



MINISTERSTWO
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Sekretarz Stanu
Jerzy Materna

DZS.481.471.1.2017.PS.PZ

NK: 9/2017

*prośba o pełnienie funkcji
do Kom. Biol. Środ. i Ewol. PAN
z wydziału*

Wydz. IV
PREZES
Polskiej Akademii Nauk
18.12.2017

Warszawa, 13 stycznia 2017 r.
Wiceprezes
Polskiej Akademii Nauk

Prof. Jerzy Duszyński
Prezes Polskiej Akademii Nauk

27.01.2017
Paweł Rowiński

Szanowny Panie Prezede

w odpowiedzi na pismo z dnia 17 października 2016 r., w którym Komitet Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej Polskiej Akademii Nauk (Komitet) przedstawia swoje zaniepokojenie planami Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻS) dotyczącymi rozwoju śródlądowych dróg wodnych, na wstępie dziękuję Członkom Komitetu za sformułowanie rekomendacji dotyczących opracowań, które przyczynią się do poszerzenia argumentacji służącej podejmowaniu decyzji o zakresie i harmonogramie realizacji poszczególnych zadań związanych z wdrażaniem „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”.

Na wstępie mam przyjemność poinformować Pana Profesora, że w dniu 11 stycznia 2017 roku Parlament jednomyślnie podjął uchwałę o rządowym projekcie ustawy o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. Przyjęcie konwencji AGN zobowiązuje Polskę do dostosowania głównych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności. Uchwała zostanie przekazana do podpisu Prezydentowi RP, a następnie trafi do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. Powyższe potwierdza, że strategiczny dokument określający perspektywę tworzenia warunków do rozwoju transportu śródlądowego w Polsce wpisuje się w europejskie regulacje wyznaczone właśnie w Porozumieniu AGN.

Należy podkreślić, że „Założenia” są dokumentem kierunkowym, którego zakres merytoryczny dotyczący planowanych inwestycji będzie doprecyzowany na etapie przeprowadzenia wstępnych studiów wykonalności. Na tym etapie zostanie przeprowadzona także strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, która ukierunkuje dalsze pogłębione analizy środowiskowe poszczególnych inwestycji, w celu zapewnienia, że rozwój śródlądowych dróg wodnych będzie zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, która uwzględnia społeczną zasadność, ekonomiczną efektywność i ekologiczną racjonalność. Oczywiście jest, że na etapie szczegółowego planowania i projektowania, musi być uwzględniony wpływ planowanych przedsięwzięć na walory przyrodnicze rzeki i jej okolic. Zobowiązuje do tego art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej stanowiący, że Rzeczpospolita Polska „zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zgodnie z tą zasadą, w procesie planowania i projektowania zostaną dokonane wybory racjonalne z punktu widzenia również potrzeb ochrony środowiska (obok potrzeb społecznych i uwarunkowań ekonomicznych). Będą nad tym czuwać organy odpowiedzialne za oceny środowiskowe.

Odnosząc się do tez przedstawionych w liście w pierwszej kolejności należy zauważyć, że ingerencja w przyrodę jest nieuchronnie związana z każdą działalnością człowieka, w szczególności zaś z tworzeniem infrastruktury o charakterze liniowym (w tym transportowej, przesyłowej lub komunikacyjnej). Ograniczeniu presji działalności człowieka na środowisko służą różne formy jej ochrony, takie jak ustanawianie sieci obszarów chronionych Natura 2000. Niemniej jednak ochrona przyrody w ramach sieci Natura 2000 nie musi (i nie może) być sprzeczna z rozwojem gospodarczym i nie wyklucza działań inwestycyjnych. Inwestycje

WYDZIAŁ IV NT PAN
Wpłynęło dnia 18.01.2017 v.
Nr 102

Wydział II Nauk Biologicznych
i Rolniczych PAN

Wpłynęło dnia 30.1.2017 nr 38

GABINET PREZESA
POLSKIEJ AKADEMII NAUK
Nr 40
2017-01-18
Wpłynęło dn.....

o potencjalnym szkodliwym wpływie na obszary Natura 2000 podlegają obowiązkowej ocenie ich wpływu na siedliska przyrodnicze i gatunki, dla ochrony których utworzono obszary¹.

