

## Zieloni naziści czyli jak zdobyć władzę nad światem

Na „konferencji” „Jeszcze Polska nie zginęła - wieś” zorganizowanej 13. maja br. w Toruniu przez Wyższą Szkołę Społeczną i Medialną, przy aktywnym udziale między innymi Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, ksiądz prof. Tadeusz Guz z KUL sformułował i uzasadniał tezę, że „ekolodzy są gorsi niż naziści”. Ksiądz, profesor i kierownik Katedry Filozofii Prawa, posłużył się też innymi sformułowaniami wobec ekologów i zielonych, uznając ich za „marksistów”, „komunistów”, „ateistów” i „faszystów”. - „Ta ideologia – i mówię to z całkowitą odpowiedzialnością – jest odmianą zielonego nazizmu” .... „z tą jedną różnicą względem III Rzeszy Niemieckiej, że nawet jedna rasa ludzka – czyli germańska – już nie ma prawa do dalszego istnienia”. Słów tych i podobnych, w powadze i nabożnym skupieniu wysłuchało kilka tysięcy zgromadzonych na „konferencji” leśników i myśliwych. Wystąpienie transmitowane i zamieszczone w Internecie zostało obejrzone i wysłuchane przez dziesiątki tysięcy ludzi, a w wielu środowiskach wzbudziło emocje.

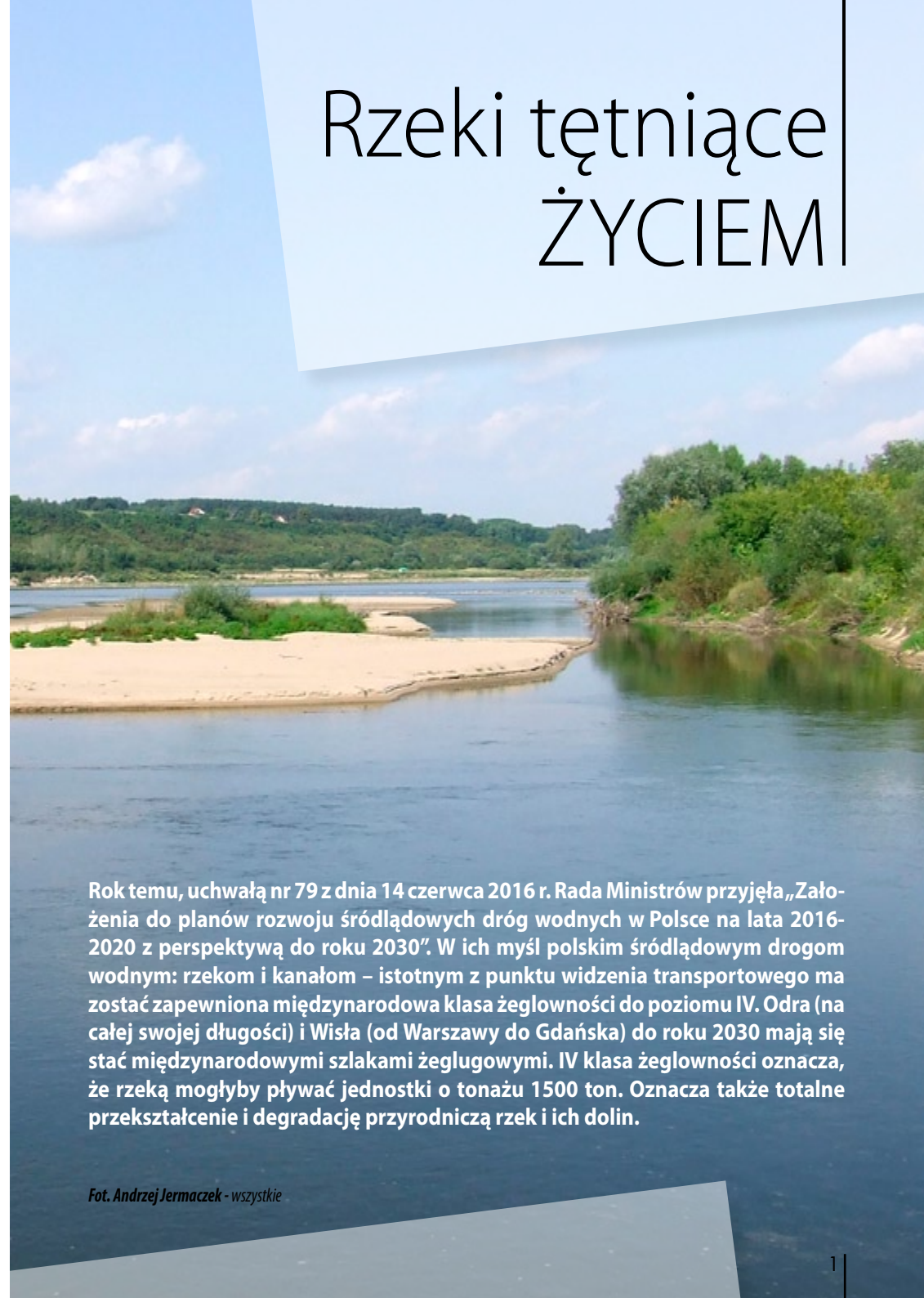
I o to prawdopodobnie chodziło autorowi i organizatorom spotkania. Zarządzanie ludzkimi emocjami, a najlepiej lękami, jest najskuteczniejszą i stosowaną ostatnio bez żenady metodą rządzenia, walki o władzę i jej utrzymanie. Stosowano ją zresztą przez tysiąclecia, intuicyjnie, choć skutecznie szczując różne grupy ludzi przeciw sobie. Dopiero niedawno zaczęto jednak zjawisko opisywać i analizować naukowo, a co za tym idzie w pełni świadomie i z zimną krwią wykorzystywać w codziennej praktyce.

