

Odra – kolejna mrzonka

10 maja 2021

Właśnie upływa termin składania ofert na poważne prace: pogłębianie toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Trzeba zrobić głęboki na 12,5 metra rów (tor wodny) w dnie Bałtyku i Odry, na odcinku 68 kilometrów. Dodatkowo plan przewiduje przystosowanie szczecińskich akwenów i nabrzeży portowych do nowej głębokości i przyjmowania większej ilości towarów.

Obecnie port w Szczecinie może przyjmować statki o zanurzeniu 9,5 metra, jednak nie zawsze, bowiem wiele zależy od stanu wody w Odrze (o czym za chwilę). Taka sytuacja całkowicie uniemożliwia zawijanie najpopularniejszych dziś jednostek typu handymax o nośności powyżej 40 tys. ton i tym samym zmniejsza konkurencyjność portu w porównaniu do Świnoujścia, Gdańska, Gdyni i innych portów bałtyckich. Inwestycja ma być wspomagana przez fundusze unijne – prawie 600 milionów złotych, ale prace trzeba ukończyć za dwa lata.

Na Bałtyku gruszek w popiele nie zasypiają też Niemcy – port Mukran na wyspie Rugia inwestuje w poprawę koryta wodnego, które ma zostać pogłębione do niemal piętnastu metrów kosztem 30 mln euro. Ogromne statki (o ładowności do 120 tys. ton) mają tu dowozić i odbierać towary następnie transportowane do Świnoujścia, Szczecina, Gdańska. Więc niby konkurencja, ale też współpraca większych i mniejszych jednostek.

Odra dla barek to raczej marzenia

Kiedy pojawia się hasło Odra (ale też Wisła), decydenci – wspomagani przez niektórych profesorów – snują wizje wielkich szlaków wodnych, po których będą śmigać duże barki przewożące wszelkie dobra. Pomysły od lat powstają w gabinetach i rzadko uwzględniają realia. Z raportu „Rzeczpospolitej” – zgodnie z wytycznymi Białej Księgi Transportu Unii Europejskiej do 2030 r. – 30 proc. drogowego transportu towarów na odległość

większą niż 300 km ma być przeniesione na drogi wodne lub kolej. W 2050 r. ma to już być połowa tego transportu. Ale z informacji ostatniego raportu GUS dotyczącego transportu śródlądowego wynika, że przewozy ładunków z jego wykorzystaniem maleją.

W 2019 r. żegluga śródlądową przetransportowano 4680,9 tys. ton ładunków. To o 8,4 proc. mniej w porównaniu z rokiem 2018, przy czym tendencja spadkowa widoczna jest od roku 2016.

Tymczasem najnowszym pomysłem rządzących są barki kontenerowe sunące od czeskiej granicy do Bałtyku. Dziś przemierzenie tego szlaku dla największych jednostek wiozących nawozy, zboże, węgiel jest niemożliwe. Odra jest zbyt płytka, mosty na niej za niskie, a infrastruktura – jeśli istnieje – jest zaniedbana. Rząd chce ożywić polską żeglugę i wydać na to ponad 76 miliardów złotych. Są to wstępne i bardzo optymistyczne szacunki. Bo – jak wyliczyli eksperci Fundacji WWF w raporcie „Żegluga czy kolej” – włączając w ten projekt m.in. kształcenie młodych kapitanów, podnoszenie mostów, budowę portów i zakup kontenerów, dostajemy łączny koszt 213-237 miliardów złotych. A do tego trzeba doliczyć późniejsze koszty utrzymania. Realia widać na przykładzie.

Stopnie wodne mnożą się jak króliki

Wody w Odrze przez wiele miesięcy jest za mało, by stworzyć międzynarodowy korytarz dla żeglugi. Według rządowych planów mogłoby być głębiej, gdyby w ciągu całej rzeki powstało około 30 nowych stopni wodnych (mówiąc po ludzku – tam ze śluzami przepuszczającymi barki). 23 istniejące mają być odnowione. To dużo, ale może nie być innego wyjścia. Żeby poprawić żeglowność poniżej Brzegu Dolnego (woj. dolnośląskie) wybudowano stopień wodny Malczyce. Prace trwały prawie 20 lat. Budowa miała kosztować 200 milionów złotych – kosztowała ponad miliard. I na tym się nie skończy. Za niski poziom wody poniżej stopnia w Brzegu Dolnym odpowiada erozja denną.

