

Zrównoważona dewastacja rzek

29 listopada 2017

Jest plan zabudowy Odry i Wisły i dopasowania do wymagań IV klasy żeglowności. Mają się po tam poruszać barki o zanurzeniu prawie trzy metry, długości ok. 90 metrów i szerokości niekiedy większej niż przęsła mostu. No i jeszcze wysokość... klasa żeglowności określona dla Odry, to barki załadowane kontenerami do wysokości 9–10 metrów, dla Wisły siedem, zanurzenie prawie trzy metry. Wymagana głębokość rzeki ponad trzy metry.



Szerokość rzeki na całej trasie żeglugowej nie może być mniejsza niż 50 metrów. Póki co, nie ma takiej rzeki w Polsce. Nie ma na Odrze ani jednego mostu, którego nie trzeba by było nieco podnieść... czyli wyburzyć i postawić jeszcze raz.

Za Wisłę Ministerstwo zabierze się później, a wówczas w samej Warszawie do dalszego użytku będzie się nadawał tylko jeden most... i to nie ten najnowszy. Na Wiśle czeka nas jeszcze prostowanie rzeki w Krakowie lub ambitne przesunięcie Wawelu nieco w bok, inaczej nie da się dostarczyć śląskiego węgla do Nowej Huty i ciepłowni Łęg... sorry, taki mamy zakręt. O Nowej to Hucie piosenka....

Przed Polską Myślą Techniczną fantastyczne perspektywy! Jest

takie Ministerstwo: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a w nim departament Żeglugi Śródlądowej. Dyrektorem tego Departamentu jest Przemysław Dac. Odważny gość.

Kilka dni temu pojawił się na konferencji „Rzeki dla zrównoważonego rozwoju”. Konferencja była na Uniwersytecie Warszawskim, a uczestnikami i organizatorami przeciwnicy pomysłu rozwijania transportu towarowego na rzekach. Za odwagę dostał oklaski. Wygłosił referat o założeniach, planach i korzyściach. Zapewnił, że jest ekologiem! Zaprosił do zadawania pytań... więc zadałem: skąd przekonanie, że wystarczy wody na skaskadowanie rzeki i zapewnienie przepływu gigantycznym barkom? I poprosiłem o wskazanie opracowania, które by mogło rozwiązać niepokoje.

Zdumiała mnie odpowiedź. ON NIE WIE! Takich opracowań nie ma, ale WIE, że nikt nie wie i dlatego jest czas na konsultacje i opracowania, które to wyjaśnią do 2020 roku. No i prosi o cierpliwość, bo „ocena wpływu inwestycji na środowisko” jest obowiązkowa, wszystko wyjaśni i będzie... za trzy lata!

Więc może się okazać, że wody nie będzie (bo nie będzie) ...ale w Ministerstwie, w tej sprawie już pracuje 300 osób, ze średnią pensją 10 tys. zł brutto (dane z konferencji) i za publiczne, czyli moje pieniądze, prócz tych urzędników, setki ludzi projektuje zapory, organizuje konferencje, planuje zabetonowanie rzeki. W Ministerstwie już ogłaszają przetargi na roboty, które poza zagrożeniem dla zdrowego rozsądku zagrażają jeszcze czystości wód w rzece i w Bałtyku. Już są zawierane kontrakty na wykonanie działań, które, jeśli wody nie wystarczy, trzeba będzie przerwać i wypłacić niebagatelne odszkodowania znowu z moich, czyli publicznych pieniędzy.

To już nie jest sprawa równowagi przyrodniczej, tylko niesłychanie zrównoważonej dewastacji samych rzek i wszystkich przestrzeni wokół rzek. Po polskiej i po niemieckiej stronie. A potem trzeba to będzie wszystko doprowadzać do stanu pierwotnego, znowu za publiczne pieniądze... Nierealne!