Na aktualnym – bardzo wstępnym etapie programowania – trudno odnieść się do obaw Komitetu o znaczną ingerencją w przyrodę, ponieważ stopień ingerencji, jak również sposób jej minimalizacji oraz ewentualnych kompensacji będą wynikać z dokumentów przygotowywanych w procesie ocen oddziaływania na środowisko. Obowiązkowe w tym procesie procedury konsultacji tworzą właściwą przestrzeń do wypracowania optymalnych rozwiązań uwzględniających potrzeby między innymi ochrony walorów przyrodniczych rzek i ich dolin. Na tym właśnie etapie konieczna będzie merytoryczna debata służąca znalezieniu odpowiedzi na pytania dotyczące sposobu realizacji planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Przywołana przez Komitet kwestia waloryzacji przyrodniczej dolin rzecznych będzie z pewnością jednym z punktów tego rodzaju dyskusji. Z jednej bowiem strony w piśmie Komitetu wskazywana jest słaba znajomość walorów przyrodniczych dolin rzecznych, np. rzeki Wisły, i słusznie nawołuje się do podjęcia stosownych badań, ale jednocześnie nie zauważa się, że programem Natura 2000 objęto prawie wszystkie doliny rzeczne wykorzystywane transportowo oraz sztuczne zbiorniki retencyjne – bez przeprowadzenia takiej waloryzacji, tj. wprowadzono ich daleko posuniętą ochronę bez znajomości rzeczywistych walorów przyrodniczych.

Szczególną rolę środowiska naukowego dostrzegam w kształtowaniu w opinii publicznej poglądu przeciwstawiającego się utożsamieniu rozwoju śródlądowych dróg wodnych z betonowaniem koryt rzecznych. Zależy nam na skierowaniu uwagi opinii publicznej na synergię rozwoju żeglugi śródlądowej z zachowaniem lub wzrostem bioróżnorodności oraz z ochroną przeciwpowodziową. Należy podkreślić, że efektem rozwoju infrastruktury dróg wodnych jest korzystna dla środowiska modyfikacja i uporządkowanie przepływu wody, a więc zatrzymywanie wody w rzece i dodatkowa naturalna filtracja w nowo utworzonych zbiornikach wodnych, co prowadzi m.in. do wzrostu różnorodności biologicznej i poprawy lokalnego mikroklimatu. Dowodem tego może być ustanowienie na już istniejących fragmentach uregulowanych rzek programu Natura 2000, potwierdzając, że żegluga i ochrona przyrody mogą funkcjonować spójnie na tym samym obszarze. Znany przykładem korzystnego wpływu retencji na bioróżnorodność jest zbiornik Jeziorsko.

Działania resortu przy planowaniu i realizacji zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych będą oparte na najlepszych praktykach, również w zakresie ochrony gatunkowej i siedliskowej. W 2012 roku Komisja Europejska wydała zalecenia, pt. „Transport wodny śródlądowy i sieć Natura 2000 - zrównoważony rozwój śródlądowych dróg wodnych i zarządzanie nimi w kontekście dyrektywy ptasiej i siedliskowej”². W dokumencie podkreślono znaczenie żeglugi śródlądowej dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju transportu. Komisja Europejska wyjaśnia także w jaki sposób można zapewnić zgodność rozwoju transportu wodnego śródlądowego z polityką UE w zakresie ochrony środowiska, a w szczególności z przepisami dotyczącymi ochrony przyrody. W dokumencie jednoznacznie stwierdzono, że obszary Natura 2000 wcale nie mają stanowić stref wyłączonych z rozwoju i że rozwój śródlądowych dróg wodnych jest możliwy, pod warunkiem zagwarantowania wystarczającego poziomu ochrony przyrody. W opracowaniu przedstawiono przykłady dobrych praktyk w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych i zarządzania nimi zgodnie z wymogami ochrony przyrody. Zalecenia wskazują korzyści planowania, w którym wymogi ochrony środowiska są brane pod uwagę na każdym etapie procesu rozwoju infrastruktury i zapewniony jest aktywny udział różnych zainteresowanych stron, w tym społeczeństwa obywatelskiego i organizacji pozarządowych, co gwarantuje osiąganie rozwiązań korzystnych dla wszystkich interesariuszy.

