

ZAPŁACZ NAD RZEKĄ – Polskie rzeki – zagrożone dobro wspólne

Article by Ewa Sufin-Jacquemart, Radosław Gawlik

December 1, 2016

Rządowe plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych grożą zniszczeniem polskich rzek, które powinny być kontrolowane i zarządzane przez lokalne społeczności, a przynajmniej z ich udziałem. Unikalne przyrodniczo rzeki Wisła i Odra są wspólnym dobrem Polaków i Europejczyków, które – w interesie wąskiego lobby i w imię fałszywej obietnicy rozwoju gospodarczego i lepszej ochrony przeciwpowodziowej – może doznać wielkich szkód,. W rzeczywistości plany te doprowadzą niechybnie do większych powodzi, suszy, konfliktów oraz zniszczenia niezwykle cennych siedlisk, nie poprawiając bynajmniej dobrostanu lokalnych społeczności.

Nastawiona na zrównoważony rozwój Unia Europejska wydaje się najbardziej zaawansowanym zakątkiem świata w zakresie ochrony środowiska, polityki klimatycznej i długofalowej ochrony zasobów niezbędnych do życia, w tym wód. Ponieważ czysta woda jest do życia niezbędna, rzeki, jeziora, wody powierzchniowe i wody podziemne stanowią dobra wspólne (wspólne zasoby) Europejczyków, które – dla zapewnienia dobrostanu dzisiejszych i przyszłych pokoleń – muszą być chronione przez przepisy i instytucje UE. Ramowa Dyrektywa Wodna, która powinna zostać wdrożona przez kraje członkowskie do końca 2015 roku, miała zapewnić osiągnięcie „dobrego stanu wód”. Jej intencją jest pogodzenie wymogów ochrony środowiska z interesami ludzi. Trudne zadanie. Bo dyrektywa niewiele mówi na temat regulacji rzek i hierarchii potencjalnego ich wykorzystania ani w jaki sposób najlepiej chronić ludzi przed ich destrukcyjną mocą. Rzeki pełnią bardzo liczne funkcje i są tymi **dobrami wspólnymi**, wokół których istnieje chyba najwięcej sporów o to, jak je najlepiej wykorzystać, jakim i czyim potrzebom i interesom mają priorytetowo służyć. W dzisiejszej Polsce, ale też szerzej w Unii Europejskiej, lokalne społeczności mają niewielki wpływ na decyzje dotyczące rzek, mimo iż są one zasobami mającymi istotny wpływ na ich dobrostan.

W Polsce rzeki należą niewątpliwie do kategorii zagrożonych dóbr wspólnych, czego głębszą świadomość ma dziś niestety tylko nieliczna grupa ekspertów przyrodników, ekologów i hydrologów oraz niektóre samoorganizujące się grupy wędkarzy i promotorów rzecznej ekoturystyki. Media i opinię publiczną zdominowało wiele stereotypów, utrzymywanych przez lobby melioracyjno-hydrrotechniczne, np. o rzekomej konieczności prostowania rzek czy oczyszczania ich koryt. W post-komunistycznym kraju, jakim jest Polska – tradycyjnie katolickim, antropocentrycznym i zindywidualizowanym – obywatele nie są wystarczająco świadomi, aby zadbać razem o dobro wspólne, oprzeć się utowarowieniu i prywatyzacji, silnie promowanym przez produktywistyczną ideologię neoliberalną.

Nadambitne plany zagrażające rzekom

Odra i Wisła, dwie największe polskie rzeki, są dziś przedmiotem nadambitnych planów rozwoju żeglugi śródlądowej. Odra, uregulowana pod koniec XIX i na początku XX w., stanowiła do niedawna najdłuższy szlak wodny w Polsce, stopniowo coraz mniej używany ze względu na zbyt niski poziom wody oraz brak funduszy na

kosztowne utrzymanie szlaków i ich odpowiedniej dla transportu towarowego głębokości. Wisła jest natomiast prawdopodobnie największą zbliżoną na ogół do naturalnej, „dziką” rzeką w Unii Europejskiej. Cała rzeka i dolina stanowi nieprzebrane bogactwo przyrodnicze. Jej bieg obejmuje dwadzieścia obszarów Natura 2000, szesnaście rezerwatów przyrody, pięć parków krajobrazowych i trzynaście obszarów chronionego krajobrazu oraz otulinę podwarszawskiego Kampinoskiego Parku Narodowego. Poza uregulowanym krótkim odcinkiem Górnej Wisły w okolicach Krakowa, na pozostałych ponad 900 km rzeki znajduje się tylko jedna zaporą wodną, wybudowana między 1962 a 1970 rokiem.

