

W oczekiwaniu na ustawę Prawo wodne. Do końca roku ma być gotowa wstępna ocena ryzyka powodziowego w obszarach dorzeczy, zgodnie z dyrektywą UE

TEMAT JAK RZĘKA

Krystyna Forowicz

Polskie rzeki są brudne, niezeglowne, kilka ministerstw, instytutów i urzędów zajmuje się wodą. To fenomen na skalę światową. Efekt: nie mamy dróg wodnych spełniających minimalne europejskie standardy, brakuje ustawy, która miała zawierać pakiet rozwiązań przeciwpowodziowych – mówili uczestnicy konferencji „Współpraca międzyresortowa dla ochrony i rozwoju rzek i terenów nadrzecznych. Podsumowanie ogólnopolskiego programu „Temat: Rzeka”, która odbyła się 15 listopada w Bibliotece Uniwersytetu Warszawskiego.

– *Krytycznie oceniamy sytuację gospodarowania wodami* – powiedział

Artur Furdyna, przewodniczący Towarzystwa Przyjaciół Rzek Iny i Gowienicy, uczestnik Wodnego Okrągłego Stołu.

Po powodzi, przed powodzią

O europejskich zasadach ochrony przed powodzią, zmianach polskiego systemu ochrony ludzi i mienia przed wodami mówiła **Iwona Koza** z Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.

– *Transponująca przepisy* dyrektywy powodziowej, aktualizowana ustawa Prawo wodne (*która ma wejść w życie w najbliższym czasie*) zmienia

obowiązujące dotychczas dokumenty planistyczne w tej materii. Nakłada obowiązek opracowania map zagrożenia i map ryzyka powodziowego, przedstawiających nie tylko obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi, ale także zakres potencjalnych szkód jakie mogą powstać na tych obszarach. Zawarte w tych opracowaniach informacje pozwolą szczegółowo określić kierunki ochrony przeciwpowodziowej – tłumaczyła Iwona Koza.

Harmonogram jest taki: mapy zagrożenia powodziowego przedstawiające obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi oraz mapy ryzyka powodziowego – wskazujące na poten-

cialne negatywne skutki powodzi muszą być opracowane do grudnia

2013 r. Plany zarządzania ryzykiem powodziowym określające katalog działań zmierzających do osiągnięcia celów zarządzania ryzykiem powodziowym – do 2015 roku. Do grudnia tego roku mamy przygotować wstępną ocenę ryzyka powodziowego w obszarach dorzeczy oraz związanych z nimi wybrzeżami.

Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej wznowił procedury zatwierdzenia projektu Polityki wodnej państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016). Zmiany w gospodarce wodnej w zakresie reformy zarządzania, jakie proponuje projekt Polityki wodnej państwa, wymagają zmian w ustawie z 18 lipca 2001 r. Prawo wodne. Rozpoczęcie prac nad nową ustawą jest zobowiązaniem wynikającym z prawa europejskiego. W KZGW zainicjowano prace związane z przygotowaniem reformy gospodarki wodnej kraju. Będą one realizowane równoległe z przygotowaniem nowego prawa wodnego.

– Obecnie prowadzimy konsultacje społeczne nad projektami niektórych dokumentów odnośnie także dyrektywy powodziowej – poinformowała **Katarzyna Michalska** z KZGW.

oraz rozwój budownictwa na terenach zalewowych – to największe mankamenty naszego gospodarowania wodami.

Kto odpowiada

Przeciwdziałanie powodziom to domena administracji rządowej i samorządowej – według Prawa wodnego. W myśl ustawy o zarządzaniu kryzysowym na poziomie krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym powinny zostać opracowane plany reagowania kry-

sta, a w gminie – wójt, burmistrz, prezydent miasta. Ich zadania są podobne. Sprowadzają się do kierowania działaniami związanymi z monitorowaniem, planowaniem i usuwaniem zagrożeń. Powiaty i gminy mają też współdziałać z centrami zarządzania kryzysowego administracji oraz nadzorować funkcjonowanie systemu alarmowania i mechanizmu ostrzegania ludności. Całością zarządzania kryzysowego kieruje rząd. Jak podkreśliła Iwona Koza wszystkie studia zagrożenia przeciwpowodziowego



Polska zajmuje 5 miejsce w Europie pod względem długości rzek.



Rola nadbrzeżnych zadrzewień jest ogromna dla ekosystemów rzecznych. Są to naturalne bufory dla spływających zanieczyszczeń z terenów przyległych.