Przykładem polskich dobrych praktyk są prace zmierzające do budowy stopnia na Wiśle poniżej Włocławka w okolicach miejscowości Siarzewo. Punktem wyjścia dla prac było opracowanie koncepcji nie tylko stopnia

¹ P. Pawliaczyk, A. Jermaczek: Natura 2000 - narzędzie ochrony przyrody. Planowanie ochrony obszarów Natura 2000. WWF Polska, Warszawa 2004, s.35

² Guidance document on Inland waterway transport and Natura 2000. Guidance document on sustainable inland waterway development and management in the context of the EU Birds and Habitats Directives. European Commission, Brussels 2012

i zbiornika, ale także wszystkich elementów powiązanych technologicznie. Naczelną zasadą przyjętą na tym etapie prac było proponowanie rozwiązań zgodnych z ideą zrównoważonego rozwoju. Takie podejście jest zgodne z przepisami zawartymi w podstawowym dokumencie dotyczącym zasad gospodarowania wodami jakim jest tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna czyli *Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej*. W miarę postępu prac planistycznych eliminowano lokalizacje nadmiernie ingerujące w środowisko lub niespełniające wymogów bezpieczeństwa. Podstawą podejmowanych decyzji były wyniki analizy wielokryterialnej bazującej na bardzo obszernej inwentaryzacji wszystkich komponentów środowiska z wykorzystaniem obszernych materiałów archiwalnych. W efekcie powstał Raport środowiskowy, w którym zaproponowano wariant inwestorski będący kompromisem pomiędzy uzasadnieniem społecznym i ekonomicznym a racjonalnością ekologiczną, czyli zaproponowano rozwiązanie zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju.

W swoim wystąpieniu Komitet PAN przytacza również argumenty odnoszące się do kwestii statystyki i ekonomiki transportu wodnego oraz ochrony przeciwpowodziowej. Skrótowy opis tych argumentów oraz brak dostatecznie pogłębionej analizy merytorycznej i skupienie się wyłącznie na korzyściach (lub sugerowanym braku korzyści) w wąsko pojętym sektorze transportu utrudnia pełne odniesienie się do nich. Być może hasłowy i powierzchowny charakter argumentów w tym obszarze wynika z faktu, że kwestie ekonomiczne nie są głównym obszarem badań Komitetu, który skupia naukowców specjalizujących się w kwestiach biologii. W związku z powyższym, informuję, że przekazałem list Komitetu środowisku naukowemu bliższemu ww. tematyce, w celu ustosunkowania się do przedstawionych w nim tez i twierdzeń. Opinie różnych tematycznie środowisk naukowych, są dla nas źródłem cennych informacji przed podejmowaniem szczegółowych działań w zakresie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych.

Odnosząc się do podnoszonej przez Komitet PAN kwestii sporządzenia rzetelnego bilansu korzyści i kosztów, zwracam uwagę na fakt, że podstawową zasadą zagospodarowania dróg wodnych jest kompleksowość, polegająca na uwzględnieniu potrzeb wszystkich konsumentów i użytkowników wody. W bilansie korzyści społeczno-gospodarczych powinien zostać uwzględniony pozytywny wpływ rozwoju żeglugi śródlądowej w następujących obszarach:

- transporcie morskim, dzięki zwiększeniu możliwości obsługi ładunków na zapleczu (tylko port w Gdańsku w 2015 r. wygenerował 24% dochodów państwa z ceł, akcyzy i vat);
- energetyce (realizacja zobowiązań Polski do zwiększenia udziału energii odnawialnej oraz zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, dzięki interwencyjnym walorom energetyki wodnej, najniższe koszty produkcji energii w elektrowniach wodnych);
- turystyce;
- rozwoju regionalnym;
- bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i redukcji strat powodziowych;
- rolnictwie i leśnictwie, dzięki zwiększeniu zasobów dyspozycyjnych wód;
- gospodarce komunalnej.

Dzięki współpracy MGMIŻŚ z jednostkami wyspecjalizowanymi w badaniach w zakresie transportu i hydrotechniki dysponujemy analizami, które będą wykorzystane w przygotowaniu wstępnych studiów wykonalności i posłużą do sporządzenia postulowanego przez Komitet PAN rzetelnego bilansu kosztów i korzyści rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Wychodząc naprzeciw potrzebom informacyjnym Komitetu odnośnie analiz potrzeb przewozowych dla krajowych dróg wodnych, informuję, że takie opracowania zostały przygotowane dla rzeki Odry przez prof. Michała Plucińskiego z zespołem, a dla dolnej Wisły przez prof. Krystynę Wojewódzką-Król i prof. Ryszarda Rolbieckiego. Wyniki analiz kosztów i korzyści wynikających z wykorzystywania transportu wodnego weryfikują wiele poglądów na temat opłacalności zagospodarowania dróg wodnych. Tendencje zmian kierunków europejskiej polityki transportowej ilustrują następujące liczby:

- wielkość przewozów drogami wodnymi śródlądowymi UE wzrosła z 118,8 mld tkm w 1990 r. do 150,9 w 2014 r. i jest to po transporcie samochodowym najszybciej rozwijająca się gałąź transportu lądowego (Eurostat);
- udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portów morskich rośnie, zwłaszcza w obsłudze portów kontenerowych, docelowo o 10-15% do roku 2035 w takich portach jak Rotterdam, Antwerpia, Amsterdam – do ponad 40% ogólnych obrotów portowych.

