

Beata Szydło, prezes Rady Ministrów
Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żeglugi
śródlądowej

**Szanowna Pani Premier
Szanowny Panie Ministrze**

Komitet Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej PAN, zrzeszający pochodzących z różnych instytucji naukowych specjalistów zajmujących się środowiskiem naturalnym, chce wyrazić głębokie zaniepokojenie założeniami do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, przedłożonymi przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej i przyjętymi uchwałą Rady Ministrów. Przed pracami nad szczegółowymi rozwiązaniami trzeba przypomnieć podstawowe kwestie, które powinny być uwzględnione przy rozpatrywaniu wszelkich działań związanych z polskimi rzekami.

- 1) Ingerencje człowieka w przyrodę muszą być oparte o możliwie dobre rozpoznanie warunków naturalnych i nowoczesną waloryzację zasobów przyrody, uwzględniającą analizę dóbr i usług ekosystemu. Taka analiza powinna być oparta na przesłankach socjoekonomicznych (elementy przyrody, które da się wycenić w systemie rynkowym), waloryzacji biologicznej (ocena wartości przyrodniczych bez elementu rynkowego) i ocenie wartości socjokulturowej (wartości estetyczne, duchowe i kulturowe). Wiele polskich rzek, w tym Wisła, jest słabo poznanych pod względem przyrodniczym i pod względem waloryzacji. Nie mamy podstaw do wymienionych ocen, bez których działania gospodarcze są niezwykle ryzykowne i grożą nieodwracalnymi stratami. Planowana przebudowa koryt rzecznych do standardów dróg wodnych będzie się wiązać z wielkoskalowym zniszczeniem cennych ekosystemów dolin rzecznych. Proponowane zmiany zagrażają funkcjonowaniu sieci obszarów chronionych Natura 2000 na terenie kraju. Znacząco upośledzają również możliwości pełnienia przez doliny rzeczne istotnych funkcji ekosystemowych. Oznacza to nie tylko straty środowiskowe, ale i wymierne straty ekonomiczne, które powinny zostać uwzględnione w rzetelnym rachunku kosztów i zysków wynikającym z realizacji programu.
- 2) Argument o ekonomicznym potencjale użegłowania polskich rzek musi być poddany szczegółowej ocenie. Jest co najmniej wątpliwe, by potencjał ekonomiczny żeglugi wielkotowarowej mógł zrekompensować nieuniknione straty w pozostałych obszarach gospodarki. Nie ma dotąd rzetelnej analizy potrzeb przewozowych dla krajowych dróg wodnych. Należy nadmienić, że dane Eurostatu wykazują spadek udziału śródlądowego transportu wodnego nawet w krajach o bardzo dobrze rozbudowanym systemie sieci dróg wodnych; np. w Niemczech udział ten spadł z 17-18% na początku lat 90. ubiegłego wieku do ok. 12% w ostatnich latach. Z danych GUS wynika, że ok. 45% pracy przewozowej transportu wodnego w Polsce w ostatnich latach to piasek i żwir transportowany na niewielkie odległości, kolejne 18% to węgiel. Struktura ta niewiele się zmieniła od końca lat 80. ubiegłego wieku. Warto zauważyć, że udział transportu kolejowego w Polsce w tym samym czasie spadł z ok. 60% do ok. 18%. Obecnie to raczej transport kolejowy jest postrzegany jako przyjazna

środowisku alternatywa dla transportu samochodowego. Dlaczego w takiej sytuacji mamy rozwijać – z ogromnymi kosztami środowiskowymi – transport wodny, zamiast rewitalizować transport kolejowy?

- 3) Komitet nie znajduje podstaw do twierdzenia, że proponowane działania gospodarcze mogą poprawić bezpieczeństwo powodziowe. Budowa kaskady zbiorników spotęguje ryzyko powodziowe i nie poprawi zaopatrzenia rolnictwa w wodę – to wymagałoby kosztownej infrastruktury, nieprzewidzianej w programie. W świetle współczesnej wiedzy, celów tych nie spełnia regulacja rzek, ale ich renaturalizacja, w tym usuwanie betonowych umocnień, budowa meandrów oraz tworzenie obsadzonych trzciną i krzewami zastoisk w celu zatrzymania wody jak najdłużej przed spłynięciem do morza. Takie działania nie tylko chronią przyległe okolice przed powodzią, ale utrzymują poziom wód gruntowych, poprawiają lokalny mikroklimat i podtrzymują różnorodność biologiczną. Jak najdłuższe zatrzymanie wody w rzece i naturalna filtracja przez żywe brzegi znacząco poprawia jakość wód. Renaturalizacja służy zarówno gospodarce, jak i przyrodzie. Warto również zauważyć, że wiele krajów podjęło tak poważne przedsięwzięcia, jak demontaż zapór, a badania wykazały, że takie działania przynoszą bardzo korzystne skutki przyrodnicze i gospodarcze (np. dla rybołówstwa).

Komitet Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej Polskiej Akademii Nauk zwraca się zatem z prośbą o weryfikację planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, a w szczególności o:

- a) rzetelną analizę kosztów rozwoju śródlądowych dróg wodnych, uwzględniającą koszty środowiskowe, oszacowane na podstawie waloryzacji zasobów przyrody oraz analizy dóbr i usług ekosystemowych;
- b) aktualizację danych o potrzebach przewozowych dla krajowych dróg wodnych oraz analizę ekonomicznej opłacalności rozwoju transportu wodnego w porównaniu z bardziej przyjaznym środowisku transportem kolejowym;
- c) zgodną z aktualnym stanem wiedzy analizę wpływu regulacji rzek na bilans wodny naszego kraju i na degradację ekosystemów rzecznych;
- d) ocenę związanego z planowanymi inwestycjami zagrożenia powodziowego.

W imieniu Komitetu Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej PAN



*prof. dr hab. Krzysztof Spalik
przewodniczący Komitetu*

Warszawa, dn. 17 października 2016 r.

Do wiadomości:

Prof. dr hab. Jan Szyszko, minister środowiska

Przewodniczący i wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa

Przewodniczący i wiceprzewodniczący Senackiej Komisji Środowiska

Prezes Polskiej Akademii Nauk

Prezes Polskiej Akademii Umiejętności