

**Stanowisko przedstawicieli pozarządowych jednostek organizacyjnych zaproszonych do Zespołów ds. Żeglugi na Odrze przy wojewodach Dolnośląskim i Opolskim oraz innych organizacji i osób prywatnych na temat pojawiających się w prasie nieprawdziwych informacji co do negatywnych skutków zapowiadanych przez Rząd RP działań zmierzających do przywrócenia żeglugi śródlądowej na rzekach, będących drogami wodnymi międzynarodowego znaczenia.**

W nawiązaniu do prowadzonej kampanii medialnej prezentującej społeczeństwu nierzetelne informacje o negatywnych skutkach działań Rządu RP, mających na celu przywrócenie na głównych polskich rzekach śródlądowego transportu wodnego z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju a więc z poszanowaniem wartości przyrodniczych i kulturowych dolin tych rzek, niżej podpisani stwierdzają, że dalsze prowadzenie takiej kampanii w mediach jest niebezpieczne dla gospodarki i ochrony środowiska kraju przez spowodowanie realnego zagrożenia dla:

- 1) rozwoju i modernizacji krajowej infrastruktury transportowej i doprowadzenie do ułomności i niekompatybilności krajowego systemu transportowego z systemem UE,
- 2) oddziaływania krajowego systemu transportowego na środowisko naturalne,
- 3) poprawy stanu bezpieczeństwa związanego z ekstremalnymi stanami wód tj suszą i powodzią, w tym na terenach nadrzecznych i zurbanizowanych, co w konsekwencji będzie stwarzać zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi oraz konieczność ponoszenia znacznych kosztów finansowych ze środków publicznych, na usuwanie skutków powodzi lub katastrofalnych suszy,
- 4) utrzymania dotychczasowej bioróżnorodności ekosystemów rzecznych reprezentatywnych głębokich rzek z płytkimi strefami przybrzeżnymi z powodu obserwowanego wypływania się koryt z jednoczesnym ograniczeniem dodatkowego natlenienia wody z powodu braku stopni wodnych,
- 5) edukacji w promowaniu odpowiedzialnego korzystania z walorów gospodarczych, przyrodniczych i rekreacyjnych naszych rzek oraz promowania i upowszechniania wiedzy o konieczności ochrony zasobów wód naszych rzek.

Uważamy, iż czym innym są różnice w opiniach – a czym innym podawanie społeczeństwu nieprawdziwych informacji. Styl uprawianej kampanii medialnej ma sugerować, że Rząd RP podejmując trud realizacji planowanych działań, będzie chciał łamać prawo związane z wymogami ochrony zidentyfikowanych terenów objętych obowiązującymi formami ochrony przyrody (np. obszary Natura 2000) przy jednoczesnym korzystaniu do realizacji tych działań z funduszy UE. Jest to oczywistą nieprawdą. Z całą stanowczością pragniemy podkreślić, że ratyfikowane na początku marca br. przez Prezydenta RP Andrzeja Dudę *Europejskie Porozumienie o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN)* to przełomowy krok dla żeglugi śródlądowej, a po realizacji inwestycji, także dla poprawy stanu naszych rzek i terenów przyległych w tym w aspekcie ekologicznym. Środowisko związane z transportem rzeczny czekało przeszło 20 lat na ratyfikację przez Polskę ww. porozumienia. Podobne porozumienia dotyczące transportów kołowego i szynowego Polska podpisała już dawno. Byliśmy ostatnim krajem Europy Środkowej, który podpisał porozumienie w sprawie transportu rzeczny.

Z nadzieją czekamy na realizację zapowiedzi Pani Premier RP z exposee sejmowego, w którym po raz pierwszy w historii usłyszeliśmy słowa dotyczące żeglugi śródlądowej. Premier Rządu powiedziała: *Chcemy, by polskie rzeki stały się wielkimi drogami, po których będą płynąć pełne towarów barki zwodowane w rodzimych stocznicach.*

To szansa na wejście do Unii Europejskiej także polskich dróg wodnych, zbliżenie ich standardu do europejskiego. Liczymy że wreszcie będziemy mogli także w naszym kraju i dla naszych obywateli, pracować w zawodach związanych bezpośrednio i pośrednio z żeglugą śródlądową a naszą wiedzę, doświadczenie i kreatywność, tak wysoko ocenianą w innych krajach, wykorzystać dla przekształcenia obecnego stanu rzek uznanych za istotne dla żeglugi w rzeki piękne, bezpieczne i gospodarczo użyteczne.