Jeśli ksiądz profesor okaże się skuteczny, to mogą się spodziewać, że kiedy przekroczą następnym razem próg gościnnego dotychczas gabinetu znajomego nadleśniczego, oczyma wyobraźni zobaczy on na mojej twarzy charakterystyczny wąsik i zaczesaną w lewo grzywkę, a na ramieniu połamany krzyż, tyle, że zielony i z kwiatkami zamiast ramion.

Wygląda jednak niestety na to, że również my, „zieloni naziści”, chcąc, jak sugeruje ksiądz Guz, „zdobyc władzę nad światem”, a przynajmniej przebić się z czymkolwiek do świadomości szerokich kręgów społeczeństwa, musimy, zamiast na szukaniu rzeczowych argumentów, skupić się na ludzkich lękach i emocjach, pielęgnować je i podsycać. Jeśli chcemy odnieść sukces w ochronie dolin rzecznych, to nie ma innej drogi jak wykorzystać powszechny lęk przed powodzią. Jeśli chcemy wygrać batalię o Puszcze Białowieską, musimy w paru milionach ludzi wyzwolić emocje, nawet jeśli będzie to złość i gniew. Inaczej „druga strona” wykorzysta swoją szansę i zrobi to samo, tyle, że przeciw nam. A nasz głos będzie cichszy od pisku myszy. Spokojny dialog i szukanie porozumienia – to już było. Teraz nadszedł czas inwektyw, hejtu i manipulacji. Oby tylko tyle...

Andrzej Jermaczek

# Rzeki tętniące ŻYCIEM



Rok temu, uchwałą nr 79 z dnia 14 czerwca 2016 r. Rada Ministrów przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”. W ich myśl polskim śródlądowym drogą wodnym: rzekom i kanałom – istotnym z punktu widzenia transportowego ma zostać zapewniona międzynarodowa klasa żeglowności do poziomu IV. Odra (na całej swojej długości) i Wisła (od Warszawy do Gdańska) do roku 2030 mają się stać międzynarodowymi szlakami żeglugowymi. IV klasa żeglowności oznacza, że rzeką mogłyby pływać jednostki o tonażu 1500 ton. Oznacza także totalne przekształcenie i degradację przyrodniczą rzek i ich dolin.

Fot. Andrzej Jermaczek - wszystkie

**W tym roku zrobiono kolejny krok - Polska przystąpiła do tzw. Porozumienia AGN – Porozumienia o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia. Polskie drogi wodne mają dołączyć do szlaków żeglugowych uznanych za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych. Aby spełniały wymagania szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym, muszą zostać rozbudowane lub zmodernizowane do poziomu IV klasy żeglowności.**

Co to oznacza w praktyce? Według cytowanych „założeń”: kaskadyzację (budowę szeregu stopni wodnych ze zbiornikami i elektrowniami) odcinka Wisły pomiędzy Warszawą a Gdańskiem i regulację jej pozostałego odcinka, permanentną regulację Odry, budowę tzw. Kanału Śląskiego, regulację znacznych odcinków kilku mniejszych rzek – Warty, Noteci i Bugu.

