

## Dwa krótkie słowa wielkim krokiem w stronę powodzi i dewastowania rzek

**Zmiany w programach środowiskowych doprowadzą do katastrofalnych szkód w ekosystemach rzek – alarmują organizacje skupione w Koalicji Ratujmy Rzeki\*. Chodzi o zapis dotyczący wsparcia budowy dróg wodnych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), który dziś przy sprzeciwie przedstawicieli organizacji pozarządowych, zatwierdził Komitet Monitorujący (KM) przy Ministrze Rozwoju – sformułowanie „w celu podniesienia jej parametrów (...) do III klasy drogi wodnej” zmieniono na „w celu podniesienia jej parametrów (...) do co najmniej III klasy drogi wodnej”.**

Zdaniem Koalicji umożliwi to finansowanie ze środków unijnych niszczenia naturalnych polskich rzek i przerabiania ich w kanały. Koalicja uważa to za kolejny krok w dewastacji przyrodniczego dziedzictwa narodowego, które i tak już mocno cierpi z powodu niewłaściwie prowadzonych prac hydrotechnicznych. Przyrodnicy podkreślają również, że takie działania stanowią zagrożenie nie tylko dla natury, ale także dla wielu ludzi, mieszkańców terenów nadrzecznych – poprzez wzrost zagrożenia powodziowego.

Już na początku marca Koalicja Ratujmy Rzeki, w liście do Ministra Rozwoju, domagała się usunięcia poprawki do POIiŚ proponowanej przez lobby żeglugowo-hydrotechniczne. Zwracano uwagę, że umożliwi to finansowanie całkowitej kanalizacji największych rzek Polski. Sygnatariusze listu podkreślali brak oceny strategicznej i konsultacji społecznych przed przyjęciem założeń rządowego programu rozwoju żeglugi śródlądowej oraz przed przystąpieniem do porozumienia AGN. Ostre kontrowersje budzi to, że poprawka została wprowadzona pomimo zdiagnozowanych w *Prognozie oddziaływania na środowisko dla Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)* zagrożeń środowiskowych, wynikających z budowy dróg wodnych. Pominięto zalecenia *Prognozy* dotyczących konieczności przeprowadzenia dalszych studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych. Wszystkie protestujące organizacje zgodnie uważają, że powinno to nastąpić przed podjęciem ostatecznej decyzji o budowie dróg wodnych IV klasy w Polsce. Tymczasem wszystko procedowane jest na szybko i bez tych analiz.

*Ta, z pozoru niewielka zmiana POIiŚ, oznacza możliwość finansowania inwestycji żeglugowych prowadzących do zamiany rzek w kanały żeglowne o głębokości minimum 2,8 m. Przypomina to trochę słynną sytuację z ustawą medialną i usunięciem 2 słów: „lub czasopisma” – mówi dr Marta Wiśniewska z Koalicji Ratujmy Rzeki, członek KM.*

Dotychczasowe brzmienie POIiŚ umożliwiało finansowanie budowy dróg wodnych III klasy, o charakterze regionalnym i głębokości 1,8 m - co i tak już zagraża środowisku zwiększa ryzyko powodziowe, ale nie w takim stopniu, jak promowane obecnie drogi wodne klasy IV i V. Nowa wersja POIiŚ całkowicie ignoruje zdiagnozowane w *Prognozie środowiskowej SOR* zagrożenia dla wód powierzchniowych, różnorodności biologicznej, a co najważniejsze - dla adaptacji do zmian klimatu, w tym ograniczania skutków susz i powodzi, jakie stanowi przekształcanie rzek w głębokie kanały żeglugowe.