Polska, podobnie jak inne kraje europejskie będzie jeszcze niejednokrotnie dotknięta powodzią. Zmiany klimatyczne zwiększają intensywność opadów i powodują podniesienie poziomu mórz. Natomiast niewłaściwe gospodarowanie na obszarze dorzecza

zawierające charakterystykę zagrożeń oraz ocenę ryzyka ich wystąpienia, w tym mapy ryzyka i zagrożenia powodziowego.

Na szczeblu wojewódzkim sprawami zagrożenia kryzysowego zarządza wojewoda, powiatowym – staro-

przekazane gminom powinny uzyskać statut prawa miejscowego, które musi być uwzględniane przy wydawaniu zgody i podejmowaniu decyzji o zabudowie i infrastrukturze. Takie rozwiązanie ograniczyłoby ilość „nieszczęść ludzkich” wynikających z faktu budowy na terenach zalewowych.

– Rolnicy mają roszczeniowe podejście do państwa. Chcą regulacji rzek. Jak im brakuje wody, to żądają budowy jazów – mówił Artur Furdyna. – Dziś inaczej musimy spojrzeć na wodę, bo z przyrodą nie wygramy.

Rzekom dać więcej miejsca

Dla natury i ochrony p. powodziowej naturalne łąki i doliny rzeczne powinny zostać reaktywowane i wszędzie gdzie to możliwe renaturyzowane. Rzekom należy dać znów więcej miejsca, żeby przywrócić ich naturalną dynamikę. Należy odejść od tzw. walki z powodzią na rzecz innych metod za-

➔ rządzenia, związanych m.in. z prewencją czy edukacją powodziową mieszkańców terenów najbardziej zagrożonych zalewaniami.

– *Nawet przy wykorzystaniu wszystkich możliwości technicznych i finansowych nie jest możliwe osiągnięcie całkowitej ochrony przeciwpowodziowej* – mówił Artur Furdyna. Wskazywał na olbrzymie korzyści wynikające z odpowiedniego zagospodarowania przestrzeni, co przy świadomej rezygnacji z zabudowy w obszarach zagrożonych powodzią pozwoli ograniczyć straty i zapobiec klęskom.

Drugim problemem, który zdaniem Furdyny powinien zostać rozwiązany, jest zwiększanie obszarów zajmowanych przez rzeki i zbiorniki wodne w sąsiedztwie miast. Wystarczy bowiem gwałtowna burza, a ulice miast niemal pływają. Najlepszym rozwiązaniem byłoby tu przesuwanie wałów powodziowych, dobudowywanie nowych kanałów i pogłębianie już istniejących. Także odtwarzanie naturalnych terenów zielonych przy brzegach rzek, w tym również obszarów bagiennych, może stanowić naturalną ochronę przeciwpowodziową – podkreślił. Zwiększanie terenów zielonych w miastach to jego zdaniem najlepsza metoda zapobiegania powodziom. Podał przykład: w Sosnowcu kiedyś była łąka, teraz jest plac Papiński. Taka łąka sama absorbuje część wody, zapobiega jej spływaniu i umożliwia jej odparowanie.

Zostawmy drzewa nad rzekami

Kolejny problem – w całym kraju trwają wycinki zadrzewień nad rzekami. Rola nadbrzeżnych zadrzewień jest ogromna dla ekosystemów rzecznych. Są to naturalne bufory dla spływających zanieczyszczeń z terenów przyległych, ograniczają także ekspozycję słoneczną i podnoszenie temperatury wód. Drzewa na burtach cieków to także najtańsze stabilizatory brzegów. Dla ochrony zaś przeciwpowodziowej takie zadrzewienia to hamulce dla rozszalałego żywiołu, a nie powód powodzi. Powodzie zaczynają się w zlewniach, na polach, na osuszonych łąkach i zawłaszczanych terenach zalewowych, w lasach, na coraz większych powierzchniach szczelnych, a nie

w rzekach. Zniszczone rzeki i pozamieniane w kanały sprawiają, że będą jeszcze większe powodzie.

Dobrym sygnałem na przyszłość są realizowane w Małopolsce oraz w Zachodniopomorskiem projekty LIFE+, otwierające dorzecza kilku rzek dla swobodnej migracji zwierząt w nich żyjących, szczególnie dla ryb wędrownych. Kolejnym dobrym sygnałem jest współpraca Towarzystw Miłośników i Przyjaciół Rzek z Zachodniopomorskim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych.

Turystyka łączy

– *Istnieje głęboki konflikt między ekologami a inwestorami. Turystyka daje szansę na pogodzenie obu stron.*



Żegluga śródlądowa jest najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu.