Przygotowane przez polskie Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Morskiej oraz przyjęte przez Radę Ministrów „Założenia rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.” przewidują wielkie plany rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze i Wiśle oraz połączenie obydwu rzek kanałem. Gdyby zostały zrealizowane, to m.in. wspaniała, niezwykle cenna przyrodniczo i w pełni objęta ochroną Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły stałaby się skanalizowaną drogą wodną w ramach rzecznej autostrady E40 od Odessy do Gdańska. W proteście przeciw tym planom ponad sześćdziesięciu przedstawicieli organizacji od lat śledzących los rzek, takich jak Stowarzyszenie Ekologicznie EKO-UNIA, wspieranych przez naukowców i przedstawicieli samorządów, wystosowało Apel <http://bit.ly/2b5Pl4g>. Sprzeciwiono się w nim rządowemu planowi i podważono jego uzasadnienie, wskazujące jednostronnie na same korzyści, jak wzrost udziału przewozów żeglugi śródlądowej na rzekach, wzrost konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i Wisły z powodu pojawienia się żeglugi, aktywizacja gospodarcza, poprawa bezpieczeństwa powodziowego czy produkcja odnawialnej energii na powstałych na rzekach piętrzeniach.

Autorzy Apelu podważają wskazywaną „konieczność gonienia Europy Zachodniej”, gdyż, jak piszą: *„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, w innej epoce gospodarczej oraz warunkach klimatycznych. Tu powinniśmy być szczególnie ostrożni w przenoszeniu wzorców krajów zachodnich.”* Ponadto istnieją znacznie wartościowsze przykłady do naśladowania w krajach zachodnich, jak rzeki Loara i Dordogne we Francji, z wieloma lokalnymi inicjatywami w oparciu o zasadę dostosowywania łodzi do rzeki, a nie odwrotnie.

Można śmiało stwierdzić i ma to oparcie w ekspertyzach naukowych, że plany te są całkowicie sprzeczne ze zbiorowym interesem: doprowadzą do zwiększenia zagrożenia powodziowego, silniejszych susz, spowodują straty gospodarcze, powiększenie deficytu budżetowego, potencjalne konflikty o wodę, wreszcie doprowadzą do dewastacji polskiej przyrody o europejskim znaczeniu. Inwestycje publiczne dla ich realizacji służyłyby przede wszystkim interesowi przemysłu hydrotechnicznego.

Źródło konfliktów i zagrożeń

Polska ma mało wody, a zasoby polskich wód należą do najniższych w Europie. Konsekwentnie zbudowana i prowadzona w oparciu o środki publiczne żegluga śródlądowa może zabrać wodę innym sektorom i doprowadzić do niedoborów wody pitnej i konfliktów o wodę. Za większość poborów wód w Polsce odpowiadają dziś procesy produkcyjne, zwłaszcza energetyka oparta na spalaniu węgla, a następnie pobór wód przez sieci wodociągowe i nawodnienia. Polska produkuje 88% energii elektrycznej w elektrowniach węglowych, a energetyka oparta na węglu jest najbardziej wrażliwa na niedobory wody ze względu na konieczność chłodzenia. Ponadto, wraz z narastającym się ociepleniem i powtarzającymi się suszami, należy się spodziewać masowego rozwoju systemów do nawadniania pól, jak na południu Europy. Istnieje więc groźba zbudowania z rzek drogich kanałów, w których nie będzie wody.

Projekt polskiego rządu nie dostrzega naturalnych sprzeczności między potrzebami żeglugi i ochrony przeciwpowodziowej. Żegluga będzie wymagać magazynowania wody w zbiornikach wielofunkcyjnych, aby zasilać spływ statków podczas częstych w Polsce niskich stanów wody. Ochrona przeciwpowodziowa powinna

mieć te zbiorniki puste, aby mogły one przejmować silne fale powodziowe wyprostowanych i uregulowanych rzek. Żegluga oraz produkcja prądu na nowych piętrzeniach w elektrowniach wodnych zderza się z zapotrzebowaniem na wodę energetyki konwencjonalnej, którą Polska pragnie utrzymać jako główne źródło energii jeszcze przez dziesięciolecia, a która nie może funkcjonować bez wody z rzek do procesów technologicznych.

Ukryte koszty: ryzyko powodzi i nieodwracalne szkody ekologiczne

W planach dotyczących żeglugi śródlądowej nie ma mowy o dewastacji przyrodniczej, która spotka zbliżone do naturalnych polskie rzeki i ich doliny, jeżeli te plany zostaną zrealizowane. **Polskie wciąż wyjątkowe przyrodniczo rzeki, podziwiane w Europie, to prawdziwy skarb i dziedzictwo bioróżnorodności nie tylko polskiej, ale też europejskiej.** Większość dolin dużych rzek w Polsce pokrywają obszary Natura 2000, chroniące siedliska europejskie, florę i faunę, w tym ptaki. Regulacja Wisły i Odry oraz budowa drogi wodnej Odra – Wisła oznaczają zniszczenie tych obszarów na niewiarygodną skalę. To łamanie nie tylko Ramowej Dyrektywy Wodnej, ale także Dyrektyw Siedliskowej i Ptasiej.