*Naukowcy, organizacje ekologiczne, Zieloni, świadomi samorządowcy od lat zwracają uwagę na wzrost zagrożenia powodziowego w związku z przekształcaniem rzek na potrzeby żeglugowo-energetyczne, i brakiem w Polsce szerokich planów renaturyzacyjnych. Powinniśmy się uczyć na przykładach Renu i*

*Missisipi, których skanalizowanie na potrzeby żeglugi znacząco zwiększyło częstotliwość i zakres wielkich powodzi - argumentuje Radosław Gawlik z Koalicji Ratujmy Rzeki, były wiceminister środowiska. Amerykanie i Niemcy inwestują obecnie ogromne środki w ochronę ludzi przed powodziami w dolinach tych uregulowanych rzek, dodaje Gawlik.*

Według Koalicji Ratujmy Rzeki rozwój masowej żeglugi towarowej na rzekach Polski jest nieracjonalny z powodów ekonomicznych i ekologicznych. Koalicjanci są zgodni, że inwestowanie miliardów złotych środków budżetowych i wspólnotowych na nieefektywną ekonomicznie i szkodliwą środowiskowo budowę śródlądowych dróg wodnych jest nieuzasadnione - w szczególności wobec znacznego potencjału przewozowego polskich kolei, gotowych do przejścia nowych ładunków i nie generujących istotnych, negatywnych skutków dla środowiska. Opowiadają się natomiast za rozwojem żeglugi opartej na zasadzie „dostosowywanie łodzi do rzek”, takiej która służy turystyce i rekreacji, a więc jest szansą dla odrzańskich i wiślanych gmin.

#### **Kontakt z przedstawicielami Koalicji Ratujmy Rzeki :**

dr inż. Marta Wiśniewska, Fundacja Greenmind, [marta.wisniewska@greenmind.pl](mailto:marta.wisniewska@greenmind.pl). Tel.: 602 888 143

Radosław Gawlik, Stowarzyszenie Eko-Unia, [rgawlik@eko.org.pl](mailto:rgawlik@eko.org.pl), tel.: 605 037 417

\*Koalicja Ratujmy Rzeki działa na rzecz systemowej ochrony walorów przyrodniczych i naturalnej retencji, szerokiej skali renaturyzacji cieków, ochrony i przywracania ciągłości ekologicznej, dostosowania planów rozwoju żeglugi do rzek oraz planów rozwoju sektorów gospodarki do rzek. W skład Koalicji wchodzi obecnie 20 organizacji: Towarzystwo na Rzecz Ziemi, Towarzystwo Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy, Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA, Polska Zielona Sieć, Fundacja Strefa Zieleni, Przyjaciele Raby, Klub Przyjaciół Dunajca, Zielony Instytut, Klub Przyrodników, Fundacja Greenmind, Towarzystwo Badań i Ochrony Przyrody, Mazowiecko - Świętokrzyskie Towarzystwo Ornitologiczne, Fundacja Zielone Światło / Zielone Wiadomości, Centrum Ochrony Mokradeł, Klub Gaja, Stepnicka Organizacja Turystyczna Nie Tylko Dla Orłów, Polskie Towarzystwo Ochrony Przyrody "Salamandra", Fundacja WWF Polska, Fundacja Nasza Ziemia, Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot.

## **DEKLARACJA KOALICJI „RATUJMY RZEKI!” (KRR!)**

Polskie rzeki i naturalne zasoby wodne są coraz bardziej intensywnie eksploatowane i przekształcane. Od lat z naszych regionów i z całego kraju docierają do nas informacje o negatywnych działaniach i inwestycjach pogarszających stan polskich wód. W niektórych miejscach sytuacja jest wręcz tragiczna. Dzieje się tak pomimo zapewnień ze strony kolejnych rządów i samorządów o chęci poprawy sytuacji, pomimo przyjęcia zobowiązań Ramowej Dyrektywy Wodnej UE.

Polityka wodna niewiele się zmienia, czasem zmienia się na gorsze, a jej twórcy pozostają głusi na apele organizacji pozarządowych o potrzebie zaprzestania szeregu szkodliwych działań z zakresu regulacji, zabudowy koryt, przegradzania rzek i melioracji odwadniających ich doliny. Często ignorowane są nawet propozycje alternatywnych rozwiązań i modyfikacji w technologii, które mogłyby ograniczyć straty środowiskowe.

Zmagając się z takim nieprzyjaznym podejściem do ochrony wód, widząc jak systematycznie kolejne odcinki rzek Polski są dewastowane, zaniepokojeni zapowiedziami następnych inwestycji o negatywnym oddziaływaniu, postanowiliśmy połączyć siły i powołać Koalicję „Ratujmy Rzeki!”. Koalicja skupia organizacje zajmujące się ochroną polskich rzek, potoków, obszarów wodno-błotnych, jak również naukowców, organizacje, osoby, samorządy i instytucje, dla których los polskich rzek i ekosystemów wodnych jest istotny.

