



## List otwarty do przedstawicieli WWF

### Żeglowne rzeki nie zagrażą środowisku!

Organizacje pozarządowe, stowarzyszenia, zespoły eksperckie, instytucje naukowe, przedsiębiorcy związani z żeglugą śródlądową apelują do przedstawicieli Fundacji WWF o zaprzestanie rozpowszechniania za pośrednictwem mediów nieprawdziwych informacji dotyczących rzekomych zagrożeń dla środowiska, jakie miałyby przynieść przywrócenie żeglugi na głównych polskich rzekach.

Są to informacje nieuprawnione, upubliczniane przed wykonaniem studiów wykonalności, badań i raportów środowiskowych. Na podstawie tych opracowań i analiz będzie dopiero można mówić o ewentualnym wpływie planowanych inwestycji na otoczenie i wyborze optymalnych rozwiązań. Obowiązujące w tym procesie procedury konsultacji tworzą właściwą przestrzeń do wypracowania optymalnych rozwiązań uwzględniających potrzebę ochrony walorów przyrodniczych rzek i ich dolin. Gwarantuje to zarówno konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju między ochroną środowiska i gospodarką, jak również unijne dyrektywy dotyczące ochrony przyrody.

Musimy zaprotestować przeciwko fałszywym twierdzeniom wygłaszanym przez niektórych przedstawicieli środowisk ekologicznych, iż żegluga zagraża przyrodzie. Nieprawdą jest również, iż rządowy plan inwestycji przywracający żeglugę na naszych głównych szlakach wodnych jest w sprzeczności z wytycznymi Komisji Europejskiej. Plan odnosi się bowiem do najlepszych praktyk wskazanych w dokumencie Komisji Europejskiej z 2012 roku pt. „Transport wodny śródlądowy i sieć Natura 2000 – zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej”. W tym dokumencie stwierdzono jednoznacznie, iż obszary Natura 2000 wcale nie mają stanowić stref wyłączonych z rozwoju, i że rozwój śródlądowych dróg wodnych jest wskazany, pod warunkiem zagwarantowania odpowiedniego poziomu ochrony przyrody. Potrzeba rozwoju dróg wodnych wynika też z najważniejszego dla transportu Unii Europejskiej dokumentu tj. Białej Księgi Transportu z marca 2011 roku. Zalecenia są jednoznaczne – by do 2030 roku 30 procent ładunków z samochodów przenieść na transport rzekami, ew. kolejną, a do 2050 roku – ponad 50 procent.

Takie zalecenia Komisji Europejskiej nie są przypadkiem, skoro transport wodny jest niezaprzeczalnie najbardziej ekologiczny. Czego paradoksalnie ekologowie nie zauważają. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż samochody. A jedna barka może zabrać ładunek 30 ciężarówek. Dlatego trzeba przenosić ładunki na barki. A budowanie na stopniach wodnych hydroelektrowni to dalsze ograniczenia emisji CO<sup>2</sup>.

Tymczasem ekolodzy z niezwykłą łatwością przekreślają wszelkie inwestycje w wodne drogi śródlądowe, wieszcząc katastrofę ekologiczną i dowolnie używając słów progi wodne, kaskadowanie rzek, budowanie zapór, wszystko zamiennie i ze stratą dla bioróżnorodności. W taki sposób można w niekorzystnym świetle pokazać każdą inwestycję, szczególnie gdy takie teksty trafiają do opinii publicznej nie znającej pewnych zagadnień. Tymczasem progi i kaskadowanie rzek jest zjawiskiem korzystnym często realizowanym dla uzyskania jakości i bioróżnorodności cieków. Kaskadowanie wpływa nie tylko korzystnie na natlenienie wód, co w konsekwencji powoduje lepsze warunki do życia organizmów wodnych i przyspiesza procesy samooczyszczania rzek, ale również odtwarza na pewnych odcinkach pierwotny charakter tych rzek odsłaniając dno, co może stać się przyczyną stworzenia lepszych warunków troficznych i rozrodczych dla ichtiofauny. Budowy zapór, zbiorników zaporowych również nie można z góry określić jako szkodliwe dla przyrody. Wystarczy poczytać prace naukowe Profesora Mastyńskiego (największy polski autorytet w dziedzinie ichtiofauny takich zbiorników) aby stwierdzić, że zbiorniki te mogą być bardzo korzystne dla bioróżnorodności i ichtiofauny pod warunkiem prawidłowej ich budowy – wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Wreszcie kuriozalne są stwierdzenia, że jeziora zmieniają się w szamba lub, że istniejące drogi wodne są korzystne a nowe to katastrofa.