Chcemy wspólnie z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które dało szansę rozwojowi żegludze śródlądowej, zmienić drogi wodne międzynarodowego znaczenia na akweny podobne do tych jakie istnieją w nowoczesnych krajach Europy, gdzie rozwój transportu rzeczny ma korzystny wpływ na: ekologię, gospodarkę wodną, ochronę przeciwpowodziową i rozwój gospodarczy.

Niektóre środowiska powiązane z wybranymi aktywistami z zielonych organizacji zarzucają, że skutki regulacji rzek i rozwój na nich żeglugi śródlądowej będą: negatywne dla środowiska naturalnego, zbyt kosztowne i nieuzasadnione, niewłaściwe z punktu widzenia UE gdyż Europa wycofuje się z żeglugi śródlądowej i likwiduje stopnie wodne. To oczywista nieprawda.

Spółczeństwu muszą być przekazywane przez media rzetelne informacje na temat żeglugi śródlądowej i skutków jej rozwoju dla kraju, bo ma ono do tego prawo a media mają taki obowiązek. Pragniemy rozpocząć merytoryczną dyskusję o przywróceniu żeglugi śródlądowej, której początkiem niech będzie uzasadnienie niniejszego stanowiska.

## UZASADNIENIE STANOWISKA

### **Żegluga śródlądowa dla środowiska naturalnego**

Transport rzeczny charakteryzuje się rekordowo niskimi kosztami środowiskowymi. Na koszty transportu nie można patrzeć wybiórczo. Trzeba porównywać koszty transportu śródlądowego z kosztami innych form transportu, ujmując także koszty zewnętrzne, w tym bezpieczeństwa, kongestii, środowiskowe i społeczne. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż transport kołowy. Dalsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych uzyskamy przez przeniesienie części ładunków z dróg kołowych na drogi wodne.

Kolejne ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>. przyniesie wybudowanie elektrowni wodnych na istniejących i przyszłych stopniach wodnych oraz zbiornikach retencyjnych.

Istotne korzyści środowiskowe, to powstające w wyniku budowy stopni wodnych rozlewiska, które są bardzo cenne przyrodniczo. Woda zgromadzona między stopniami wodnymi korzystnie wpływa na rozwój wodolubnych ekosystemów, czego dowodem jest wpisanie 80% Odrzańskiej Drogi Wodnej (niegdyś jednego z większych europejskich akwenów komunikacyjnych) oraz wszystkich sztucznych retencyjnych zbiorników żeglugowych jak np. Otmuchów, Nysa czy Mietków do obszarów specjalnej ochrony przyrody NATURA 2000, ze względu na ich walory przyrodnicze.

Następne korzyści środowiskowe płynące z regulacji rzek do celów transportowych to:

- zmniejszenie liczby wypadków na drogach kołowych, po przeniesieniu części ładunków na transport wodny, przy niewielkiej szkodliwości przyrodniczej skutków ew. wypadków komunikacyjnych na drogach wodnych,
- niewielki, w porównaniu z innymi transportami, stopień emisji hałasu, przez co tereny przy drogach wodnych zyskują na wartości a przy autostradach i liniach kolejowych tracą,
- brak konieczności zajmowania dodatkowych, dużych terenów przy realizacji dróg wodnych gdyż te korytarze komunikacyjne wyznaczone są w sposób naturalny,
- rozwój dróg wodnych sprzyja wypoczynkowi człowieka w otoczeniu przyrody, co ma niezastąpiony walor edukacyjny i sprzyjający działaniom na rzecz poznawania i poszanowania przyrody.

Podsumowując, żaden z innych środków transportu nie wpisuje się tak doskonale w ideę ochrony środowiska jak transport rzeczny.

### **Środowisko naturalne dla żeglugi śródlądowej**

Działania organizacji ekologicznych doprowadziły do tego, że niemal cała Odra wpisana jest do obszarów specjalnej ochrony przyrody. Celem przyrodników jest stopniowe dalsze przywracanie naturalnego charakteru terenów nadodrzańskich, które swój naturalny charakter straciły już zupełnie w XIII w. Twierdzą oni, że temu unikalnemu i bardzo wrażliwemu środowisku zagrażają plany rozbudowy żeglugi oraz infrastruktury przeciwpowodziowej.