Oceniono nawet wstępnie szacowane koszty projektu do roku 2030. Odrzańska Droga Wodna ma kosztować 30,7 mld zł; kaskadyzacja Wisły na odcinku Warszawa-Gdańsk - 31,5 mld zł; połączenie Odra-Wiśla 6,5 mld zł, a połączenie Wiśla-Brześć - 8,1 mld zł.

Według twórców założeń modernizacja śródlądowych dróg wodnych przyczyni się przede wszystkim do wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych, wzrostu konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i Wisły, aktywizacji gospodarczej obszarów usytuowanych wzdłuż głównych szlaków żeglugowych, poprawy warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej oraz turystyczno-rekreacyjnej, poprawy bezpieczeństwa powodziowego i wygeneruje

produkcję energii elektrycznej na poziomie 3-4% produkcji krajowej.

Można w to wszystko wierzyć, może warto jednak dokonać innej analizy, o której najwyraźniej zapomnieli autorzy założeń i licznych prezentacji gloryfikujących rządową strategię. Bo nad rzekami jest także przyroda, i to chroniona prawem krajowym i unijnym. Według stanowiska Klubu Przyrodników wypracowanego w reakcji na upowszechnienie informacji o założeniach strategii „rozwoju” dróg wodnych, w samej tylko dolinie Odry jej realizacja prowadziłaby do podważenia integralności całego łańcucha obszarów chronionych wzdłuż Odry (17 obszarów Natura 2000 i 4 parki krajobrazowe), od granicy czeskiej aż do Szczecina. Większość z nich utraciłaby podstawowy czynnik decydujący o ich funkcjonowaniu, jakim są okresowe wylewy wód Odry, który jest kluczowy dla chronionych w nich siedlisk przyrodniczych: łągów wierzbowych, topolowych lub olszowych, łągów jesionowo-wiązowych, łąk selernicowych, a znaczący także dla starorzeczy i innych typów siedlisk. Utracona zostałaby całość odrzańskich zasobów siedliska rzeki z mulistymi brzegami. Wobec utraty okresowych rozlewisk i podtopień w dolinie doszłoby do znaczącego pogorszenia siedlisk chronionych w obszarach Natura 2000 gatunków ptaków. Niektóre płaty chronionych siedlisk przyrodniczych zostałyby fizycznie zniszczone w związku z koniecznością dostosowania przebiegu koryta rzeki do założonej klasy żeglugowej. Negatywne oddziaływania dotknęłyby jednego z najcenniejszych kompleksów lasów łągowych w Europie. Naruszona w ten sposób spójność sieci Natura 2000 w żaden sposób nie byłaby możliwa od skompensowania.

Na Odrze realizacja strategii naruszałaby założenia środowiskowe obecnie realizowanych inwestycji: stopnia Malczyce, Wroc-

ławskiego Węzła Wodnego oraz zbiornika Racibórz Dolny, na które zezwolono po ocenie oddziaływania na obszary natura 2000 pod warunkiem wykonania określonych działań minimalizujących to oddziaływanie. W przypadku realizacji Strategii, te działania minimalizujące nie mogłyby w ogóle być wykonane lub ich efekty zostałyby zupełnie zniweczone.

W dolinie Wisły realizacja rządowych założeń powodowałaby zniszczenie integralności całego łańcucha obszarów chronionych (10 obszarów Natura 2000, park krajobrazowy, 10 rezerwatów przyrody) między Warszawą a Ujściem Wisły. Zupełnie zniszczony zostałaby charakter rzeki na tym odcinku i wszystkie wartości przyrodnicze związane z obecnym jego charakterem - warunkowanym naturalną dynamiką rzeki - w szczególności dynamicznym układem łąch, kęp, odnóg rzecznych, erodowanych brzegów, okresowo zalewanych błoni nadrzecznych. Zniszczona zostałaby istotna część krajowych zasobów siedlisk ohara, ostrygojada, sieweczki rzecznej i obroźnej i mewy czarnogłowej, mewy siwej, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej. Zniszczone zostałyby siedliska ryb chronionych w obszarach Natura 2000 na całym tym odcinku Wisły. Pośrednim, ale nieuchronnym wpływem byłby zanik łąch w Ujściu Wisły, co spowodowałoby pełną utratę wartości przyrodniczych ujścia, w tym jedyne w Polsce miejsca stałego przebywania foki szarej i jedynej polskiej kolonii rybitwy czubatej. Naruszona w ten sposób spójność sieci Natura 2000 w żaden sposób nie byłaby możliwa od skompensowania.

