

Kosztowna iluzja żeglugi śródlądowej na polskich wodach. Naturalne rzeki zamieniamy w kanały bez wody?

Apel organizacji pozarządowych, naukowców, samorządów dotyczący planów rozwoju żeglugi śródlądowej na polskich rzekach

Warszawa, czerwiec-lipiec 2016r

Przygotowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przyjęte przez Radę Ministrów „Założenia rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.” oraz **wielkie plany rozwoju żeglugi śródlądowej są nierealne.**

Koncepcja ta nawiązuje zapewne w sposób niezamierzony do zdyskredytowanych przez skutki środowiskowe i społeczne planów sowieckiej Rosji polegających na zawracaniu rzek syberyjskich oraz reanimuje gierkowską gigantomanię obecną w projekcie kaskadyzacji Wisły w latach 70 tych.

Nie powinna być dla nas argumentem i wzorem żegluga śródlądowa na Renie, która rozwijała się w ubiegłym wieku przy zupełnie innym stosunku do ochrony bioróżnorodności, innej epoce gospodarczej oraz warunkach klimatycznych. Tu powinniśmy być szczególnie ostrożni w przenoszeniu wzorców krajów zachodnich.

Szkody, które przyniesie zupełne przekształcenie rzek w kanały żeglowne są niewspółmierne wobec obiecanych - naszym zdaniem wątpliwych - zysków.

Szkody te obejmą zwiększenie zagrożenia powodziowego, również skutków suszy, straty gospodarcze i powiększenie deficytu budżetowego, niepotrzebną groźbę „walki” o wodę z sektorem komunalnym, energetyką, czy rolnictwem, wreszcie dewastację polskiej przyrody o europejskim znaczeniu.

Wątpliwe zyski, to wydanie dziesiątków miliardów złotych z kieszeni podatników na rozwój branży hydrotechnicznej podczas realizacji kosztownych inwestycji niszczących cenne przyrodniczo i turystycznie polskie rzeki.

Szczegółowe uzasadnienie

I. Wielkie plany rozwoju żeglugi śródlądowej

1. Brak wody - wizja zniszczonych naturalnych rzek - kanały bez wody

Polska ma mało wody. To stwierdzenie dziwi nas, bo od wielu lat odkręcamy kran, a woda leci, często coraz lepszej jakości. Ale zasoby wód polskich należą do najniższych w Europie. Autorzy programu to świetnie wiedzą. Wielokrotnie ten problem podnosili, ale tu jednostronnie forsują interes budowy transportu rzeczno-żegludowego. Konsekwentnie zbudowana i prowadzona w oparciu o środki publiczne żegluga śródlądowa może zabrać wodę z innych dziedzin i prowadzić do ograniczeń i braku wody w kranach w tych rejonach, gdzie woda pochodzi z ujęć powierzchniowych. Wskazujemy na ocieplenie się klimatu Polski oraz wpływ na bilans wody w gospodarce (*„Wpływ zmian klimatycznych na bilans wodny w dorzeczu Odry i Wisły w kontekście wybranych dziedzin gospodarki”*, dr Sylwestra Kraśnickiego, 2016; cytaty poniżej kursywą pochodzą z tego opracowania).

Prognozy mówią, że *„Na podstawie obecnych scenariuszy zmian klimatu dla Polski należy się spodziewać zmniejszenia się odpływu całkowitego wód o około 37% w ciągu 110 lat (lata 2071-2090 względem lat 1971-1980). Zmniejszenie odpływu całkowitego oznacza zmniejszenie się odnawialnych zasobów wód Polski, a już obecnie są one jednymi z najniższych w Unii Europejskiej w przeliczeniu na mieszkańca...”*

Najwięksi odbiorcy wody są skazani na prawdopodobne konflikty o wodę:

„Za większość poborów wód w Polsce odpowiadają procesy produkcyjne, a zwłaszcza energetyka oparta na spalaniu węgla, następnie jest to pobór wód przez sieci wodociągowe i nawodnienia. Energetyka oparta na węglu jest najbardziej wrażliwa na niedobory wody, a taka sytuacja jak podczas suszy 2015 r. będzie się zdarzała coraz częściej.”