Oprócz samej Odry do obszarów Natura 2000 wpisane są zbiorniki retencyjne, które nie są zbiornikami naturalnymi, lecz sztucznymi obiektami wybudowanymi aby Odrę zasilać wodą dla celów żeglugowych, wytwarzać „zieloną” energię elektryczną i chronić przed powodzią. Działania przyrodników spowodowały że ich głównym celem jest obecnie ochrona części gatunków ptaków przez co akweny nie mogą służyć swojemu pierwotnemu przeznaczeniu. Takich zbiorników czy rozlewisk nie brak w dorzeczu Odry a będzie ich więcej po przystosowaniu jej do międzynarodowych parametrów żeglugowych.

Niektóre środowiska powiązane z wybranymi aktywistami z zielonych organizacji nie godzą się na budowę wielofunkcyjnych zbiorników retencyjnych, nie pozwalają prowadzić gospodarki wodnej na zbiornikach, zabraniają pogłębiania Odry, nie godzą się na budowę kolejnych stopni wodnych. W obliczu oczywistych faktów świadczących o mniejszym wpływie na środowisko transportu wodnego od kołowego, trudno traktować taką postawę jako eko-LOGICZNA.

Renaturyzacja rzeki powoduje, że nasilają się ekstremalne przepływy w Odrze. Normą na odcinku Odry swobodnie płynącej jest brak wody, której natomiast nie brakuje na Odrze skanalizowanej. Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne spowodowały, że nie wszystkie drogi wodne w kraju nadają się do modernizacji dla potrzeb przewozu ładunków. Statki śródlądowe i polskie załogi, z powodu złych warunków nawigacyjnych, pływają więc po drogach wodnych Europy Zachodniej, na czym tamte kraje zarabiają, jednocześnie chroniąc dzięki temu swe środowisko naturalne.

Niezbędne jest przerwanie tego stanu, który może doprowadzić do pogorszenia także stanu bioróżnorodności z powodu sukcesywnego wypływania się rzek na nieżeglownych odcinkach aż do stanu krytycznego, co już jest obserwowane w niektórych miejscach po ostatnich suszach.

Niewątpliwie walory przyrodnicze Odry i jej dorzecza są cenne i wymagające ochrony. Z pewnością, podobnie jak w całej Europie, można osiągnąć mądry kompromis pomiędzy rozbudową Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów rentownej żeglugi, tj. przynajmniej IV klasy żeglowności, a utrzymaniem lub rekompensowaniem walorów przyrodniczych w zadowalającym zakresie.

Skutki powyżej przedstawionych działań organizacji, które same siebie nazywają ekologicznymi dla transportu rzeczno-żeglownego zostały opisane w raporcie Najwyższej Izby Kontroli z lutego 2014 r. Czytamy tam, że z ok. 4000 km dróg wodnych jakie znajdują się w Polsce tylko 10% posiada parametry nawigacyjne określone przepisami, a tylko ok 5% posiada rentowne parametry nawigacyjne. Ze względu na katastrofalne warunki nawigacyjne od lat w Polsce nie funkcjonują połączenia z sieciami dróg wodnych Europy Zachodniej, Republiki Czeskiej, czy Białorusi

### **Żegluga śródlądowa dla gospodarki kraju**

Stopnie wodne, których budowę planuje Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, nie tylko będą sprzyjały transportowi rzeczno-żeglownemu ale przede wszystkim dzięki retencji (magazynowaniu wody) zapewnią jej dostawy np. rolnictwu, przemysłowi, aglomeracjom, hydroenergetyce, rybactwu śródlądowemu itp., co podniesie rangę gospodarczą rzek.

Woda ma przecież swoją wartość ekonomiczną. Szacuje się, że polskie zasoby wodne osiągają poziom zasobów Egiptu. Polska jest na przedostatnim miejscu w Europie, jeśli chodzi o zasobność wody. Na jednego mieszkańca przypada 3 razy mniej wody niż średnio w Europie, czyli około 1600 m<sup>3</sup> rocznie na osobę, podczas gdy w Unii Europejskiej jest to ponad 4,5 tysiąca m<sup>3</sup>. W krajach Europy Zachodniej o porównywalnej sieci dróg wodnych magazynuje się ponad 10% wody więcej przepływającej rzekami niż w Polsce. Oznacza to, że nie powinniśmy pozwalać wodzie bezproduktywnie spływać do morza, tylko zatrzymywać ją stopniami wodnymi na rzekach.