Przytaczane przez Komitet dane statystyczne dotyczące Polski świadczą o skutkach zaniedbania w obszarze infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, które uniemożliwiają świadczenie regularnych usług transportowych oraz rozwój nowych technologii przewozu, w tym przewozów kontenerowych. Należy wyraźnie podkreślić, że współczesna europejska polityka transportowa przewiduje wykorzystanie wszystkich gałęzi transportu w najkorzystniejszych dla nich sferach zastosowania – zakłada się ich integrację i współpracę, a nie eliminację. Gałęzie transportu kolejowego i wodnego śródlądowego nie powinny być zatem w żadnym razie prezentowane jako wzajemnie konkurencyjne. Transport kolejowy istotnie jest gałęzią przyjazną dla środowiska i jest alternatywą dla transportu drogowego – podobnie jak transport wodny śródlądowy, który równocześnie jest mniej terenochłonny, wymagający znacznie mniejszych nakładów na infrastrukturę i flotę, o niższych kosztach transportu niż transport kolejowy.

Niekiedy – w przypadku przewozu ładunków ponadgabarytowych (konstrukcje, generatory, kadłuby) – transport wodny śródlądowy jest jedynym z możliwych do wykorzystania rodzajem transportu i warunkuje konkurencyjność wielu polskich przedsiębiorstw. W przypadku transportu drogowego konieczne jest wydawanie zezwoleń na przewóz ładunków ponadnormatywnych, w których określone są wymiary i rzeczywista masa całkowita oraz dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej, co w zdecydowany sposób ogranicza możliwości transportowe. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku transportu kolejowego, w którym ograniczenia w transporcie ładunków ponadnormatywnych wynikają z określonej skrajni ładunkowej wagonów oraz dopuszczalnego nacisku na oś wagonu lub metra bieżącego szyny. Żegluga śródlądowa nie jest obarczona wskazanymi ograniczeniami, a zatem jest predysponowana do transportu towarów ponadnormatywnych. Ponadto przewóz ładunków tego typu nie powoduje utrudnień w ruchu dla pozostałych użytkowników drogi wodnej, co istotne jest w przypadku transportu drogowego i kolejowego. Jest to jeden z wielu przykładów wykorzystania żeglugi śródlądowej. Należy także wspomnieć o ciężeniu do transportu wodnego śródlądowego ładunków niebezpiecznych, związanych z przemysłem chemicznym, odpadów oraz pasażerów w zatłoczonych aglomeracjach miejskich.

Zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju oraz strategią transportową Unii Europejskiej wyrażoną w tzw. *Białej Księdze Transportu*, obydwie gałęzie transportu powinny być dynamicznie rozwijane, aby zmniejszyć presję na środowisko ze strony transportu samochodowego. Mając na uwadze fakt, że do 2050 r. 50% przewozów towarów na odległościach powyżej 300 km ma być przeniesiona z transportu drogowego na kolejowy i wodny śródlądowy, wysiłki wszystkich podmiotów, którym zależy na ochronie środowiska i kwestiach przyrodniczych, powinny być skupione przede wszystkim na tworzeniu przyjaznego społecznego klimatu dla nadrobienia zaległości w rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Natomiast rozpowszechnianie tezy o szkodliwej wzajemnej konkurencji dwóch najbardziej ekologicznych gałęzi transportu jest niekorzystne dla obydwu rodzajów transportu. W mojej opinii zamiast tego należałoby skupiać się na podkreślaniu bezdyskusyjnych korzyści z przeniesienia transportu ładunków z dróg kołowych na szlaki kolejowe i śródlądowe.