Możliwe są „wojny” o zasoby wody. *„Zmniejszające się zasoby wód powierzchniowych mogą być powodem sytuacji konfliktowych pomiędzy rolnikami i właścicielami stawów wykorzystujących je do nawadniania pól oraz do napełniania stawów rybnych.”*

A przecież, wraz z narastającym się ociepleniem i powtarzającymi się suszami, należy się spodziewać masowego rozwoju systemów do nawadniania pól, jak na południu Europy. Istnieje groźba wskazywana w tytule - **zbudowanie kanałów z rzek, w których nie będzie wody:** *„Zmniejszające się zasoby wód podziemnych stawiają pod znakiem zapytania zasadność inwestycji w utrzymanie i rozbudowę żeglowności dróg wodnych Odry i Wisły. W górnych odcinkach tych rzek już obecnie zasoby wody mogą się okazać niewystarczające, a zmiany klimatu dodatkowo to zjawisko pogłębią.”*

2. Nierealnie sformułowane efekty gospodarcze i transportowe. Brak uzasadnienia ekonomicznego realizacji planów.

Autorzy „Założeń rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-20 z perspektywą do 2030 r.” przedstawiają jednostronnie korzyści jak:

- wzrost udziału przewozów żeglugi śródlądowej na rzekach
- związany z powyższym wzrost konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i Wisły z powodu pojawienie się żeglugi
- aktywizacja gospodarcza i poprawa warunków żeglugi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej
- poprawa bezpieczeństwa powodziowego
- produkcja odnawialnej energii na powstałych piętrzeniach na rzekach.

Korzyści te są mocno wątpliwe z wielu powodów, m in. ze względu na wyżej pokazaną wielce prawdopodobną niedostateczną ilość wody do tak zamierzonych planów wielkiej regulacji rzek i żeglugi na nich oraz konflikt z innymi potrzebami gospodarczymi. Założenia tego rozwoju nie są zrównoważone. Projekt jest napisany przez jedną grupę interesów, która nie ogląda się na inne potrzeby państwa, społeczeństwa i środowiska. Autorzy nie dostrzegają naturalnych sprzeczności. I tak żegluga wymagać będzie magazynowania wody w zbiornikach wielofunkcyjnych do – rzadko poza Polską stosowanego – zasilania spływów barek podczas – częstych w Polsce niskich stanów wody.

Ochrona przeciwpowodziowa powinna mieć te zbiorniki puste na wypadek przejmowania fal powodziowych. Żegluga oraz produkcja prądu na nowych piętrzeniach w elektrowniach wodnych zderza się z zapotrzebowaniem na wodę energetyki konwencjonalnej, która nie może funkcjonować bez wody z rzek do procesów technologicznych. Dramatycznie przekonał się o tym w ub. roku, gdy pojawił się 20. stopień zasilania w energetyce w związku z niskim stanem wód w rzekach.

W tym kontekście rozwój żeglugi może godzić w bezpieczeństwo energetyczne kraju.

3. Niepewny efekt transportowy.

W 2014 r. wszystkie przewozy towarowe krajowe na polskich rzekach wyniosły wg GUS 4,8 mln ton. A udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem spadł w latach 2000-14 z 0,8 % do 0.4 %. To podsektor transportu, obarczony ryzykiem niepewności wobec zmiennych warunków klimatycznych, który zamiera. Bezcelowa jest jego kosztowna reanimacja.

Deklarowana przez rząd aktywizacja gospodarcza oraz wzrost konkurencyjności portów jest więcej niż wątpliwy. W zasadzie cały nowy przemysł nadodrzański i nadwiślany jest zbudowany z dala od Odry i Wisły (np. nowo budowana elektrownia Opole nie będzie miała

możliwości pobierania węgla z wody). Tak więc nawet jeśli jakaś fabryka we Wrocławiu chciałaby coś wozić wodą, to i tak najpierw by to musiało być dostarczone i odwiezione transportem samochodowym. Podwójny przeładunek jest pozbawiony sensu bo za drogi i czasochłonny.