To typowe zjawisko przy zaporach, gdzie woda spada na płytszy odcinek rzeki, pogłębiając dno i niszcząc koryto. W efekcie rzeka nie nadaje się do żeglugi. Aby podnieść poziom wody, trzeba było właśnie wybudować kolejny stopień – w Malczycach. A dla umożliwienia dalszej żeglugi potrzebne będą kolejne – we wsi Gliniany i w Ścinawie. Znaczący temat nie mają złudzeń: to lata inwestycji i grube miliardy do wydania, bo do Szczecina jeszcze kawałek.

Ale fantazje rządzących sięgają dalej. Gdzieś za dziesięć lat ma być zbudowany kanał z czeskiej Ostrawy do opolskiego Koźła. Tak powstanie korytarz Odra – Dunaj, a Czesi dostaną „dostęp do morza”. Tylko im coś tu się nie podoba. O zachowanie naturalnego przebiegu Odry walczą naukowcy z czeskich uniwersytetów. W apelu do rządu w Pradze można przeczytać, że „jest to projekt, który miałby znaczący negatywny wpływ na reżim hydrologiczny w krajobrazie i spowodowałby fundamentalne szkody dla środowiska”. Na marginesie musimy dodać, że wspomniany korytarz miałby też połączenie z Wisłą – również wymagającej generalnej przebudowy. Ekologowie wyrrywają sobie włosy z głów...

Niemcy też średnio zachwyceni

Trzeba pamiętać, że Odra w pewnym momencie staje się rzeką graniczną. Czyli coś do powiedzenia ma też druga strona. Mniej więcej od Kosarzyna (woj. lubuskie), gdzie interesy zaczynają być wspólne. Ekolodzy z tamtej strony zbierają podpisy protestujących przeciw nadmiernej regulacji rzeki, które to działania w wielu miejscach zniszczą naturalne siedliska ryb i ptactwa wodnego. O swobodnej turystyce kajakowej i żaglowej nie wspominając. Ale to można jakoś przeboleć – gorzej z powodzią. Nie raz telewizje relacjonowały katastrofy spowodowane wezbranymi wodami Odry – raz po jednej stronie granicy, raz po drugiej. Nie brakowało też komentarzy, że jak po jednej stronie podwyższają wały – to po drugiej woda wylewa się na pola i wsie.

Teraz rzekę trzeba będzie ujarzmić, wyprostować w wielu miejscach, zawęzić i pogłębić koryto, wybetonować brzegi. To naturalnie spowoduje szybszy przepływ wody. Nie będzie miała czasu wsiąknąć w brzegi i straci łączność ze strefą naturalnej retencji w dolinach. Co za tym idzie – będzie częściej wylewać.

Jednoznacznie opisał to raport niemieckiego Federalnego Instytutu Inżynierii Wodnej. Według tej instytucji po dokończeniu regulacji fala powodziowa, dla przykładu, na przejściu między Słubicami a Frankfurtem nad Odrą podniesie się o 15 centymetrów. Nic wesołego. Organizacja ekologiczna WWF w swoim raporcie przypomina wielką powódź na Odrze z 1997 roku. Jak piszą działacze, najtragiczniej przebiegła ona na odcinkach zabudowanych stopniami wodnymi, „których przepustowość stanowi przeszkodę dla bezpiecznego spływu wód powodziowych”. Zapewnienia o tym, że to właśnie regulacja uchroni nas przed kataklizmem, nazywają „kpiną z ludzi myślących”.

W 2018 roku ówczesny polski minister odpowiedzialny za żeglugę obiecywał, że w ciągu dwóch lat po Odrze bez przeszkód popłyną pierwsze barki. Jednostek nadal jakoś nie widać...

Autorstwo: Marek Kownacki

Źródło: pl.SputnikNews.com