



Rzeki dla zrównoważonego rozwoju

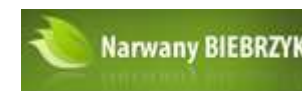
KRR o żegludze wielkotowarowej

Jacek Engel
Fundacja Greenmind 



TAIMEN

Coalition Clean Baltic
FOR PROTECTION OF THE BALTIC SEA ENVIRONMENT



www.biebrzyk.pl

Stanowisko KRR – dlaczego?

Potrzebny głos społeczny:

- założenia rządowego Programu z sprzeczne z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju
- brak strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
- brak konsultacji, otwartego dialogu

Stanowisko KRR – o czym?

▪ **środowisko:**

- ❑ dewastacja ponad 1 000 km koryt i dolin rzecznych
- ❑ zagrożone 2 parki narodowe, 14 parków krajobrazowych, dziesiątki obszarów Natura 2000
- ❑ bariery migracyjne dla wielu gatunków ryb (również o znaczeniu gospodarczym)
- ❑ zwiększona emisja gazów cieplarnianych

▪ **gospodarka:**

- ❑ trendy transportowe na świecie
- ❑ koszty niedoszacowane /korzyści przecenione
- ❑ zniszczenie podstaw turystyki i rekreacji obszarów nadmorskich i dolin rzecznych
- ❑ zagrożenie dla kolei

▪ **społeczeństwo:**

- ❑ wzrost zagrożenia powodziowego
- ❑ ograniczenie dostępu do czystej wody
- ❑ ograniczenie dostępu do „żyjących rzek”

Emisja CO₂- nakłady energii na tkm

Odległość, na jaką można przewieźć 1 t ładunku przy takim samym nakładzie energii



Infografika prezentowana przez MGMIŻŚ
(dane z Niemiec z 1989 r.)

Emisja CO₂- nakłady energii na tkm

Odległość, na jaką można przewieźć 1 t ładunku przy takim samym nakładzie energii



na podstawie EUROSTAT 2015 (dane dla UE za 2014 r.)

**Kolej ponad trzykrotnie efektywniejsza od żeglugi w przewozie towarów,
aż ośmiokrotnie efektywniejsza w przewozach pasażerskich**

Trendy transportowe

Wodny transport śródlądowy

Niemcy:

- na dużą skalę tylko Ren
- Łaba: spadek tonażu o 80% w ciągu 18 lat

USA:

- Spadek masy towarowej o 15% (2006-13)

UE:

- Stały 6% udział żeglugi towarowej



Koszty / korzyści

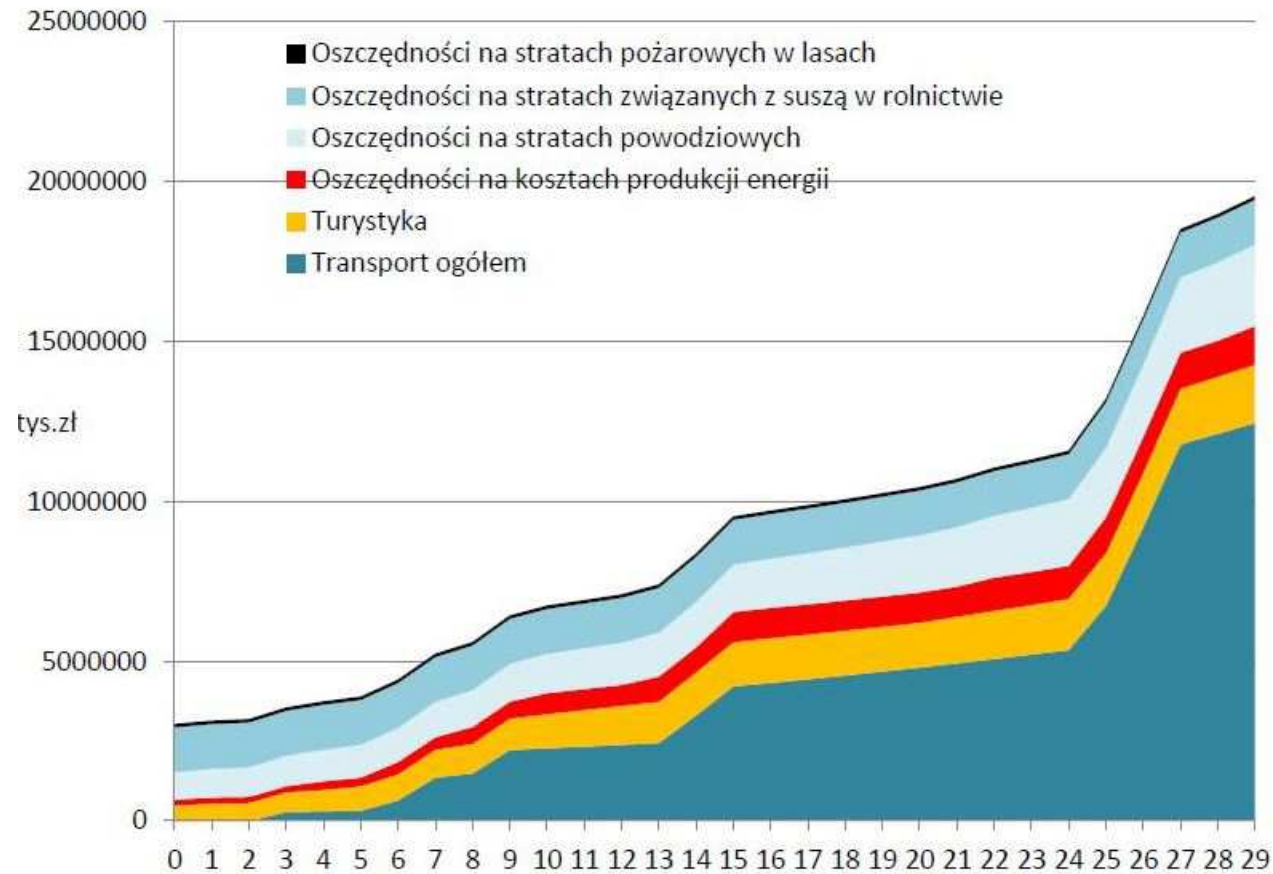
■ Koszty:

- inwestycyjne: nie 70-90, ale ponad **200** mld PLN na same drogi wodne
- inwestycyjne: nie wliczone przebudowy mostów i tras dojazdowych (**linie kolejowe !**)
- utrzymaniowe: niedoszacowane (nie wliczono wszystkich) – min. **kilkaset** mln PLN rocznie (Łaba: 30 mln EUR/rok)
- zewnętrzne (środowiskowe): nie uwzględnione zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji

Koszty / korzyści (2)

- **Korzyści (szukamy 300 mld PLN):**
 - ryzykowne założenia kalkulacji oszczędności przewoźników (samochód/barka, nie kolej/barka)
 - błędne założenia dot. emisji CO₂
 - przeszacowane korzyści z unikniętych strat powodziowych
 - wyimaginowane korzyści dodatkowe (ochrona przeciwpożarowa lasów; zwalczanie suszy)
 - zaliczone do korzyści pozycje neutralne, czyli transfery środków (np. opłaty za żeglugę dla rzgw, podatki od większych obrotów portów);

Koszty / korzyści (2a)



Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R. 2015

Koszty / korzyści (3)

■ doświadczenia krajowe:

□ PLANY:

- Kaskada Dolnej Wisły (9 stopni) w 29 lat, 1 st. w 3-6 lat

□ DOŚWIADCZENIA:

- Zbiornik Świnna Poręba – 2,5 mld PLN, budowany od 30 lat, wciąż nieukończony
- stopień Nieszawa/Siarzewo – wzrost kosztów budowy z 1 do 3 mld PLN w ciągu 15 lat
- Droga Wodna Górnej Wisły - utrzymanie 2004-13: koszty: 90 mln PLN, przychody: 0,35 mln PLN; wozi się urobek z pogłębiania (30 tys. t rocznie)

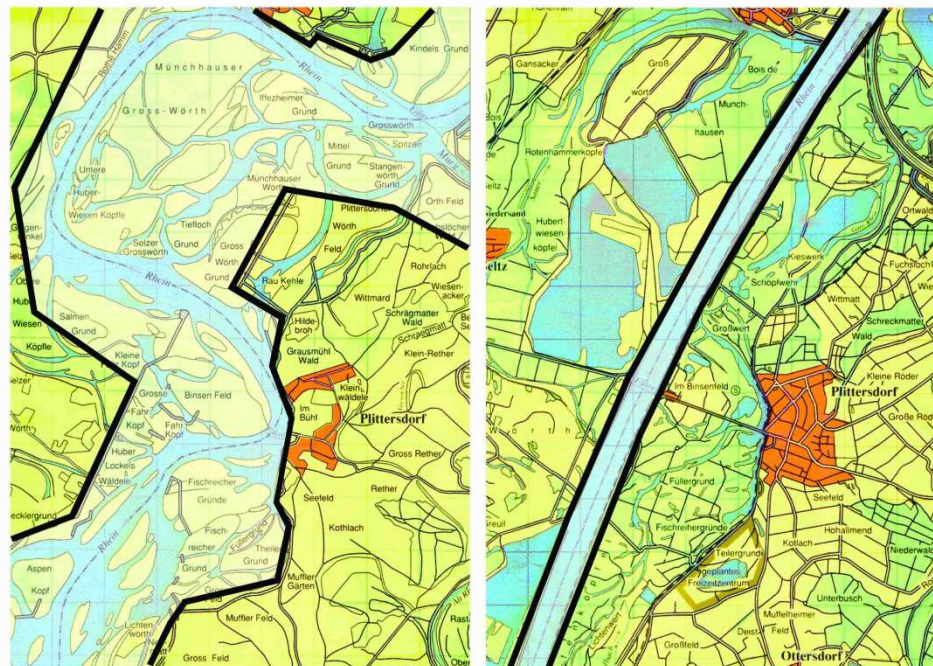
Skutki społeczne

■ ryzyko powodziowe:

- żadnych dowodów na zmniejszenie ryzyka powodzi w dokumentach rządowych
- udowodnione zmniejszenie retencji korytowej (np. stopień Niepołomice – 2,4 mln m³)
- odcięcie koryt od terenów zalewowych, skracanie długości, prostowanie łuków **zwiększa ryzyko powodziowe**

Ryzyko powodziowe – górny Ren

- wyprostowanie koryta i utrata 85% terenów zalewowych **na potrzeby żeglugi**
- **skutek:** powodzie „stuletnie” w XX w. wystąpiły 5-krotnie





Rzeki dla zrównoważonego rozwoju

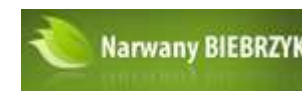
Dziękuję za uwagę

Jacek Engel
Fundacja Greenmind 



TAIMEN

Coalition Clean Baltic
FOR PROTECTION OF THE BALTIC SEA ENVIRONMENT



www.biebrzyk.pl

Rzeki dla zrównoważonego rozwoju