Ministerstwo żeglugi obiecuje przewożenie 20 mln ton towarów po Odrze oraz 7,8 mln ton po Wiśle w 2020 r. To liczby kompletnie nierealne.

Nawet jeśli przyjmujemy, że te wielkości przewozów są możliwe do osiągnięcia – to nie wiadomo, co mielibyśmy wozić po Wiśle i Odrze. Chyba nie węgiel z zagranicy, który w portach jest dużo tańszy niż sprzedawany przez polskie kopalnie?

Z punktu widzenia gospodarki te ok. 28 mln ton towarów w 2020 r., może bez problemu przewieźć nasza proekologiczna i względnie szybka, polska i państwowa kolej.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w *Informacji o realizacji Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) z roku 2015* podaje strukturę przewozów towarowych w Polsce. Kolej w 2014 r. przewiozła 228 mln ton, transport samochodowy 1548 mln ton, żegluga śródlądowa 7,6 mln ton. W pracy przewozowej, mierzonej w tonokilometrach, jeszcze bardziej widać marginalną rolę żeglugi – 0,8 mld tkm, kolej – 50 mld tkm, transport samochodowy – 263 mld tkm w 2014r.

Prognozy rozwoju transportu kolejowego ujęte w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz w *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, zgodnie z którymi realizowane są od lat miliardowe inwestycje w infrastrukturę kolejową, przewidują podwojenie pracy przewozowej kolei do ok. 98 mld tkm. Oznacza to możliwość bezproblemowego powiększenia przewozów towarowych kolei o wielkości, które są planowane dla żeglugi.

Powstaje tu również bardzo poważne pytanie - dlaczego państwo polskie (a faktycznie podatnicy) ma fundować i stwarzać konkurencję polskiej kolei, którą dofinansowujemy i modernizujemy za miliardy złotych od wielu lat i która ma i będzie mieć dużo większą i niewykorzystaną zdolność przewozową niż planowane efekty zrobienia z rzek kanałów.

4. „Założenia rozwoju żeglugi...” obejmują olbrzymie zaangażowanie środków publicznych.

Razem te plany mają kosztować 76,8 mld zł do 2030 r., w tym 8,9 mld zł do 2020 r. Polska jest krajem zadłużonym. Rocznie na obsługę długu publicznego wydajemy wielkie środki (ponad 33 mld zł w 2014r). Rząd podjął szereg nowych zobowiązań, w tym społecznych. **Ten projekt nie niesie żadnych korzyści społecznych, gospodarczych, czy ekologicznych poza dostarczeniem wielkiej ilości funduszy stosunkowo wąskiej grupie, firm projektowych i wykonawczych w hydrotechnice.** Można obrazowo odwołać się do analogii z wielkimi projektami meliorującymi mokradła w Polsce i innych krajach.

Wydawaliśmy w latach PRL olbrzymie środki na „osuszanie bagien” z obietnicami dla rolników poprawy plonów, zmniejszenie powodzi etc. Efekty są smutne i niewspółmierne do obietnic – zdegradowane gleby, osuszone tereny, mniejsze plony, zniszczona naturalna retencja, trwałe zniszczenie przyrody.

Powstaje pytanie czy te planowane na drogi wodne dziesiątki miliardów złotych w kraju posiadającym różne ważne społecznie potrzeby, do tego zadłużonym, nie powinniśmy alokować bardziej rozwojowo?

Czy Rada Ministrów i minister finansów analizowali te dylematy?

5. Dewastacja dolin i koryt rzecznych – zniszczenie siedlisk i gatunków na obszarach Natura 2000

W planach dotyczących żeglugi śródlądowej nie ma nic na temat dewastacji przyrodniczej, która spotka zbliżone do naturalnych polskie rzeki i ich doliny w procesie przekształcenia ich w żeglowne kanały. **Nasze wciąż wyjątkowe przyrodniczo rzeki, podziwiane w Europie, to prawdziwy skarb i dziedzictwo bioróżnorodności jak Wawel w sferze kultury.** Większość dolin dużych rzek w Polsce obejmują obszary Natura 2000, chroniące siedliska europejskie, florę i faunę w tym ptaki. Regulacja Wisły, Odry, budowa drogi wodnej Odra – Wisła, to zniszczenie tych obszarów na niewiarygodną skalę. To łamanie Dyrektyw Siedliskowej i Ptasiej, a także Ramowej Dyrektywy Wodnej, która nakazywała doprowadzenie do „dobrego stanu wód” rzek w już w 2015 r.

