzchnia	pozostałe w 10-km buforze	powierzchnia
Wariant I	2	1,58	12	9,32	2	1041,23	0	0	2	1907,55	1	303,43	4	1155,67	7	1303,42	10	4106,03	20	1616,17
Wariant II	0	0	2	0,43	0	0	0	0	2	850,57	1	20,89	2	354,60	4	672,39	4	1205,17	7	693,71
Wariant III	0	0	3	2,49	0	0	0	0	2	486,17	1	20,89	3	436,42	2	0,62	5	922,59	6	24,00

Źródło: Instytut Morski w Gdańsku – Zakład Ekologii Wód, opracowanie własne

Wariant I – 10/20 obszarów (4/7 Natura 2000)

Wariant II – 4/7 obszarów (2/4 Natura 2000)

Wariant III – 5/6 obszarów (3/2 Natura 2000)

Oddziaływanie na grunty rolne i siedliska przyrodnicze

1. Wybudowanie kanału zgodnie z Wariantem I spowoduje utratę ponad 1000 ha gruntów ornycy dobrej klasy
2. Oddziaływania na różnorodność siedliskową będą wynikały z wykonania wykopu pod kanał, który spowoduje nieodwracalne zniszczenie siedlisk i zbiorowisk roślinnych w pasie o szerokości minimum 50 m.
3. Znacznie większy obszar obejmą oddziaływania pośrednie, które będą spowodowane zakłóceniami naturalnych rytmów zróżnicowanego poziomu wody , co jest bardzo istotne dla prawidłowego rozwoju starorzeczy, wszystkich rodzajów łąk i zarośli w dolinach rzecznych a także torfowisk, łągów czy olsów.

Oddziaływanie na doliny rzeczne

1. Obszarem bardzo cennym pod względem przyrodniczym i krajobrazowym jest Dolina Dolnego Wieprza, położona na przebiegu Wariantu III. Unikatowość tego obszaru wynika głównie z naturalnego charakteru rzeki.
2. W Dolinie Wieprza występują coroczne wiosenne wylewy zasilające siedliska od nich zależne i tworzące idealne warunki dla licznie migrujących ptaków (głównie blaszkodziobych oraz siewkowych). Dominującym siedliskiem na tym obszarze są ekstensywnie uprawiane łąki, powoli zarastające starorzecza, różne rodzaj lasów łągowych oraz wysokie skarpy stanowiące siedlisko dla muraw kserotermicznych. Większa część doliny jest chroniona w ramach programu Natura 2000 (PLH060051 Dolny Wieprz).

Koszty

- **A. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej (E30):**
 - PLN 2.9 mld do 2020;
 - PLN 27.8 mld w okresie 2021-2030,
 - Łącznie PLN 30.7 mld;
- **B. Droga Wodna rzeki Wisły (E40) odcinek od Warszawy do Gdańska:**
 - PLN 3.5 mld do 2020;
 - PLN 28 mld w okresie 2021-2030,
 - Łącznie PLN 31.5 mld;
- **C. Droga Wodna Odra – Wisła (E70):**
 - PLN 2.5 mld do 2020;
 - PLN 4 mld w okresie 2021-2030,
 - Łącznie PLN 6.5 mld;
- **D. Droga Wodna rzeki Wisły (E40) odcinek od Wisły do Brześcia:**
 - PLN 8,1 mld w okresie 2021-2030,
 - **Łączny koszt: 76,8 miliardów PLN = 21 mld USD (2018 – 2030)**

(źródło: <https://polishinstitute.pl/water/>)

Wszystko już było

O dalsze umacnianie roli nauki
w społeczno-gospodarczym rozwoju kraju
i zagospodarowaniu Wisły
– XII PLENUM KOMITETU
CENTRALNEGO PZPR



Warszawa, 15 czerwca 1978 r. Pierwszy Sekretarz KC PZPR Edward Gierek zagaja obrady XII Plenum. W Prezydium siedzą członkowie Biura Politycznego (od lewej): Zdzisław Grudzień, Stanisław Kania, Jerzy Olszowski, Wojciech Jaruzelski, Edward Babiuch, Piotr Jaroszewicz, Henryk Jabłoński, Władysław Kruczek, Jan Szydłak, Mieczysław Jagielski, Stanisław Kowalczyk

**Uchwała Komitetu Centralnego PZPR
w sprawie kompleksowego programu
zagospodarowania i wykorzystania Wisły
oraz zasobów wodnych kraju**

Z myślą o przyszłości Ojczyzny Komitet Centralny PZPR uznaje za niezbędne przygotowanie programu zagospodarowania i właściwego wykorzystania zasobów wodnych kraju. Znaczenie tego przedsięwzięcia jest doniosłe. Polska bowiem podobnie jak wiele innych krajów świata, stoi w obliczu powiększającego się deficytu wody. Niedostatek i nieracjonalne gospodarowanie wodą, a także groźba rosnącego jej zanieczyszczenia mogą poważnie utrudnić rozwój społeczno-gospodarczy kraju. Kompleksowe zagospodarowanie naszych zasobów wodnych, przede wszystkim Wisły i jej dorzecza, a także dorzeczy Odry i Warty, stanowi warunek zaspokojenia potrzeb kraju w wodę obecnie i w przyszłości. Racjonalne ukształtowanie tych zasobów jest niezbędne dla zaspokojenia szybko rosnącego zapotrzebowania na wodę w wielkich aglomeracjach miejskich, w rolnictwie i przemyśle. Konieczne jest zwłaszcza zapewnienie właściwej jakości wód.