Ważnym walorem ekonomicznym są usługi wodne i opłaty z nimi związane. Państwo ponosząc koszty zwiększania wachlarza usług i cywilizowania rzek może pobierać opłaty np. za uprawianie transportu, korzystanie z urządzeń wodnych, udostępnienie akwenów do celów rybackich czy pozyskiwania kruszywa, ochronę przeciwpowodziową, uczestniczenie w turystyce wodnej. Transport rzeczny od zawsze płacił za korzystanie z dróg wodnych w przeciwieństwie do transportu kołowego i szynowego, które dopiero od niedawna płacą za korzystanie z traktów.

Ważnym elementem ekonomicznym są także susze i powodzie, które przynoszą wielomiliardowe straty, a występują z powodu zaniechania regulacji rzek. Bez regulacji rzek również dla potrzeb żeglugowych susze i powodzie będą coraz częstszym zjawiskiem. Stopnie wodne odgrywają tu podstawową rolę gdyż pozwalają precyzyjnie sterować przepływami wody tj. bezpiecznie przepuszczać gdy jest jej zbyt dużo i gromadzić gdy jest jej za mało.

Od lat nie wykorzystujemy gospodarczo rzek. Nie budujemy nowoczesnych, wielofunkcyjnych i sprawnych systemów wodnych dorzeczy zaspakajających potrzeby gospodarcze i środowiskowe. W dorzeczu Odry konieczne są działania modernizacyjne całego jednolitego, międzynarodowego, niepodzielonego systemu jakim jest Odrzański System Wodny.

Tylko przy wzorowo prowadzonej gospodarce wodnej możliwy jest jednocześnie: rentowny transport wodny, bezpieczeństwo powodziowe oraz uwzględnianie potrzeb środowiskowych.

Obecnie modernizując drogi wodne odtwarzamy zaledwie ich historyczne parametry nawigacyjne i przystosowujemy wyłącznie do celów ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej. Przecież tak nie postępujemy z drogami po których poruszają się inne transporty.

To ograniczone podejście do podnoszenia poziomu cywilizacyjnego rzek uniemożliwiło skorzystanie ze znacznych dotacji UE, przeznaczonych na rozwój Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T Trans-European Network-Transport) w latach 2004-2013. Wielomiliardowe dotacje UE przeznaczone na rozwój sieci TEN-T z funduszu *Łącząc Europę* mogą być wykorzystywane nie tylko na budowę dróg wodnych minimum IV klasy, ale także np. na kompensaty środowiskowe czy ochronę przeciwpowodziową.

Obecnie po przygotowaniu odpowiedniej dokumentacji (wykonawczej i środowiskowej) i jej akceptacji przez UE, będzie możliwe wpisanie poszczególnych akwenów do europejskiego programu i skorzystanie ze środków przeznaczonych na rozwój sieci TEN-T po roku 2023.

### **Dokumenty UE dla żeglugi śródlądowej**

Transport rzeczny posiada wiele walorów. W niektórych sytuacjach jest niezastąpiony. W Europie jest ważnym elementem łańcucha logistycznego dostaw. Posiada liczne zalety jako transport specjalistyczny do przewożenia pewnego rodzaju ładunków, jako transport nowoczesny, ekologiczny i transport sprzyjający rozwojowi innych dziedzin gospodarki. Transport rzeczny jest predysponowany do przewozu ładunków niebezpiecznych, masowych, przestrzennych, wagowych (nietypowe, ponadnormatywne, ponadgabaryty, nienormatywy, wielogabaryty), przewozu odpadów komunalnych i kontenerów. Zaletą transportu rzeczno jest zdolność do szybkiej alokacji znacznych ilości ładunków między regionami. Jako transport tani i alternatywny, wpływa znacząco na obniżenie kosztów transportu i ceny produktów finalnych.

Coraz ważniejszą rolę odgrywa transport kontenerów, którymi możemy przewozić wszystko. Dlatego UE wspiera zrównoważony rozwój transportu rzeczno.

W najważniejszym dla transportu w UE dokumencie tj. Białej Księdze Transportu z marca 2011 r. czytamy m.in. że należy podnieść efektywność sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami przez rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego na dalekie odległości.

Z punktu widzenia UE istotne jest, aby zachęcać do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych takich jak transport rzeczny. W Białej Księdze czytamy, że w przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia z morzami europejskimi.