Zdaniem naukowców żaden „interes publiczny” nie będzie mógł takich inwestycji zalegalizować, bowiem w przypadku realizacji „Założeń...”, dla ekosystemów i gatunków związanych z dolinami wielkich rzek nie zostałoby już w ogóle miejsca.

Grupa naukowców z Wydziału Biologii Uniwersytetu Warszawskiego pisze 8 czerwca 2016 r. w Liście otwartym do uczestników Kongresu Morskiego (dalej cytaty oznaczone List otwarty) *„... poprzez techniczną ingerencję zapewniającą możliwość żeglugi towarowej - naturalne i półnaturalne odcinki rzek dotychczas nieskanalizowanych oraz ich doliny tracą swe walory przyrodnicze i nie są zdolne do świadczenia usług ekosystemowych na dotychczasowym poziomie. Specyficzny charakter układu przyrodniczego rzek i ich dolin, uzależniony m.in. od warunków geologicznych i hydrologicznych, sprawia, że strat w tym zakresie nie można skompensować...”*

Zatem straty z zamiany rzek w kanały w żaden sposób nie mogłyby zostać skompensowane, a integralność sieci obszarów Natura 2000 w żaden sposób nie mogłaby zostać zachowana.

Realizacja planów budowy dróg wodnych doprowadzi do utraty m. in. jednego z największych w Europie kompleksów lasów łęgowych nad Odrą, jednych z ostatnich w miarę naturalnych dużych rzek Europy – Wisły i Bugu, unikatowego, dzikiego Międzyodrza oraz wielu innych przyrodniczych wartości, które obecnie są naszą dumą.

6. Pogorszenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego przez program żeglugi śródlądowej - zwiększenie ryzyka powodziowego i dodatkowe koszty

Autorzy „Założeń...” w sposób nieuprawniony wymieniają dodatni efekt programu tj. *„poprawę bezpieczeństwa powodziowego, tym samym redukcji potencjalnych strat powodziowych”*. **Przeciwnie niezbędna dla żeglugi głęboka regulacja rzek do IV klasy (głębokość tranzytowa: 2 m w rzece, 3,5 m w kanale, szerokość szlaku 40 m) wraz z budową zbiorników mających zasilać żeglugę, przy nieuchronnych niskich stanach wód wraz z obserwowalnym zwiększeniem gwałtownych opadów nawaalnych powodują wzrost ryzyka i zagrożenia powodziowego.** Jak zostało wyżej zaznaczone zapewnienie funkcji żeglugi śródlądowej jest sprzeczne z funkcją ochrony przeciwpowodziowej. Autorzy programu nie mogą wiarygodnie powiedzieć mieszkańcom terenów zalewowych nad Odrą lub Wisłą, doświadczonych powodziami z lat 1997-2010, że program budowy dróg wodnych nie przyczyni się do zalania ich domów i strat materialnych i ludzkich. Próbując zrekompensovwać to zwiększone ryzyko powodziowe, trzeba by ponieść dodatkowe wysokie koszty budowy zabezpieczeń powodziowych z kieszeni podatników, co według specjalistów jest mało realne.

Wydanie 78 mld zł na program żeglugi, to nie koniec wydatków Państwa. Trzeba je powiększyć o pokrycie kosztów pogorszenia bezpieczeństwa powodziowego ludności.

II. Regulacja rzek i zniszczenie przyrody pod hasłem ochrony przeciwpowodziowej - nowy program Banku Światowego

We wrześniu 2015 r. została podpisana umowa pożyczki rządu RP z Bankiem Światowym na **ODRA-VISTULA FLOOD MANAGEMENT PROJECT**, rzekomy program ochrony przeciwpowodziowej dla Odry i Wisły. Trzeba przyznać, że dobrze się ona wpisuje w „Założenia rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce...” obecnego rządu. Nie widać tu chęci krytycznego odcinania się od „dorobku” poprzedników.