Kluczowe miejsce w tym programie zająć powinno zagospodarowanie Wisły.

Kompleksowe zagospodarowanie i wykorzystanie zasobów wodnych Wisły stanowi kolejne, ważne ogniwo w strategii rozwojowej wytyczonej przez VI i VII Zjazd partii. Dotychczasowe osiągnięcia socjalistycznej Polski, jej ogromny już i nowoczesny potencjał ekonomiczny stworzony w latach siedemdziesiątych — pozwalają podjąć to nowe zadanie i gwarantują jego wykonanie.

Komitet Centralny PZPR zaleca rządowi przygotowanie programu realizacji w latach 1981—2000 tego przedsięwzięcia. Komitet Centralny przedstawi go do akceptacji VIII Zjazdowi partii.

Zespoleni w służbie krajowi, wyznaczamy sobie cele ambitne, na miarę najlepszych tradycji i najgorętszych aspiracji naszego narodu. To, co wspólnie dziś podejmujemy określa teraźniejszość i przyszłość Ojczyzny, tworzy jej siłę i zasobność, umacnia jej godną pozycję w Europie i świecie.

Uczyńmy z Wisły symbol rozkwitu socjalistycznej Polski, szlak wiodący w przyszłość.

**Komitet Centralny
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej**

Warszawa, 16.VI.1978 r.

Polska Akademia Nauk - Komitet Ochrony Przyrody
**Ochrona przyrody i środowiska w dolinach nizinnych
rzek Polski** (red. L.Tomiałojć)
Wydawnictwo Instytutu Ochrony Przyrody PAN, Kraków 1993, s. 121-134

Przemysław CHYLARECKI i Wiesław NOWICKI

Przewidywany wpływ planowanej Drogi Wodnej Wschód-Zachód na awifaunę*

Podsumowując, można stwierdzić, że plany urządzenia Drogi WZ stoją w jaskrawej sprzeczności z wymaganiami ochrony ptaków. Jedynymi przesłankami przemawiającymi za budową Drogi WZ są korzyści finansowe firm zaangażowanych w jej realizację. Postulowane ogólnospołeczne korzyści ekonomiczne są trudne do przewidzenia, a często sprzeczne z faktami obserwowanymi w innych krajach Europy. W tej sytuacji nie widzimy żadnej wyższej racji natury ogólnospołecznej, przemawiającej za poświęceniem praktycznie nieodnawialnych zasobów środowiska przyrodniczego kraju na korzyść idei budowy Drogi WZ.

Przemysław Chylarecki

Wiesław Nowicki

OTOP



ZB nr 6(48/93, Czerwiec 1993

Długi jako efekt chybionych projektów

- W roku 1973 stan zadłużenia w walutach wymiennalnych przekroczył ówczesny poziom rocznych wpływów z eksportu w tych walutach
- W 1980 zadłużenie zagraniczne w walutach wymiennalnych osiągnęło poziom 24,1 mld USD
- W 1981 roku rząd Jaruzelskiego poinformował Klub Paryski o wstrzymaniu spłat zadłużenia zagranicznego w wysokości 25,5 miliarda USD z powodu niewypłacalności PRL
- W 1985 zadłużenie zagraniczne wynosiło 53,1% dochodu narodowego wytworzonego

- Kredyty zagraniczne PRL mające przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji gospodarczych pomiędzy Polską a krajami rozwiniętymi okazały się w rzeczywistości istotną barierą rozwoju
- **Dopiero 29 października 2012 roku poinformowano o spłacie całego długu z tzw. „czasów Gierka”**

Zmiany zadłużenia w walutach wymiennalnych (w mld USD) w okresie PRL

Rok	Nominalnie	Wartość realna długu w 2005
1946	0,2	2,0
1955	0,3	2,2
1963	1,0	7,0
1970	1,1	6,4
1976	8,4	28,8
1980	24,1	57,1
1985	29,3	53,2
1989	40,8	64,3
1990	46,1	68,9

Długi jako efekt chybionych projektów

- Misconception 1: Many believe incorrectly that any proposed development is inherently desirable, because it will generate jobs and economic growth. This misperception must be countered vigorously because some projects become major money losers, creating large public debts, the costs of which must ultimately be borne by taxpayers.
- Błędne przekonanie 1: Wielu błędnie uważa, że proponowany rozwój jest z natury pożądany, ponieważ generuje miejsca pracy i wzrost gospodarczy. Należy przeciwdziałać temu błędnemu przekonaniu, ponieważ niektóre projekty kończą się kląpą, powodując duże zadłużenie publiczne, którego koszty muszą ostatecznie ponieść podatnicy.
- *Laurance W.F. 2018. Conservation and the Global Infrastructure Tsunami. Trends in Ecology and Evolution. ISSUE 2401*
- *Laurance W.F. & Burgués Arrea I. 2017. Roads to riches or ruin? Global infrastructure expansion must balance social benefits and environmental hazards. Science VOL 358 ISSUE 6362*

Dziękuję !

Jarosław Krogulec