Równie niezrozumiałe jest lekceważenie kwestii gospodarowania wodą przez ekologów kontestujących inwestycje na rzekach. A gospodarowaniu wodą służyć mają właśnie planowane zbiorniki retencyjne, czy zapory. Nie do pominięcia jest też znaczenie kanałów i zbiorników lateralnych do rzek, które oprócz funkcji retencyjnych mogą też znakomicie służyć żegludze śródlądowej. Polska cierpi na deficyt wody, nasze zasoby osiągają poziom Egiptu. Na jednego Polaka przypada zaledwie 1600 m sześć. wody rocznie - trzy razy mniej, niż średnio w Europie. Musimy gospodarować wodą, nie wolno pozwalać jej bezproduktywnie spływać do morza. Magazynowanie wody, to również sposób na przeciwdziałanie suszom i powodziom, a więc zapobieganie wielomiliardowym stratom i katastrofom żywiołowym. Obiekty hydrotechniczne przyniosą niepodważalne korzyści rolnictwu, przemysłowi, hydroenergetyce, rybołówstwu śródlądowemu itd.

Gospodarowanie wodą, to również zalecenia wynikające wprost z unijnej Dyrektywy Wodnej.

Nie prawdą jest, iż transport rzeczny zanika w Europie. Przeciwnie. Dlatego UE przeznacza ogromne fundusze na inwestycje w żeglugę śródlądową, zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Po te fundusze będzie mogła sięgnąć także Polska. Drogę otworzyła nam ratyfikacja Konwencji AGN, wprowadzając nasze rzeki do sieci śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowemu znaczeniu.

Apelujemy do przedstawicieli środowisk ekologicznych o opamiętanie i zaprzestanie medialnej dezinformacji. To bardzo nieodpowiedzialne działania, mogące przynieść bardzo negatywne skutki gospodarcze i środowiskowe dla naszego kraju. Apelujemy o rzetelną debatę!

**List twórcyli i stanowisko wspierają między innymi:**

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych; Portal Żegluga Wczoraj Dziś i Jutro; Klaster Górnej Wisły; Stowarzyszenia - Opes Aqua, Rada Kapitanów, Teraz Odra, Odrą w Świat, Absolwentów Szkół Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu, Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych, Odra dla Turystów; Ogólnopolski Klaster Innowacyjnych Przedsiębiorstw – Program Polska 3.0.; Klub Ochrony Środowiska Śląska Opolskiego; Liga Morska i Rieczna; Uczelnie - Technikum Żegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu i w Nakle, Politechnika Wrocławska, Akademia Morska w Szczecinie, Uniwersytet Zielonogórski, Politechnika Śląska i Opolska, Uniwersytet Przyrodniczy Wrocław, Instytut Logistyki WSB Wrocław; Krajowa Izba Gospodarcza; Dolnośląska Izba Gospodarcza; Północna Izba Gospodarcza ze Szczecina; Zachodnia Izba Gospodarcza z Gorzowa Wielkopolskiego; Izba Gospodarcza Europy Środkowej; Naczelna Organizacja Techniczna FSNT w Opolu; Wrocławskie Forum Rieczne; Lobbing Odrzański Civitas Christiana; Polskie Towarzystwo Geofizyczne; Opolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa; Stocznie - Damen, Malbo, Koźle, Januszkowice, Wrocławska Stocznia Rieczna; FAMET S.A.; Hydrokrusz; AND-ROM Przedsiębiorstwo Usługowe; PHU Lech Sp. J.; PBH Odra3 sp. z o.o.; Port Consultans Sp. J.; Port Żegluga Szczecińska; BST – Błażej Stanisław Tomaszewski; Domtrans – Dominik Szarek; Żegluga Wyszogrodzka; Nad Odrą s.c.; Tobis; Hanza Linie; Żegluga Śródlądowa Tadeusz Prokop; Rentrans Cargo Sp. z o.o.; Deni Transport Wodny; Ero Trans-Port; Bizontrans96; MS-TRANS; SEAHORSE- Obsługa Statków; Żegluga Wiślana; Navigar sp. z o.o.; Jakmon - Jan Stupnicki; Żegluga Bydgoska; Gołębiwscy s.c.; Navigare s.c.; OT Logistics; Fundacja Konstrukttywnej Ekologii ECOPROBONO; Fundacja Przystań Wisła; Towarzystwo Miłośników Ziemi Krośnieńskiej; I&PM Sp. z o.o.