Wymienione korzyści dostrzegają i podkreślają władze samorządowe, na poziomie gmin oraz województw sąsiadujących ze śródlądowymi drogami wodnymi. Reprezentują oni społeczność lokalną, która znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie rzek, czerpiąc zarówno korzyści z rzeki, jak i odczuwając bezpośrednio straty, które generują nieprawidłowo zagospodarowane rzeki. MG MiŻS otrzymuje liczne apele, listy intencyjne oraz

uchwały, w treści których społeczność lokalna wzywa do działań mających na celu rozwój śródlądowych dróg wodnych, widząc w nich możliwość rozwoju regionu oraz zwiększenie bezpieczeństwa przed powodzią. Inicjatywy oddolne społeczeństwa są wyrazem poparcia, a zarazem zobowiązują MGMIŻŚ do podjęcia konkretnych działań w celu przywrócenia lub poprawy warunków do żeglugi. Jako przykład tego typu wystąpienia przekazuję do wiadomości „Apel marszałków województw Polski Zachodniej w sprawie opracowania dokumentu planistycznego dla wykorzystania potencjału transportowego Odrzańskiej Drogi Wodnej z uwzględnieniem IV klasy żeglowności”, który wzywa do pilnego podjęcia działań planistycznych i dokumentacyjnych. Istotnymi dokumentami są również uchwały rad gmin i sejmików wojewódzkich, które wzywają rząd do podjęcia działań na śródlądowych drogach wodnych, np. uchwały sejmików województw w obrębie Odrzańskiej Drogi Wodnej. Odzwierciedlają one jednoznaczne poparcie społeczeństwa dla dróg wodnych i podkreślają ich rolę w planach rozwoju gmin, powiatów i województw, dlatego powinny być traktowane jako wyznaczniki w polityce rozwoju regionu i kraju. Dokumenty, wymienione powyżej, to jedno z wielu, które otrzymujemy ze środowisk lokalnych i regionalnych zainteresowanych korzyściami z rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Korzyści z przywrócenia żeglowności rzek i związanego z tym zagospodarowania dorzeczy podkreślają również organizacje społeczne, gospodarcze i związki pracodawców. Stanowiska tych środowisk (poparte ekspertyzami) wskazują na opłacalność ekonomiczną oraz na szersze korzyści dla kraju i regionów wynikające z rozwoju żeglugi śródlądowej. Partnerzy gospodarczy i społeczni uważają, że działania prowadzone przez MGMIŻŚ realizują politykę Unii Europejskiej zmierzającą do zrównoważenia systemu transportowego poprzez rozwój transportu wodnego. Pozytywne głosy grup społecznych i gospodarczych z obszaru dorzecza Odry i Wisły, w postaci listów poparcia i licznych zapytań o dalsze plany i działania resortu, są dla nas informacją o pozytywnym odbiorze „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, i informacją o długo oczekiwanej zmianie polityki w zakresie śródlądowego transportu wodnego.

Ostatnim zagadnieniem, do którego chcę się odnieść, są kwestie przeciwpowodziowe i energetyczne. W pierwszej kolejności należy zauważyć, że teza o demontażu zapór nie odzwierciedla tendencji rozwoju energetyki odnawialnej. Przykłady demontażu stopnia wodnego dotyczą starych zdekapitalizowanych budowli, które zazwyczaj są zastępowane nowymi. Wg Eurostatu moc zainstalowana (MW) w przepływowych elektrowniach wodnych w UE wzrosła z 99 473 MW w 2004 r. do 104 008 w 2014 r. Dużych obiektów hydrotechnicznych - czyli zapór o wysokości 15 m i/lub posiadających zbiorniki o pojemności co najmniej 15 mln m³ w Hiszpanii jest 1200, we Włoszech 570, we Francji 550, w Wielkiej Brytanii 490. Istotniejsze od samych liczb jest tempo, w jakim powstawały te obiekty. Otóż w Hiszpanii w latach 1990 - 2010 rocznie oddawano do użytku średnio 19,5 obiektów, a w Wielkiej Brytanii w latach 1950 - 1990 uśrednione tempo budowy to 5,4 obiektu na rok.