Program Banku Światowego został przygotowany w skrytości oraz przyjęty przez poprzedni rząd przy selektywnych konsultacjach społecznych, w których nie brały udziału liczące się organizacje pozarządowe zajmujące się wodami.

Program o wielkości 1,317 mld. dolarów stanowią min. pożyczki z Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju (504 mln dol) oraz Banku Rozwoju Rady Europy (329 mln dol) a także dotacja z Unii Europejskiej (219 mln dol)*

Program oceniany jest bardzo krytycznie przez niżej podpisanych jako projekt likwidacji rzek Odry i dopływów Wisły w dotychczasowym kształcie na koszt podatników.

Zaciągnięto oprocentowany kredyt, który podatnicy będą musieli spłacać za pośrednictwem Rządu.

Kwestionujemy sensowność tego projektu i wydatków ponieważ:

1. Regulacja Odry oraz prace hydrotechniczne na Wiśle prowadzić będą do zagrożenia i likwidacji siedlisk i obszarów Natura 2000

Mamy do czynienia z bezprecedensowym zagrożeniem przyrody dolin rzecznych mających wyjątkowe wartości dla Polski i Europy. Naukowcy Wydziału Biologii Uniwersytetu Warszawskiego piszą :

„Utrata możliwości dostarczania przez rzeki i ich doliny usług ekosystemowych na skutek prac hydrotechnicznych na potrzeby żeglugi powiązana jest zwrotnie z utratą siedlisk roślin i zwierząt związanych z rzeką...” (List otwarty)

W podsumowaniu „Wstępnej oceny możliwego wpływu

- *Projektu Banku Światowego P147460 „Odra-Wiśła”*
- *Rządowej „Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.”*

przygotowanej przez Klub Przyrodników czytamy:

„W dolinie Odry projekt wywrze wpływ na cały łańcuch obszarów chronionych (w tym 8 obszarów Natura 2000 i 4 parki krajobrazowe), ciągnący się nieprzerwanie od Malczyc do Szczecina. Osiągnięcie celu projektu, czyli koncentracja i pogłębienie koryta Odry, a tym samym ograniczenie częstotliwości i zasięgu wylewów wód rzecznych, stoi w sprzeczności z integralnością tych obszarów, chroniących z założenia ekosystemy aluwialne, zależne od takich wylewów. Ograniczenie wylewów oznaczać będzie znacząco negatywny wpływ na wszystkie aluwialne siedliska przyrodnicze (w szczególności łągi wierzbowe, topolowe i olszowe 91E0, łągi wiązowo-jesionowe 91F0, łąki selernicowe 6440), a zasięg tego wpływu może dotyczyć wszystkich zasobów tych siedlisk w dolinie Odry. Na całej długości środkowej i dolnej Odry działania projektu stanowią krytyczne zagrożenie dla zasobów siedliska przyrodniczego rzeki z mulistymi brzegami (3270), ponieważ charakterystyczne elementy tego siedliska – muliste brzegi rzek – będą przekształcane w wyniku zamierzonych prac.

*Komponent dotyczący Ziemi Kłodzkiej stwarza ryzyko negatywnego oddziaływania na dwa obszary Natura 2000, ale oddziaływanie to może być regionalnie znaczące, bo trafia w kluczowe dla regionu miejsca występowania unikatowych siedlisk przyrodniczych: rzeki włosienicznikową 3260 i kamieńców nadrzecznych 3220, oraz gatunków: głowacza białopłetwego *Cottus gobio* i minoga strumieniowego *Lampetra planeri*. Wobec braku szczegółów zamierzonych działań nie można jednak ocenić, że negatywne oddziaływanie rzeczywiście wystąpi.*

Komponent sandomiersko-tarnobrzeski może potencjalnie oddziaływać na obszar Natura 2000 Tarnobrzeska Dolina Wisły, jednak jest duże prawdopodobieństwo, że przy prawidłowym zaprojektowaniu przedsięwzięcia oddziaływania takiego można by tu uniknąć.

