



Warszawa, dnia 5 lutego 2014 roku

Fundacja Greenmind  
ul. Kaleńska 7 m.33, 04-367 Warszawa

### **Uwagi Fundacji Greenmind do Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)**

W związku z:

- brakiem w Strategii Rozwoju Transportu i Dokumentie Implementacyjnym (DI) uzasadnienia ekonomicznego dla podejmowania inwestycji w zakresie transportu śródlądowego, które byłoby oparte o analizy: potrzeb, korzyści-kosztów, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych oraz efektywności nakładów ponoszonych na rozwój tej gałęzi transportu,
- faktem, iż DI nie wychodzi naprzeciw Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającemu decyzję nr 661/2010/UE,
- koniecznością oceny inwestycji z zakresu transportu śródlądowego pod kątem ich wpływu na stan wód w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) i zgodności z prawem UE, w ramach tzw. masterplanów dla dorzeczy Odry i Wisły (element warunkowości ex ante),
- niekorzystnymi dla żeglugi uwarunkowaniami hydrologicznymi i ekologicznymi polskich rzek oraz warunkami meteorologicznymi,
- kontrproduktywnością większości proponowanych inwestycji w kontekście wyzwań związanych z zarządzaniem ryzykiem powodziowym,

Fundacja Greenmind stoi na stanowisku, iż z Dokumentu Implementacyjnego należy usunąć inwestycje z zakresu transportu śródlądowego lub dokonać weryfikacji proponowanych inwestycji w oparciu o analizy ekonomiczne, oceny dokonane w ramach tzw. masterplanów, zapisy Rozporządzenia Nr 1315/2013, faktyczne znaczenie transportowe.

#### Uzasadnienie

1. Dokument Implementacyjny nie określa celów, jeśli chodzi o udział wodnego transportu śródlądowego w podziale zadań przewozowych. Można zatem domniemywać, że udział ten pozostanie, podobnie jak w chwili obecnej, marginalny. W związku z tym potencjalne korzyści dla środowiska (które miałyby miejsce, gdyby gałąź ta była w stanie przejąć znaczącą część zadań

przewozowych od transportu drogowego) są znikome w stosunku do potencjalnie znaczącego oddziaływania na środowisko projektów wspierających żeglugę śródlądową.

2. DI powinien przewidywać jedynie wsparcie projektów uzasadnionych ekonomicznie i środowiskowo, dostosowanych do zachodzących zmian klimatycznych.
3. Proponowane wsparcie dla projektów z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej nie zostało oparte o analizy potrzeb ani analizy ekonomiczne (koszty-korzyści, z uwzględnieniem kosztów środowiskowych i innych kosztów zewnętrznych), badające również efektywność wydatkowanych dotychczas środków na rozwój tej gałęzi środków. Istniejące opracowania, np. „Analizy uwarunkowań i efektywności ekonomicznej rozwoju odrzańskiej drogi wodnej” wskazują na brak uzasadnienia ekonomicznego dla rozwoju tej gałęzi transportu w Polsce.
4. Należy podkreślić, iż w uwarunkowaniach polskich (niestabilne warunki hydrologiczne, cenne ekosystemy wodne i z wodami związane) transportu śródlądowego, poza starannie zaadaptowanym do tych warunków małogabarytowym transportem turystycznym (który zresztą powinien znaleźć się poza DI), nie można z góry traktować jako proekologiczny.
5. Uwarunkowania związane z dyrektywami dot. sieci Natura 2000 i Ramową Dyrektywą Wodną to kolejne, po analizach potrzeb oraz kosztów-korzyści, które każą patrzeć na rozwój śródlądowych dróg wodnych wyjątkowo ostrożnie. W kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej należy podkreślić jeden z warunków ex-ante, który Polska musi wdrożyć, a który wymaga m.in., by w masterplanach oraz planach gospodarowania dla dorzeczy Wisły i Odry uwzględnić także inwestycje z zakresu transportu śródlądowego. Dodatkowo, podkreślić należy, iż w warunkach polskich dostosowanie rzek do transportu śródlądowego, zwłaszcza towarowego, wymagające przekształceń profilu poprzecznego i podłużnego koryt oraz budowa zbiorników niezbędnych dla alimentacji wód na potrzeby żeglugi będzie kontrproduktywne w stosunku do wysiłków ukierunkowane na zarządzanie ryzykiem powodziowym i ograniczanie tego ryzyka (związane z dyrektywą 2007/60/WE). Bez działań powodujących utratę różnorodności biologicznej, w tym ekosystemów wodnych i od wód zależnych, oraz kontrproduktywnych w stosunku do koniecznej adaptacji do zmian klimatu np. zabudowy regulacyjnej swobodnie płynącej rzeki nie jest możliwa realizacja projektów z listy projektów śródlądowych.
6. DI, a także dokument strategiczny (Strategia Rozwoju Transportu), powinien wychodzić naprzeciw zapisom Rozporządzenia 1315/2013, w szczególności art. 14-16 oraz art. 39.
7. DI nie powinien zawierać inwestycji nie mających znaczenia dla rozwoju transportu na poziomie międzynarodowym lub, co najmniej, krajowym tj. o znaczeniu regionalnym lub lokalnym, w tym w zakresie transportu śródlądowego o charakterze turystycznym (jak np. rewitalizacja szlaku żeglownego do parametrów drogi wodnej II klasy).

Jecek Engel  
/Prezes/  
Fundacja Greenmind