Państwa Członkowskie do 2030 r. powinny przenieść 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, np. transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % udziału tego transportu. Aby osiągnąć ten cel, musimy w kraju rozbudować stosowną infrastrukturę. Do 2050 należy zapewnić aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z systemem wodnego transportu śródlądowego. W Białej Księdze czytamy także, że powinno się zlikwidować bariery stojące na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z transportu rzeczno.

Drogi wodne w Polsce posiadają znaczenie strategiczne dla UE. Przez nasz kraj przechodzą unijne korytarze sieci bazowej TEN-T. Temu poświęcone jest rozporządzenie UE z grudnia 2013 r. Pierwszy to przebiegający ze wschodu na zachód korytarz Morze Północne-Bałtyk drugi z północy na południe korytarz Bałtyk-Adriatyk. Korytarze te powinny być multimodalne co oznacza synchronizację komunikacji i przeładunków wzdłuż korytarzy w ramach trzech środków transportu: kołowego, szynowego i wodnego rzeczno.

Inne dokumenty strategiczne UE w sprawie ekologicznego środka transportu jakim jest żegluga śródlądowa to NAIADES ze stycznia 2006 i NAIADES II z września 2014 r.

O tym, że transport rzeczny jest ważny dla UE może świadczyć także opublikowany w języku polskim w październiku 2012 dokument Komisji Europejskiej o inwestycjach transportowych na rzekach objętych szczególnymi warunkami ochrony Natura 2000 pt. *Wytyczne w sprawie żeglugi śródlądowej i obszarów Natura 2000*.

O służebnej roli gospodarki wodnej czytamy w Dyrektywie Wodnej, której jednym z celów jest integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka.

### **Inwestycje w UE dla żeglugi śródlądowej**

Wmawia się społeczeństwu i władzom, że transport rzeczny w Europie zanika i że inwestycje z nim związane są drogie. W latach 2014-2023 na 3,9 tys. km nowych tras i 57 obwodnic kołowych planujemy wydać 107 mld zł co daje rocznie sumę ok 10 mld zł. Na drogi wodne do roku 2030 rząd zamierza przeznaczyć 76,8 mld zł co daje rocznie sumę ok.5,5 mld zł. Powyższe oznacza, że inwestycje planowane na rzecz sprawnego transportu wodnego nie są droższe od inwestycji drogowych czy kolejowych. Porównanie kosztów budowy poszczególnych rodzajów dróg komunikacyjnych w Niemczech korzystne jest dla transportu rzeczno-żeglugowego. Koszt budowy żeglugowego kanału Ren-Men-Dunaj (RMD) oraz dróg innych środków transportu wynosi:

- 1 km Kanału RMD wyniósł 14 mln euro (kanał posiada wysokie i skomplikowane technicznie stopnie wodne. Akwen nie tylko służy żegludze, wybudowane tu hydroelektrownie splecają budowę kanału, a woda z Dunaju zasila północną Bawarię),
- 1km autostrady – koszt 10 mln euro,
- 1km szybkich linii kolejowych to koszt 18 mln euro (Deutsche Bahn pomiędzy Würzburgiem i Hanowerem).

Obecnie w Europie realizowanych jest wiele inwestycji wodno-żeglugowych. Wszystkie przedstawione inwestycje to rozbudowa rzek do klas Vb. Według rządów państw, decydentów i projektantów ze względu na częstotliwość modernizacji rzek, raz na kilkadziesiąt lat, rzeki należy modernizować do obecnie najwyższych klas dróg wodnych. Do najważniejszych inwestycji należą:

1. W ramach transportowego projektu jedności Niemiec w dorzeczu Odry realizowany jest Projekt nr 17 i droga wodna Odra-Hawela.
2. Na pograniczu francusko-belgijskim budowana jest droga wodna Sekwana-Morze Północne.
3. Czeski projekt budowy Kanału Dunaj-Odra-Łaba.
4. Przebudowa Kanału Świętego Alberta.
5. Modernizacja Mozeli.
6. Modernizacja dopływu Mozeli - rzeki Saary.
7. Modernizacja Sawy.

Nowoczesny transport rzeczny na nowoczesnych drogach wodnych musi uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, dlatego apelujemy do środowisk, które nie zgadzają się ze zrównoważonym rozwojem systemu transportowego, które nie chcą nowoczesnej gospodarki wodnej, które uważają, że rzeki powinny pozostać dzikie o podjęcie konstruktywnego dialogu prowadzącego do realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju między ochroną środowiska i gospodarką, której podmiotem jest człowiek.