Mamy nadzieję, że nasz wspólny głos zostanie lepiej usłyszany, i że uda nam się przekonać decydentów do powstrzymania dalszej degradacji zasobów wodnych Polski. Liczymy również, że działając razem, dotrzemy do szerszego grona odbiorców z naszymi analizami problemów, zarówno lokalnych jak i krajowych, oraz że nasze sugestie zmian prawnych, projektowych i technologicznych spotkają się z należną uwagą.

W chwili obecnej wciąż niestety dominuje anachroniczne podejście, które traktuje ekosystemy wodne i od wód zależne jako przestrzeń do eksploatacji i do zabudowy. Chcemy to zmienić. Nie godzimy się bowiem na kontynuowanie szkodliwego modelu zarządzania wodami. W interesie obywateli i państwa leży, by pozostawić „przestrzeń rzekom” oraz chronić i odtwarzać przestrzeń dla retencji naturalnej. Jest to ważne zarówno ze względu na konieczność łagodzenia skutków powodzi i suszy, ograniczenia kosztów budowania i utrzymywania infrastruktury hydrotechnicznej, jak i na zachowanie naszego narodowego bogactwa - dziedzictwa przyrodniczego.

Będziemy wspólnie działać na rzecz:

### **1) skutecznej i systemowej ochrony walorów przyrodniczych i naturalnej retencji**

Ochrona obszarów wodno-błotnych, dolin rzecznych oraz promocja trwałych użytków zielonych i zalesień akceptujących zalewowe lub bagienne warunki wodne, to skuteczne, przyjazne środowisku, nisko kosztowe rozwiązania, efektywnie łagodzące skutki zmian klimatu, w tym zmniejszające ryzyko wystąpienia powodzi i suszy, a także zapobiegające zmianom klimatu przez ochronę zasobów węgla zakumulowanych w torfowiskach. Systemowa promocja retencji naturalnej to nie tylko wychodzenie naprzeciw zapisom Ramowej Dyrektywy Wodnej, ale i priorytetem Dyrektywy o ocenie ryzyka powodziowego i zarządzania nim.

### **2) dostosowania sposobów utrzymywania rzek i potoków i ich ewentualnych regulacji do współczesnej wiedzy o geosystemach rzecznych, podjęcia na szeroką skalę renaturyzacji cieków**

Tradycyjnie rozumiane prace utrzymaniowe, polegające na ułatwianiu i przyspieszaniu spływu wody, a obejmujące m. in. pogłębianie rzek i potoków, utrzymywanie uproszczonego kształtu ich koryt, usuwanie z rzek roślinności i rumoszu drzewnego, są nieskuteczne i nieefektywne, bo ignorują współczesną wiedzę o rzekach i ich dolinach i próbują przeciwstawić się naturalnej dynamice cieków. Prowadzą często do obniżenia lustra wód gruntowych, stepowienia pól i zwiększenia dotkliwości klęsk suszy, dodatkowo zwiększając ryzyko powodziowe w niższej położonych częściach zlewni. Są także bardzo obciążające dla ekosystemu rzecznych, degradując wartość krajobrazową i przyrodniczą cieków i ich dolin. Konieczne jest unowocześnienie praktyki utrzymania cieków, tak by polegały one raczej na „współpracy” z naturalnymi procesami dynamiki rzek, co obejmowałoby także znaczne ograniczenie zakresu robót utrzymaniowych. Podobnie, ewentualne regulacje cieków wymagają nowych rozwiązań lepiej uwzględniających wymogi hydrauliczne, geomorfologiczne i ekologiczne, a cieków uregulowanych według dawniejszych koncepcji wymagają masowej renaturyzacji. Renaturyzowanie przekształconych w przeszłości rzek i potoków (a niekiedy pozwolenie, by zrenaturyzowały się same na drodze naturalnych procesów) przywróci charakterystyczne dla nich gatunki i siedliska, spowolni odpływ ze zlewni, zwiększy retencję dolinową tak ważną dla adaptacji do zmian klimatu.