*Komponent w dorzeczu Górnej Wisły, ze względu na brak konkretyzacji zamierzeń i zupełnie blankietowy charakter projektu w tym obszarze, musi być uznany za potencjalnie zagrażający co najmniej 21 obszarom Natura 2000, w tym znaczącej części zasobów siedlisk: kamieńców nadrzecznych bez roślinności (3220) lub z zaroślami wrześni (3230) bądź wierzby siwej (3240), olszynek nadrzecznych (91E0), ziołorośli nadrzecznych (6430), a także populacjom i siedliskom gatunków: kumaka górskiego *Bombina variegata*, brzanki *Barbus carpathicus*, głowacza białopłetwego *Cottus gobio* i kielbina *Gobio kessleri* (w przypadku tego ostatniego gatunku, na ewentualne oddziaływanie narażona jest cała polska populacja). Bez skonkretyzowania szczegółów zamierzonych inwestycji nie da się ocenić, czy i w jakiej części to potencjalne zagrożenie może się rzeczywiście ziścić.”*

2. Nieefektywna ochrona przeciwpowodziowa.

Wydatek 446 mln euro na działanie - *Component 1: Flood Protection of the Middle and Lower Odra* jest tylko nominalnie ochroną przeciwpowodziową.

Część wydatków uzasadniana jest dość absurdalnie, choć dla laików może być przekonywująca. W Programie twierdzi się, że odbudowuje się drogę wodną do III klasy żeglowności dla konieczności działania lodołamaczy na Dolnej Odrze. Ponieważ w razie zatorów lodowych, lodołamacze muszą mieć możliwość dołynięcia i rozbicia zatoru. Odczytujemy to uzasadnienie jako pseudo- ochronę przeciwpowodziową, gdyż ostatnia duża powódź zatorowa w zimie miała miejsce blisko 70 lat temu, a w kontekście ocieplania klimatu prognoza jego zmian mówi o zmniejszeniu się ilości dni z mrozem blisko dwukrotnie w ciągu ok.100 lat liczonych od lat 70 tych ub. wieku. Doświadczenia z zimowych akcji przeciwpowodziowych z innych rzek mówią, że lodołamacze mimo, że mają pogłębioną i uregulowaną rzekę nie zawsze są w stanie dołynąć do zatoru lodowego z innych przyczyn; są wreszcie inne, tańsze i pewniejsze sposoby przeciwdziałania powodzi zatorowej. Jest więc jasne, że chodzi tu o rzekomą ochronę przeciwpowodziową i wydanie w rzeczywistości blisko 450 mln euro pożyczki na budowę drogi wodnej III klasy. Czego autorzy Programu BŚ nie kryją. W tekście (nie w tytule) jest opis, że ma to służyć doprowadzeniu do III klasy żeglowności Odry.

Dobrze się ten cel zatem wpisuje w „Założenia...” obecnego ministerstwa żeglugi prowadzące do kanalizacji Odry i Wisły. **Dobrze się wpisuje wraz ze wszystkimi mankamentami, bowiem działania te raczej przyczynią się do zwiększenia zagrożenia powodziowego, a nie ochrony ludzi i mienia przed żywiołem.**

Odwołajmy się do opinii naukowców z Uniwersytetu Warszawskiego:

„Nieskanalizowane i nieodcięte całkowicie od swej doliny rzeki są kluczowe dla eliminowania lub ograniczania skutków powodzi. Koryta rzek i tereny do nich przyległe przyjmują wody podczas wysokich stanów, a roślinność z nimi związana spowalnia odpływ, zmniejszając gwałtowność wezbrań. Ta ważna usługa ekosystemowa zostanie właściwie całkowicie zlikwidowana, jeśli rzeka zostanie poddana zabiegom hydrotechnicznym, mającym zapewnić głębokość żeglugową adekwatną dla dróg wodnych przeznaczonych dla przewozów towarowych. Co więcej, dostosowanie rzek do tego typu żeglugi zwiększać będzie ryzyko wystąpienia powodzi, mających gwałtowny charakter. Nie zniwelują tego ryzyka w żaden sposób stopnie wodne, bo z zasady zbiorniki przez nie utworzone nie mają istotnej pojemności powodziowej mogącej zastąpić utraconą retencję glebową, korytową i dolinową przekształconej na potrzeby żeglugi rzeki.” (List otwarty)