Dokument rządowy twierdzi, że użegłownienie wielkich rzek poprawi bezpieczeństwo powodziowe, ale zarówno aktualna wiedza naukowa, jak i doświadczenie kilkudziesięciu lat regulacji europejskich rzek wykazują, że głęboka regulacja rzek oraz budowa zapór i zbiorników mających zasilać żeglugę – przy nieuchronnych niskich stanach wód wraz z coraz częstszym zjawiskiem gwałtownych opadów – powodują wzrost ryzyka i zagrożenia powodziowego. Zapewnienie funkcji żeglugi śródlądowej jest sprzeczne z funkcją ochrony przeciwpowodziowej. Zwiększone ryzyko powodziowe oznacza dodatkowe wysokie koszty budowy zabezpieczeń powodziowych i ich utrzymania. Tak więc wydanie 80 mld złotych na program żeglugi (część ekspertów twierdzi, że jest to koszt kilkakrotnie zaniżony!) to nie koniec wydatków publicznych, wręcz przeciwnie.

Publiczne pieniądze wydane przeciw wspólnemu dobru

Żegluga rzeczna to zamierający podsektor transportu, obciążony ryzykiem niepewności wobec zmiennych warunków klimatycznych. Bezcelowa jest jego kosztowna reanimacja. Ministerstwo żeglugi obiecuje przewożenie 20 mln ton towarów po Odrze oraz 7,8 mln ton po Wiśle w 2020 r., jednakże te liczby wydają się całkowicie nierealne. Poza tym towary te można bez problemu przewieźć rozwijaną aktualnie za unijne pieniądze państwową koleją, dofinansowaną i modernizowaną za miliardy złotych i euro od wielu lat, która ma i będzie mieć dużo większą i niewykorzystaną zdolność przewozową, niż miałyby przekształcone w kanały polskie rzeki.

Rozwój polskiej żeglugi śródlądowej ma kosztować prawie 20 mld euro do 2030 r., w tym ok. 2,3 mld euro do 2020 r.. **Projekt rozwoju żeglugi rzecznej nie służy dobru wspólnemu i nie niesie żadnych wspólnych korzyści gospodarczych, społecznych czy ekologicznych, a już na pewno nie dla lokalnych społeczności.**

Zamiast takiego projektu pożądany i potrzebny byłby realistyczny program wsparcia rozwoju lokalnej i ponadlokalnej żeglugi pasażerskiej oraz turystycznej, która korzystałaby z piękna tych rzek i ich walorów przyrodniczych. System mógłby też obejmować lokalne przewozy towarów po rzekach. Zasada jest tu prosta – dostosowujemy jednostki pływające, ich zanurzenie, do rzeki, a nie odwrotnie. Program rządowy i Banku Światowego chcą przywrócenia na koszt podatników barek o zanurzeniu ponad 2 m i długości ok. 100 m. Ofiarą tego pomysłu mają być Wisła i Odra. To szkodliwa iluzja.

Finansowanie destrukcji rzek: uzupełniająca rola funduszy UE

Program rozwoju żeglugi śródlądowej aktualnego polskiego rządu nawiązuje do umowy pożyczki podpisanej przez poprzedni rząd z Bankiem Światowym na sfinansowanie programu ODRA-VISTULA FLOOD MANAGEMENT PROJECT, rzekomego programu ochrony przeciwpowodziowej, a de facto programu regulacji i użegłownienia

tych rzek (na pewno Odry).

Ten zaskakujący program Banku Światowego został przygotowany „w skrytości” oraz przyjęty przez polski rząd po selektywnych konsultacjach społecznych, o których nie wiedziały i nie brały w nich udziału liczące się organizacje pozarządowe zajmujące się wodami. Program o wielkości ponad 1,317 mld dolarów stanowią m.in. pożyczki z Banku Światowego (504 mln dol) oraz Banku Rozwoju Rady Europy (329 mln dol), ale także dotacja Unii Europejskiej (219 mln dol).

