

Sz. P. Marek Gróbarczyk,  
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

### **Szanowny Panie Ministrze**

Dziękujemy za odpowiedź na nasze stanowisko w sprawie rządowych planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych, która to odpowiedź została przesłana przez sekretarza stanu Jerzego Maternę pismem z dnia 13 stycznia 2017 r. adresowanym do prezesa Polskiej Akademii Nauk.

Choć z zadowoleniem przyjmujemy zapewnienie, że rozwój śródlądowych dróg wodnych będzie zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, to – niestety – dalsza część pisma tę nadzieję rozwiewa. Główne tezy tego pisma takiej troski o środowisko nie prezentują i do nich właśnie chcielibyśmy się ustosunkować.

Nie kwestionujemy faktu, że inwestycje infrastrukturalne są konieczne i że nieuchronnie wiążą się z ingerencją w przyrodę. Jest to oczywiste. Nie jest dla nas natomiast oczywiste, że interes gospodarczy i polityczny ma zawsze przeważać nad dobrem ogólnonarodowym, jakim jest nasza przyroda. W naszym piśmie podnosiliśmy problem podejmowania wielkiej i kosztownej inwestycji bez niezbędnego rozeznania w problemach środowiskowych i bez rozpoznania możliwych strat w przyrodzie. Bez takiego rozeznania trudno odpowiedzieć na pytanie, czy ewentualne zyski społeczne i gospodarcze przeważają nad stratami wywołanymi ingerencją w przyrodę, które to straty mają nie tylko wymiar przyrodniczy, ale też społeczny i gospodarczy.

Przywoływane w odpowiedzi MG MiŻŚ argumenty ekonomiczne i odwołania do podobnych rozwiązań w Europie dobrane są tendencyjnie i można przedstawić długą listę kontrargumentów. Pan minister Jerzy Materna uzasadnia konieczność rozwoju śródlądowych dróg wodnych, odwołując się do zaleceń Komisji Europejskiej<sup>1</sup>, nie wspomina jednak, że w tych zaleceniach nie tylko transport wodny, ale i transport kolejowy jest wskazany jako alternatywny dla transportu drogowego. Wspomniany dokument wymienia zresztą Wisłę i Odrę jako jedne z najcenniejszych przyrodniczo rzek Europy. Warto też zacytować jeden jego fragment: „Nowe przedsięwzięcia na rzece, która jest w złym stanie ekologicznym, mogą być zaprojektowane tak, aby nie tylko ograniczyć negatywny wpływ projektu, ale również zapewnić poprawę stanu ekologicznego rzeki. (...) Tam jednak, gdzie rzeki zachowały naturalną dynamikę oraz duże znaczenie dla środowiska naturalnego, istnieje znacznie większe ryzyko, że projekty infrastrukturalne będą miały znacznie bardziej negatywny wpływ.”<sup>2</sup> Możliwy negatywny wpływ inwestycji infrastrukturalnych opisano w rozdziale 3.5.1 omawianego dokumentu – i właśnie te obawy odzwierciedlało nasze stanowisko, dezawuowane w piśmie MG MiŻŚ. Oceny tych strat należy dokonać przed podjęciem inwestycji, a nie w jej trakcie.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wsparło swoją odpowiedź opiniami różnych instytucji, organizacji i samorządów, jest jednak znamienne, że reprezentują one jedynie potencjalnych beneficjentów planowanych inwestycji. Nie ma wśród nich żadnej opinii odnoszącej się do przyrodniczej strony tych planów. Nasz poważny niepokój budzi właśnie brak

---

<sup>1</sup> *Wytyczne w sprawie transportu śródlądowego i sieci Natura 2000*, Komisja Europejska, 2012.

<sup>2</sup> *jp.*, str. 37-38.

reakcji na nasz zasadniczy postulat odnoszący się do konieczności oszacowania potencjalnych strat w przyrodzie, strat o charakterze ponadnarodowym.

Zarówno w piśmie MG MiŻŚ, jak i w opiniach popierających prezentowane w nim stanowisko powtarza się argument, że protestujemy przeciwko inwestycjom infrastrukturalnym na polskich rzekach, argumentując to niewystarczającą wiedzą o ich znaczeniu przyrodniczym i możliwych zagrożeniach, natomiast nie przeszkadzało nam, gdy bez tej wiedzy powoływano obszary Natura 2000. Argument ten jest w sposób oczywisty błędny: w Unii Europejskiej w kwestiach środowiskowych obowiązuje zasada przezorności, która wymaga, by w sytuacji, gdy możliwe skutki oddziaływania na środowisko nie są znane, chronić na zapas<sup>3</sup>. W omawianej sprawie kluczowa jest zwłaszcza wykładnia art. 6 ust. 3 Dyrektywy Środowiskowej w orzeczeniu Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-239/04. W tym wyroku ETS stwierdził, że „zezwolenie na realizację planu lub przedsięwzięcia może zostać udzielone jedynie pod warunkiem, że właściwe władze krajowe uzyskają pewność, iż plan lub przedsięwzięcie nie będą miały negatywnych skutków dla terenu, którego dotyczą. Ma to miejsce wówczas, gdy z naukowego punktu widzenia brak jest racjonalnych wątpliwości, że skutki takie nie wystąpią<sup>4</sup>”, a następnie dodał, że „Okoliczność, że po jego ukończeniu przedsięwzięcie nie powodowało takich skutków, jest bez znaczenia dla rzeczonyj oceny. W istocie bowiem to w momencie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację przedsięwzięcia nie może ono budzić, z naukowego punktu widzenia, żadnych racjonalnych wątpliwości, co do braku możliwości wystąpienia szkodliwych skutków w odniesieniu do danego terenu<sup>5</sup>”. Dlatego oczekujemy, jako środowisko badaczy, poważnej dyskusji o zagrożeniach dla przyrody polskich rzek, które wynikają z przedstawionych planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych – i udział w takiej dyskusji deklarujemy.

W imieniu Komitetu Biologii Środowiskowej i Ewolucyjnej PAN



*prof. dr hab. Krzysztof Spalik  
przewodniczący Komitetu*

Warszawa, dn. 27 marca 2017 r.

**Do wiadomości:**

Prezes Polskiej Akademii Nauk

Prezes Polskiej Akademii Umiejętności

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

Przewodniczący i wiceprzewodniczący Senackiej Komisji Środowiska

<sup>3</sup> Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, art. 191 ust. 2.

<sup>4</sup> Komisja przeciwko Portugalii, sprawa C-239/04. Wyrok Trybunału (druga izba) z dnia 26 października 2006 r., pkt 20.

<sup>5</sup> *jp.* pkt 24.