3. Dziwi nas zgoda Banku Światowego na finansowanie tych inwestycji,

mimo krytyk i szeregu negatywnych doświadczeń z regulacją i kanalizacją rzek w wielu krajach globu. Niewątpliwie BŚ ma doświadczonych ekspertów a mimo to wspiera jednostronne działanie lobby hydrotechnicznego sprzeczne z ochroną przyrody, co nie ma nic wspólnego ze zrównoważonym podejściem do złożonego problemu polskich rzek i ich różnorodnych funkcji.

4. Dziwi nas postawa UE,

która protestowała przeciwko regulacjom i niszczeniu rzek i potoków ze środków unijnych w latach 2007-13 oraz zakwestionowała wydatki melioracyjne i hydrotechniczne w Polsce na kwotę setek milionów euro a w tym projekcie deklaruje dołożenie 219 mln USD dotacji na podobne projekty niszczące przyrodę polskich rzek. Jak Komisja Europejska może finansować działania łamiące Dyrektywy Siedliskową i Ptasią oraz Ramową Dyrektywę Wodną?

Apelujemy do Premier Rządu RP, Prezesa Banku Światowego, Gubernatora Banku Rozwoju Rady Europy oraz Komisarza ds. Środowiska KE o zweryfikowanie zaangażowania w te destrukcyjne ekologicznie, ekonomicznie i społecznie projekty.

Niżej podpisani sprzeciwiają się jednostronnym, niezrównoważonym działaniom na polskich, cennych przyrodniczo, rzekach.

Podpisali:

Organizacje:

Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, Radosław Gawlik
Fundacja Nasza Ziemia, Sławomir Brzózek
Fundacja Strefa Zieleni, Ewa Sufin-Jacquemart
Stowarzyszenie „Nie kopalni odkrywkowej”, Anna Dziadek
Stepnicka Organizacja Turystyczna Nie Tylko Dla Orłów, Iwona Krępic
Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy, Artur Furdyna
Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Radosław Ślusarczyk
Fundacja Ekorozwoju, Krzysztof Smolnicki
Stowarzyszenie Niesiołowice-Węsiory Kamienne Kręgi, Hieronim Więcek
Portal cycling-recycling.eu , Dominik Dobrowolski
Towarzystwo na rzecz Ziemi, Piotr Rymarowicz
Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze, Marek Sołtysik
Towarzystwo Przyrodnicze Ziemi Oleśnickiej, Dariusz Tarnawski
Klub Gaja, Jacek Bożek
Fundacja Zielone Światło, Beata Nowak
Zielone Wiadomości, Beata Nowak
Zielony Instytut, Dariusz Szwed
Fundacja „Rozwój TAK - Odkrywki NIE”, Tomasz Waśniewski
Polski Klub Ekologiczny, Maria Staniszevska
Międzynarodowa Koalicja dla Ochrony Polskiej Wsi – ICPPC, Sir Julian Rose
Klub Przyrodników, Robert Stańko
Portal Ziemia na Rozdrożu, Marcin Popkiewicz
Stowarzyszenie Ochrony Drzew "miastoDrzew", Aleksandra Zienkiewicz
Przyjaciele Raby i Przyjaciele Dunajca, Paweł Augustynek Halny
Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi, Ilona Jędrasik
Fundacja Ekologiczna "Zielona Akcja", Małgorzata Bochyńska, Irena Krukowska- Szopa
Fundacja alter eko, Kamila Musiatowicz
Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Małgorzata Bolek
Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne, Kazimierz Walasz

Centrum Ochrony Mokradeł, Paweł Pawlikowski
Stowarzyszenie Ostra Zieleń, Patryk Wydurski