Program ten wpisuje się w trwający kilkadziesiąt lat proces „ujarzmiania” rzek, co jest podejściem likwidującym ich naturalne funkcjonowanie i wyjątkowe ekosystemy. Plany te stworzono, pomimo iż doświadczenie i wiedza naukowa wykazują od lat, że naturalna rzeka, meandrująca, stale zmieniająca swój kształt i formy, wylewająca na tereny zalewowe w okresach wezbrania i cofająca się stopniowo do własnego nurtu, tworzy znacznie bogatsze ekosystemy i znacząco bardziej przyczynia się do dobrostanu lokalnych społeczności, a do tego znacznie lepiej chroni przed dramatycznymi w skutki powodziami.

A jednak Bank Światowy zgodził się na finansowanie tych inwestycji. Co dziwniejsze, projekt uzyskał też dofinansowanie z Unii Europejskiej, 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, uznając je za sprzeczne z Ramową Dyrektywą Wodną. A teraz Komisja Europejska ma zamiar finansować działania łamiące Dyrektywy Siedliskową i Ptasią oraz Ramową Dyrektywę Wodną? W tej sprawie sygnatariusze Apelu wysłali we wrześniu zapytanie do Komisarza UE d/s Środowiska. Na razie pozostaje ono bez odpowiedzi.

Ratowanie rzek oznacza wzmacnianie lokalnych społeczności

Czas przypomnieć decydentom i opinii publicznej, że rzeki tworzą niezwykle wartościowe ekosystemy i należą do dóbr wspólnych wszystkich ludzi, jak i innych istot. Zarządzanie rzekami, na wszystkich poziomach, powinno służyć społecznościom lokalnym i przyszłym pokoleniom, a także podlegać społecznej partycypacji i kontroli. W ten sposób wspólne zasoby stopniowo stawałyby się dobrami wspólnymi, *the commons*. Jednakże aby taka partycypacja i kontrola mogły mieć miejsce i były skuteczne, trzeba doprowadzić do obalenia stereotypów o rzekomo koniecznej i opłacalnej regulacji rzek, a obywateli – w ich własnym interesie oraz w interesie przyszłych pokoleń i ekosystemów – muszą posiadać wiedzę i zrozumienie, jak funkcjonują naturalne rzeki i na czym powinna polegać zrównoważona gospodarka ich wodami.

Zamiast promowania nierealnych dziś marzeń o nowych drogach wodnych, władze krajowe i lokalne powinny wspierać lokalną partycypację i samorządność społeczności mieszkających w pobliżu rzek, tak by ochronić te szczególne wspólne dobra przed ich przejęciem przez grupę interesów powiązaną i wpisaną w system państwowy. Obywatele powinni być aktywnie zaangażowani w utrzymanie terenów zalewowych ważnych dla ochrony przeciwpowodziowej oraz w zapewnienie wspólnego i zrównoważonego wykorzystania rzek do ekoturystyki, wędkowania i małego transportu lokalnego. Umożliwi to ochronę naturalnych funkcji ostatnich naturalnych dużych rzek Europy i ich unikatowych ekosystemów.

1 Sygnatariusze Apelu zamierzają kontynuować kampanię. Złożyli list i Apel do prezesa Banku Światowego w Waszyngtonie oraz demonstrowali pod Biurem Banku Światowego w Warszawie w sierpniu br. Domagają się wstrzymania projektu BŚ oraz takiej jego modyfikacji, aby to był program ochrony przeciwpowodziowej, nie niszczący europejskiej przyrody, chronionej siecią Natura 2000. List skierowali również do Komisarza ds. Środowiska UE, gdyż Komisja Europejska nie powinna wspierać projektów Banku Światowego, dewastujących

obszary chronione przepisami UE.

Funkcjonowanie naturalnych rzek i to, jak mogą być chronione i zarządzane, było jednym z ważnych tematów drugiego polskiego Zielonego Letniego Uniwersytetu w Ciechocinku, w Dolinie Środkowej Wisły. Jest nadzieja, że liczne imprezy Roku Rzeki Wisły 2017 pozwolą naukowcom i organizacjom ekologicznym w Polsce rozpowszechnić zrównoważoną ekoturystykę rzeczną i poszanowanie dla naszej największej, wspaniałej, pięknej rzeki i jej niezwykłych mieszkańców.



Ewa Sufin-Jacquemart graduated in sociologist from Warsaw University and the Sorbonne in Paris. Currently she is director of the Green Polish foundation "Strefa Zieleni", writes for their publication, and coordinates the Green Centre of the Congress of Women.



Radosław Gawlik is a Polish activist, ex-politician, and writer. He has organised anti-nuclear power protests, participated in the development of *Solidarność*, and founded and presided over the Ecological Forum UW. He sat in parliament for 12 years and was secretary of state in the Minister of Environmental Protection, Natural Resources and Forestry.

Published December 1, 2016

Article in Polish

Translation available in English

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/zaplacz-nad-rzeka-polskie-rzeki-zagrozone-dobro-wspolne/>

The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space. Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.