W dolinie Warty i Noteci istnieje ryzyko oddziaływania na warunki wodne całej zatorfionej Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, a w ten sposób na niemal wszystkie przedmioty ochrony łańcucha 6 obszarów Natura 2000 wypełniających tę pradolinę.

Budowa drogi wodnej doliną Bugu, niezależnie od przyjętego rozwiązania, zasadniczo naruszałaby integralność kompleksu obszarów Natura 2000 i parku krajobrazowego ciągnącego się w całej dolinie.

Budowa serii stopni wodnych na Wiśle i Odrze wpłynęłaby (nawet w przypadku zastosowania przepławek) na możliwości migracji ryb wędrownych, pogarszając dostęp ryb anadromicznych do praktycznie wszystkich, z wyjątkiem tylko rzek Przymorza, obszarów tarliskowych w Polsce. Takie ogólnopolskie oddziaływanie dotyczyłoby łośosia i minoga rzecznego, uniemożliwiłoby także przywrócenie w większości polskich rzek jesiotra bałtyckiego.

Naruszona spójność sieci Natura 2000 w Polsce w żaden sposób nie mogłaby zostać przywrócona w wyniku działań kompensacyjnych. Negatywny wpływ, w tym utrata znacznej części krajowych zasobów, dotyczyłaby w szczególności siedlisk przyrodniczych i gatunków związanych z dolinami wielkich rzek, a nie ma w Polsce więcej takich dolin, które nie byłyby dotknięte forsowanym programem i mogłyby być miejscem realizacji ewentualnych kompensacji.

W „założeniach” można wyczytać, że poprawiając parametry eksploatacyjne na Odrze do roku 2030 będzie można nią przewozić do 20 mln ton ładunków rocznie. Z kolei po „modernizacji” dolnego odcinka Wisły przewozy ładunków tą rzeką mają wzrosnąć do około 12 mln ton. Skupmy się więc na żegludze, bo to zdaje się główna siła napędowa pomysłu.

Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozie ładunków to obecnie 0,4%, po zainwestowaniu 80 mld (a znając praktykę dotychczasowych inwestycji wodnych kilka razy więcej) i zdewastowaniu naszych głównych rzek, udział ten wzrośnie do 1%, bo 32 mln ton to właśnie tyle! Pozo-

stałe 99% i tak przewozić będzie kolej i transport drogowy.

A gdyby tak do przewozu owych 32 mln ton ładunków wykorzystać... furmanki? Według GUS średnia odległość przewozu ładunków w krajowym transporcie śródlądowym to 11,6 km, furmanka mogłaby zrobić dziennie dwa takie kursy, gdyby więc przewiozła dziennie tylko 2 tony i pracowała w roku tylko 200 dni, to przewiezie 400 ton. Łatwo policzyć, że do przewiezienia 32 mln ton potrzeba 80 tys. furmanek. Niby dużo. Ale... gdyby tak transport konny doinwestować kwotą 80 mld zł, planowaną na dewastację rzek – na każdą furmankę przypadłoby okrągły 1 mln zł! Kto nie wierzy niech sprawdzi! Sam bym chyba chętnie został tak dotowanym furmanem. No i byłoby ekologicznie, powstałaby wreszcie koniunktura na owies, szansa dla państwowych stadnin, mielibyśmy miliony ton końskiego nawozu jako cenny produkt uboczny, no i zatrudnienie dla 80 tys. woźniców. Argumenty za, analogiczne do rządowych przemawiających za żegluga, można mnożyć.

Żegluga pasażerska przewozi obecnie 1,1 mln pasażerów na średnią odległość 12 km (GUS). Autorzy „założeń” litościwie dla siebie nie prognozują ilu w roku 2030 będzie chętnych do obejrzenia ze skanalizowanej Wisły „drogi na Ostrołękę”. W każdym razie do

wożenia obecnej licznej rzeszy pasażerów wystarczyłyby... 183 furmanki.