### 3) **ochrony i przywracania ciągłości ekologicznej**

Rzeki, potoki i ich doliny to ważne korytarze ekologiczne. Wykorzystują je różne gatunki zwierząt zarówno do wędrówek krótkodystansowych, jak i do dalekodystansowych migracji. Kondycja wielu populacji związanych z dolinami rzek np. ryb dwuśrodowiskowych (wędrowniczych) zależy od zaprzestania fragmentacji ich siedlisk i wprowadzenia rozwiązań przywracających ich łączność tam, gdzie poprzez działania człowieka została utracona. Rozwiązania takie powinny skutecznie poprawiać warunki migracji wszystkich grup organizmów związanych z rzeką, a także być spójne z zachowaniem i przywracaniem wysokiej jakości siedlisk będących celem migracji.

### 4) **dostosowania planów rozwoju żeglugi do rzek**

Polskie rzeki cechują się wysokimi walorami przyrodniczymi, a równocześnie dużymi wahaniami przepływów i stanów wód (z częstymi wysokimi wezbraniami i długotrwałymi niżówkami). Na przeważającej ich długości to rzeki nieskanalizowane - z szerokim korytem i szeroką doliną rzeczną, z dużą dynamiką transportu rumowiska. Ten potencjał przyrodniczo-hydrologiczny stwarza warunki do rozwoju turystyki wodnej i ograniczonego, lokalnego transportu wodnego, ale nie do transportowania rzekami dużych i ciągłych ładunków. Aby przekształcić polskie rzeki w drogi wodne klasy międzynarodowej konieczne byłoby zapewnienie stałej minimalnej głębokości tranzytowej (2,8 m), co nawet po licznych inwestycjach infrastrukturalnych jest nierealne. Podczas suszy zapewnienie takiej głębokości wiązałoby się bowiem z koniecznością zasilania rzeki w wodę. Duże inwestycje przekształcające polskie rzeki w drogi wodne wyższych klas nieodwracalnie i w sposób niemożliwy do skompensowania zniszczyłyby walory przyrodnicze rzek i ich dolin, a także upośledziłyby trwale usługi ekosystemowe jakich dostarczają nam rzeki – oczyszczanie wód, łagodzenie ekstremalnych zjawisk pogodowych. Ponadto plany budowy gigantycznych systemów hydrotechnicznych na potrzeby transportu masowego nie tylko nie liczą się z brakiem w Polsce wody potrzebnej dla takich systemów, ale też ignorują fakt istnienia i rozwoju konkurencyjnej sieci kolejowej i współczesnych tendencji w logistyce - wymóg prędkości transportu "od drzwi - do drzwi". Transport na barkach nie tylko trwa wielokrotnie dłużej, niż transport koleją, ale wymaga dodatkowych przeładunków, co podważa sens jego promocji. Dlatego rozwój żeglugi śródlądowej powinien być dostosowany do charakteru polskich rzek, skupiać się na potrzebach lokalnych, być ukierunkowany na żeglugę turystyczną.

### 5) **dostosowania planów rozwoju sektorów gospodarki do rzek**

Do charakteru polskich rzek i potoków, dynamiki przepływów i stanów wód, oraz do zjawisk pogodowych będących następstwem zmian klimatu powinno dostosowywać się również gospodarke w Polsce. Wszystkie sektory gospodarki, w tym energetyka i rolnictwo, powinny wdrożyć rozwiązania zero- i niskowodochłonne. Sprzyjać to będzie nie tylko zachowaniu walorów przyrodniczych ekosystemów wodnych i od wód zależnych, ale też służyć polskiej racji stanu, gdyż mamy dramatycznie mało czystej wody i musimy ją zacząć szanować dla własnego dobra, dla elementarnych potrzeb życiowych. Będzie to także zgodne z Strategią Europa 2020 w zakresie efektywnego korzystania z zasobów. Wszystkie sektory gospodarki, w sposób odpowiedzialny za jakość środowiska i jakość życia ludzi, powinny również wdrożyć rozwiązania sprzyjające spowalnianiu odpływu wód, eliminujące niszczenie obszarów wodno-błotnych i zanieczyszczanie wód powierzchniowych i podziemnych.