Ochrona przeciwpowodziowa jest zagadnieniem złożonym, gdyż działania mające ją zapewnić muszą przewidywać stale zmieniające się warunki klimatyczne, uwzględniać obecny i przyszły stan środowiska oraz stan techniczny istniejącej infrastruktury. Obecnie skuteczność retencji naturalnej w Polsce jest niewystarczająca, w porównaniu z okresem, gdy meandry rzek oraz torfowiska retencjonowały wodę, spowalniając jej odpływ do morza. Brak obwałowań przeciwpowodziowych, osadnictwo w bezpiecznej odległości od rzek umożliwiały swobodne zalewanie znacznych powierzchni terenu, które retencjonowały wodę. W obecnych warunkach, gdy występują obwałowania przeciwpowodziowe i osadnictwo znajduje się w bliskim sąsiedztwie rzek, należy podejmować działania, które będą uwzględniały ten stan. Postulowana w stanowisku Komitetu renaturalizacja, w przypadku dużych rzek gdzie występuje międzywale, nie jest w polskich warunkach wystarczającym środkiem chroniącym przed powodzią. Bezpieczeństwo jest uzależnione od odporności obwałowań przeciwpowodziowych na napór wody, co niekiedy również nie jest wystarczające np. ze względu na budowę geologiczną doliny, która umożliwia filtrację wody pod wałami. Trudno sobie również wyobrazić nakład prac renaturalizacyjnych i ingerencję w środowisko większą niż przy robotach ziemnych prowadzących do „budowy meandrów”

np. na dolnej Wiśle. W powyższym przypadku niezbędna jest sztuczna retencja nadmiaru wody poprzez budowę zbiorników retencyjnych, które umożliwiają efektywne zarządzanie ilością wody w korycie rzeki i redukują zagrożenie powodzią.

Teza o spotęgowaniu ryzyka powodziowego na skutek budowy kaskady zbiorników nieoparta argumentami jest trudna do obrony. Według wszelkich możliwych i dostępnych danych, wiedzy technicznej i naukowej, wyników obliczeń dokonanych w oparciu o zasady zachowania masy i energii, wyników modelowania fizycznego i numerycznego, jest dokładnie odwrotnie. Poprzez prawidłowo przeprowadzone zagospodarowanie rzek, takich jak Rodan, Dunaj na całym odcinku austriackim, Wołga, wiele dużych rzek USA, Nil i innych, wraz z ich zabudową kaskadową, nie tylko utworzono szlaki wodne o znaczeniu międzynarodowym, ale przede wszystkim wyeliminowano problem powodzi. Na Dunaju w odcinku austriackim (do ostatniego stopnia wodnego we Freudenu) nie odnotowano powodzi w otoczeniu zbiorników, zaś poniżej np. w Bratysławie w dalszym ciągu występują powodzie przynoszące ogromne straty materialne i – co należy wyraźnie podkreślić – trudne do oszacowania i nieodwracalne straty przyrodnicze. Trudno więc zgodzić się z tezą, że kaskadowa zabudowa rzeki zwiększa ryzyko powodzi. Dodatkowo ww. fakty świadczą o tym, że ochrona przeciwpowodziowa i cele żeglugowe rzek nie tylko się nie wykluczają, ale wręcz ściśle się łączą. Istotnym przykładem takiego związku jest możliwość pracy lodołamaczy. W obecnych warunkach na znacznych odcinkach rzek niemożliwe jest prowadzenie skutecznej akcji lodołamania ze względu na brak wystarczających parametrów żeglugowych (przede wszystkim brak wystarczającej głębokości), zwiększając zagrożenie powodzią w okresie zimowym i zimowo-wiosennym. Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe wzrośnie, gdy w ramach modernizacji dróg wodnych zostanie zwiększona ich głębokość tranzytowa, co umożliwi ruch lodołamaczy.

Podsumowując chcę podziękować Komitetowi Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej PAN za przekazaną opinię i sugestie dotyczące działań podejmowanych w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej mających na celu rozwój żeglugi śródlądowej. W załączeniu przekazuję do wiadomości przykłady apeli, uchwał i listów poparcia dla działań prowadzonych w resorcie, w zakresie przywrócenia żeglowności na śródlądowych drogach wodnych oraz opinie środowiska naukowego do tez i twierdzeń zawartych w liście Komitetu, z dnia 17 października 2016 roku. Mam nadzieję, że merytoryczny dialog zainteresowanych środowisk pozwoli przywrócić żegludze śródlądowej należyte miejsce w zrównoważonym systemie transportowym kraju.

z wyrazami szacunku
Antoni Jęży

Do wiadomości:

- Pani Beata Kempa – Minister, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów,
- Pan Jan Szyszko – Minister Środowiska,
- Pan Stanisław Gawłowski – Przewodniczący Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa,
- Pan Zdzisław Pupa – Przewodniczący Senackiej Komisji Środowiska,
- Pan Krzysztof Spalik – Przewodniczący Komitetu Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej PAN
- Pan Andrzej Białas – Prezes Polskiej Akademii Umiejętności.