To oczywiście absurd, ale absurd nie większy od tego co głoszą wszem i wobec prominentni przedstawiciele rządzących elit. Ich stan świadomości dobrze odzwierciedla fragment jednego z tegorocznych przemówień Prezydenta, który z dnia na dzień stał się apologetą transportu rzeczno-

*Byłem w zeszłym roku w Chinach i byłem w mieście, które pod względem gospodarczym, pod względem właśnie biznesowym, dynamiki, rozbuchanego rozwoju stanowi swoisty wzorzec światowy – a mianowicie w Szanghaju. I tak się złożyło, że mieszkałem nad jedną z odnóg rzeki Jangcy. Wiadomo, że tam, gdzie Szanghaj, tam jest delta rzeki Jangcy. Proszę Państwa, tą rzeką płynęła barka za barką przez 24 godziny na dobę. Cały dzień i całą noc tą rzeką w dwie strony trwał transport – dosłownie barka za barką! I to pokazywało między innymi nieprawdopodobny potencjał tej gospodarki. Bo poza siecią kolei, poza siecią autostrad ten ciężki transport śródlądowy wodny, rzeczny rzeczywiście tam był i to była rzeka tętniąca życiem...*

Oto, drogi Czytelniku, gdybyś potrzebował wykładni, co obecnie znaczy „rzeka tętniąca życiem”.

W „założeniach” pominięto także trudny problem skąd w rzekach weźmie się woda potrzebna do realizacji wszystkich ambitnych celów, bo od lat coraz bardziej jej brakuje, a od regulacji i pogłębienia przecież jej nie przybędzie. Nie mówi się też kto i czym będzie ładunki i pasażerów woził. Stan taboru żeglugi śródlądowej w roku 2015 to wg GUS: 217 pchaczy oraz holowników i 101 statków pasażerskich. Tyle, że 65% statków pasażerskich, 73% pchaczy i 86% holowników to dziś jednostki starsze niż 40 lat. Pomija się jakoś milczeniem także fakt, że ładunek przewożony koleją czy samochodem, który dotrze w jeden dzień, rzeką, w najlepszym razie, dopłynie za tydzień. A co, jeśli będzie akurat za niski stan wody? Poczekaj na deszcz? Dla wypromowania pomysłu, wiosną tego roku, z Gdańska do Warszawy, przy udziale ministrów i wojewodów, z niemałym trudem i za skromną kwotę 100 tys. zł, przepchano barkę wypełnioną kontenerami. Da się? Da się! Tyle, że, czym się już przed społeczeństwem nie pochwalono, kontenery były puste!

Od chwili zbudowania zapory we Włocławku są z nią same problemy, wzrosło zagrożenie powodziowe leżących poniżej miejscowości, bo zaporą grozi katastrofą, w zbiorniku nagromadziły się toksyczne osady, z którymi jakoś nikt nie wie co zrobić, nie widać, żeby w okolicznych miejscowościach rozkwitły turystyka i wypoczynek, elektrownia produkuje tyle prądu ile wytwarza dziś kilkanaście nowoczesnych wiatraków. Najwyższy czas, żeby poważnie pomyśleć jak tamę rozebrać i wreszcie to zrobić. Zamiast tego, czary mary, proponuje się jej zwielokrotnienie.

Od lat polityka wodna Polski trwała w swoistym letargu, lekceważąc światowe trendy i obowiązujące prawo, zarówno krajowe, jak unijne. Teraz obudziła się, niestety

po to, żeby sięgnąć dna. Zadziwiające, że odzegnując się od czasów PRL i wszystkiego co z nimi związane, współcześnie rządzący pełnymi garściami czerpią z jej „dorobku”. Bo regulacja Wisły to przecież projekt nie nowy, na VIII zjeździe PZPR (rok 1980) takimi oto słowami prezentowano planowany wówczas program Wisła:

*Budowa kaskady Wisły ustabilizuje stosunki wodne na obszarach położonych w jej dorzeczu i umożliwi pełniejsze użytkowanie tych obszarów. (...) Stanowić to będzie istotny czynnik realizacji programu wyżywienia narodu.*

*Zabudowa Wisły systemem stopni piętrzących, stanowiąca część składową ogólnego programu rozwoju gospodarki wodnej w jej dorzeczu, utworzy nowoczesną drogę wodną powiązaną z największym na Bałtyku zespołem portowym Gdańsk-Gdynia.*

*Regulacja Wisły na całej jej długości stworzy także dogodne warunki dla dalszej aktywizacji gospodarczej znacznych obszarów kraju, dla rozwoju przemysłu i energetyki, zwłaszcza dla rozbudowy hydroenergetyki i lokalizacji elektrowni ciepłych o dużej mocy. (...)*

*Kompleksowe zagospodarowanie i wykorzystanie zasobów wodnych Wisły stanowi kolejne, ważne ogniwo w strategii rozwojowej wytyczonej przez VI i VII Zjazd partii. Dotychczasowe osiągnięcia socjalistycznej Polski, jej ogromny już i nowoczesny potencjał ekonomiczny stworzony w latach siedemdziesiątych — pozwalają podjąć to nowe zadanie i gwarantują jego wykonanie. (...)*