Jest łącznikiem między ekologią a gospodarką wodną – mówił **Mirosław Czerny** z ZG Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. – *Nie da się rozmawiać o drogach wodnych bez turystyki – i odwrotnie. Choć każda droga wodna jest szlakiem turystycznym, a nie każdy szlak jest drogą wodną. Formalnie dróg wodnych jest w Polsce kilka tysięcy kilometrów, w tym mniej niż dwieście, w dodatku w kawałkach, spełniających minimum międzynarodowych standardów. A szlaków kajakowych, wyliczają, że jest jakieś 14–30 tysięcy kilometrów.*

Firma „Ecorys” przygotowała 500-stronicowy raport o stanie i przyszłości polskich dróg wodnych, sfinansowany przez Bank Światowy. Raport – efekt pracy dziesiątków ekspertów mówi o inwestycjach niezbędnych w

ciągu najbliższych kilkunastu lat i celowych do 2050 roku. Dokument leży w szufladzie w którymś z resortów.

Drogi wodne dzielą

Polska zajmuje 5 miejsce w Europie pod względem długości rzek. Ekspertci wskazują na możliwości wykorzystania potencjału gospodarczego dróg wodnych, szczególnie Kanału Bydgoskiego, Noteci i całej Wielkiej Pętli Wielkopolskiej wraz z przyległymi jeziorami i rzekami oraz całej międzynarodowej drogi wodnej E 70 i E40. Droga Wodna E70: jest europejskim szlakiem komunikacyjnym wschód-zachód łączącym Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa,

wybrzeże Bałtyku). W Polsce droga E70 przebiega od śluzu w Hohensaaten znajdującej się na granicy polsko-niemieckiej, następnie rzeką Odrą do Kostrzyna, gdzie następnie łączy się z drogą wodną Odra – Wisła. Szlak o długości 294 km prowadzi rzekami: Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do styku z Wisłą w Bydgoskim Węzle Wodnym. Następnie szlak biegnie na odcinku 114 km: Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do Kaliningradu w Rosji i Kłajpedy na Litwie. Międzynarodowa Droga Wodna E40 łączy Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, przez Brześć, Pińsk i dalej rzeką Dniepr przez Kijów do Chersonia.

➔ Żegluga śródlądowa jest najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Według Mirosława

Czernego nasze władze nie widzą potrzeby, by przynajmniej Odrę doprowadzić do tzw. IV klasy, europejskiego minimum dla dróg wodnych, czyli jednostek o ładowności 1000–1500 ton. Najwyższa klasa Vb gwarantuje możliwość pływania jednostek powyżej 3000 ton – w Polsce „gatunek” Va i Vb nie występuje. Być może w drugiej połowie XXI wieku wróci się do tematu dróg wodnych, gdy już zbudowane zostaną wszystkie autostrady i wszystkie tory kolejowe zmodernizowane. Inż. **Adam Jacewicz**, hydrotechnik z Komisji Dialogu Społecznego ds. Warszawskiej Wisły (pracował 30 lat w Hydroprojekcie) jest innego zdania.

– Nasze rzeki są za małe, nie nadają się do transportu dla barek 1500 ton. Kanał Wisła – Odra to ruina, nie ma szans na rozwijanie żeglugi komercyjnej, możliwa jest jedynie turystyka.

Gorące serca to za mało

Na konferencji gościli na zaproszenie Fundacji Impact członkowie z międzynarodowej sieci River/Cities, ze Szwecji, Austrii, Portugalii, Belgii, Włoch i Grecji w ramach projektu “Kultura dla nabrzeży” finansowanego przez Program Grundtvig Komisji Europejskiej. **Agnieszka Wlazel**, prezes Fundacji podsumowała ogólnopolski projekt “Temat: Rzeka” – *Celem programu „Temat: Rzeka” jest zwiększenie wiedzy ludzi oraz zaangażowania ich w ochronę rzek i ich nabrzeży. To z kolei przyczyni się do ochrony dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego tych terenów* – mówiła.

Gospodarka wodna to nie tylko drogi wodne i najbardziej ekologiczny transport, ale również ochrona środowiska, ochrona przeciwpowodziowa, zaopatrzenie w wodę ludności, stepowanie gruntów, hydroenergetyka i turystyka wodna. Na to nie wystarczą gorące serca polskich miłośników rzek. Dlatego Instytut Geografii bydgoskiego uniwersytetu (po 3 latach starań) otwiera w przyszłym roku unikatowy w skali Polski, Europy i świata kierunek ”rewitalizacja dróg wodnych”. Z edukacją musimy się śpieszyć, bo zabraknie nam czasu na zapobieganie przyszłym katastrofom.

Krystyna Forowicz