Naukowcy:

dr hab. Roman Żurek, Instytut Ochrony Przyrody PAN
dr hab. Tadeusz Fleituch, Instytut Ochrony Przyrody PAN
dr hab. Krzysztof Świerkosz, Uniwersytet Wrocławski
dr inż. Marcin Kadej, Uniwersytet Wrocławski
prof. dr hab. Tomasz Wesołowski, Pracownia Biologii Lasu Uniwersytetu Wrocławskiego
prof. zw. dr hab. Dariusz Tarnawski, dyrektor Instytutu Biologii Środowiskowej, Zakład Biologii, Ewolucji i Ochrony Bezkręgowców, Uniwersytet Wrocławski
prof. dr hab. Maria Ogielska, kierownik Zakładu Biologii Ewolucyjnej i Ochrony Kręgowców Instytut Biologii Środowiskowej, Uniwersytet Wrocławski
mgr Beata Orłowska, pracownik Stacji Ornitologicznej Uniwersytetu Wrocławskiego
dr Lucyna Hałupka, Stacja Ornitologiczna na Wydziale Nauk Biologicznych Uniwersytetu Wrocławskiego
prof. dr. hab. Maciej Luniak, Muzeum i Instytut Zoologii PAN w Warszawie
dr inż. Grzegorz Radtke, Instytut Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie, Zakład Ryb Wędrownych
dr Michał Skóra, Instytut Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie, Zakład Ryb Wędrownych
prof. dr hab. Tomasz Osiejuk, Zakład Ekologii Behavioralnej, Wydział Biologii, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Poznań
dr hab., prof. nadzw. Krzysztof Kujawa, Instytut Środowiska Rolniczego i Leśnego PAN Zakładu Biologii Środowiska Stacja Badawcza IŚRiL PAN w Turwi
dr Justyna Majewska, SGGW w Warszawie
dr hab. Łukasz Kajtoch, Instytut Systematyki i Ewolucji Zwierząt PAN
dr Zygmunt Dajdok, Zakład Botaniki, Instytut Biologii Środowiskowej, Wydział Nauk Biologicznych Uniwersytetu Wrocławskiego
dr hab. Dariusz Wysocki, Wydział Biologii Uniwersytet Szczeciński
prof. dr hab. Jerzy Karg, biolog, ekolog
Marta Labocha-Derkowska, Instytut Nauk o Środowisku, Uniwersytet Jagielloński
dr hab. Adam Barcikowski emerytowany prof. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika
dr Anna Szczuka - Instytut Biologii Doświadczalnej im. M. Nenckiego PAN
dr inż. Wojciech Węglarski, b. nauczyciel akademicki Politechniki Krakowskiej, Wydział Inżynierii Elektrycznej i Komputerowej.
mgr Maciej Bonk, doktorant, Instytut Zoologii, Uniwersytet Jagielloński
dr hab. prof. Piotr Żuk, , Uniwersytet Wrocławski
dr Paweł Żuk , prezes fundacji Centrum Praw Obywatelskich i Badań nad Demokracją

Samorządowcy:

Sławomir Chmielewski, burmistrz Gminy i Miasta Mogielnica

Jarosław Kapsa, pracownik samorządowy Urząd Miasta Częstochowy, niezależny publicysta

Jakub Gołębiowski, radny Miasta Torunia z ramienia stowarzyszenia "Czas Mieszkańców"

Karol Kreft, radny Miasta Reda, Komisja Gospodarki Przestrzennej i Ochrony Środowiska

Piotr Papis, Wójt Gminy Klwów

** Budżet całego projektu, oparty głównie na kredytach - wynosi wg danych z 30.06.2016 r 1317 mln USD z następującym podziałem:*

- *European Commission: 219 mln USD*
- *International Bank for Reconstruction and Development: 504 mln USD*
- *Borrower: 210 mln USD*
- *Council of Europe Development Bank: 329 mln USD*
- *National Fund For Environmental Prot. And Water Management: 55 mln USD*

Źródło:

<http://www.worldbank.org/projects/P147460/?lang=en&tab=financial>