*Jest to nasza narodowa powinność w imię rozkwitu Ojczyzny i dobra jej obywateli. Jest to również nasz teraźniejszy obowiązek wobec przyszłych pokoleń Polaków.*



*Komitet Centralny zwraca się z apelem do ludzi nauki, do wszystkich środowisk zawodowych, do całego narodu o twórczy wkład w dzieło zagospodarowania zasobów największej polskiej rzeki. (...) To, co wspólnie dziś podejmujemy określa teraźniejszość i przyszłość Ojczyzny, tworzy jej siłę i zasobność, umacnia jej godną pozycję w Europie i świecie.*

*Uczyńmy z Wisły symbol rozkwitu socjalistycznej Polski, szlak wiodący w przyszłość.*

Brzmi znajomo? Chwilami jak pierwowzór przyjętych w roku 2016 „założeń”. Podobnie jak ówczesny dowcip wskazujący na główne założenia programu Wisła – pogłębić dno i trzymać się koryta.

W reakcji na postępującą dewastację rzek i coraz bardziej absurdalne plany ich regulacji, w początkach bieżącego roku powstała Koalicja „Ratujmy Rzeki!”. Skupia ona organizacje zajmujące się ochroną polskich rzek, potoków, obszarów wodno-błotnych, jak również naukowców, organizacje, osoby,

samorządy i instytucje, dla których istotny jest los polskich rzek. Obok zamieszczamy deklarację, która najlepiej prezentuje cele i problemy, wokół których Koalicja koncentruje swoje działania. Jej aktywnym członkiem jest także Klub Przyrodników.

W internecie znaleźć można Stanowisko Koalicji Ratujmy Rzeki w sprawie kanalizacji rzek na potrzeby rozwoju żeglugi towarowej, w którym szczegółowo przeanalizowano zagadnienie, wskazując na szereg nie opisanych tu problemów i olbrzymich strat, nie tylko przyrodniczych, oraz apelując o rezygnację z szalonych pomysłów.

Póki co rządzący pozostają jednak głusi na wszelkie argumenty, brnąc coraz bardziej w głębinę absurdu. Miejmy nadzieję, że na ambitne zadanie zniszczenia naszych rzek po prostu zabraknie pieniędzy, a sam program skończy tak jak jego bliźniak sprzed kilkudziesięciu lat – program Wisła. Tego samego życzę także jego twórcom.

**Andrzej Jermaczek**

#### CHCESZ WIEDZIEĆ WIĘCEJ?

Pawlaczyk, P. (red.) 2016. Wstępna ocena ryzyka oddziaływania Rządowej „Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.” na przyrodnicze obszary chronione. Klub Przyrodników. [http://www.kp.org.pl/pdf/stanowiska/wodne/2016-09\\_ryzyko\\_oddz\\_progr\\_rozw\\_zegluga\\_na\\_przyrode.pdf](http://www.kp.org.pl/pdf/stanowiska/wodne/2016-09_ryzyko_oddz_progr_rozw_zegluga_na_przyrode.pdf)

Stanowisko Koalicji Ratujmy Rzeki (KRR!) w sprawie planów przekształcania polskich rzek w kanały żeglowne... [http://www.kp.org.pl/pdf/StanowiskoKRR\\_zegluga\\_przyjete.pdf](http://www.kp.org.pl/pdf/StanowiskoKRR_zegluga_przyjete.pdf)

## 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, niskokosztowe 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 GEOEKOSYSTEMACH 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 przeciwstawiać się naturalnej dynamice cieków. Prowadzą często do obniżenia lustra wód gruntowych, stepowienia pól i zwiększenia dotkliwości klęsk suszy,

dodatkowo zwiększając ryzyko powodziowe w niżej położonych częściach zlewni. Są także bardzo obciążające dla ekosystemu rzecznoego, 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 cieki uregulowane 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 (wędrownych) 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 wezbrzeniami i długotrwałymi niżówkami). Na przeważającej ich długości to rzeki nieskanalizowane - z szerokim korytem i szeroką doliną rzecznoą, 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 potoków 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.

# Lex Szyszko w praktyce



Fot. Ewa Drewniak - wszystkie

„Kostrzyn nad Odrą to niezapomniana przyroda.” Ten cytat – powitanie ze strony internetowej miasta, wkrótce może zmienić brzmienie na „Kostrzyn nad Odrą – zapomniana przyroda”.