W Ministerstwie rozpoczął się ciężki poród jeszcze przed zapłodnieniem. Kolejność fascynuje i zadziwia! Nie tylko przyrodników. A potem już tylko weselej. W kolejnych referatach nie było oszołomów ani ekoterrorystów. Były wyliczanki ekspertów zaproszonych przez organizatorów: „Koalicję Ratowania Rzek” i „Ruchu Nauka dla Przyrody”.

Więc na pewno nie jest prawdą, że program będzie kosztował 70 mld zł. Pomijając kilkukrotne niedoszacowanie samych prac technicznych nad skaskadowaniem rzeki:

– ...nie ma w owych 70 mld zł kosztów wyburzenia i postawienia od nowa wszystkich mostów na Odrze i prawie wszystkich na Wiśle. Te, które są, nie odpowiadają europejskim normom, bo barki, również europejskie, się pod nimi nie zmieszczą. Prezydent Andrzej Duda podpisał konwencję, która nas do tego zobowiązuje.

– ...nie ma kosztów rozebrania i postawienia od nowa zapory we Włocławku, bo do tamtejszej śluzy „znormalizowana” barka się nie zmieści. Koszty utylizacji osadów we Włocławku będą gigantyczne, bo były gromadzone w Zalewie przez kilkadziesiąt lat i nie da się ich tak, po prostu spuścić z wodą. Zagrożą wszystkim, aż do Bałtyku a Bałtykowi jeszcze bardziej.

– ...nie ma w owych 70 mld przewidywanych kosztów całej floty barek, pchaczy, lodołamaczy, które trzeba kupić, wynająć albo wyprodukować, jeśli chcemy, by tam cokolwiek pływało.

– ...nie ma kosztów organizacji serwisu dla barek, kosztów funkcjonowania i gotowości lodołamaczy,

– ...nie ma kosztów budowy parkingów przy portach przeładunkowych, ramp, hoteli, doprowadzenia do nich dróg, bocznic kolejowych, infrastruktury itp.,

– ...nie ma kosztów budowy portów przeładunkowych,

– ...nie ma też kosztów wykształcenia, praktyk, staży dla osób

te barki obsługujących. Karta rowerowa nie wystarczy do lawirowania 90 metrową barką między mostami i zaporami! Póki co, zupełnie nie mamy osób z uprawnieniami, a ich wykształcenie to lata nauki i praktyki.

Więc dobrze byłoby poprosić o sumę rzeczywistych kosztów obciążających kieszeń Kowalskiego.

Na pewno też nie jest prawdą, że zabudowanie rzeki zmniejszy zagrożenia powodziowe, bo je zwiększy – o czym mówili naukowcy z SGGW, też nie ekoterrorystyczne świry. A uczeni z Uniwersytetu Warszawskiego pokazywali, jakie nieszczęścia klimatyczne spowoduje zabudowanie rzek.

Wykonanie kilku zapór rocznie – a tak zakłada projekt – to kompletnie nierealny pomysł, zważywszy, że niewielką zaporę w Świnnej Porębie (opodal Wadowic) buduje się już od 30 lat, a dotychczasowe koszty już trzykrotnie przekroczyły założenia projektowe (z 1 do 3 mld zł), a końca ciągle nie widać.

Potem było o sensowności organizacyjnej... Z portu w Rotterdamie dziennie wyjeżdża 300 pociągów z towarami. Z portu w Szczecinie, bezpiecznie i bez dewastowania rozkładów jazdy może wyjechać kilka, kilkanaście, a i to nie zawsze: bo jak nie lód, to susza, jak nie susza, to powódź... bo taki mamy klimat. Czasy zaś takie, że wielkie przedsiębiorstwa wszystko mają na zakładkę i muszą mieć towar w terminie a jeśli nie, kary umowne. Kontener z gwoździami zamówiony na pierwszego kwietnia, drugiego już nikogo nie interesuje. A tu susza, jak nie susza to powódź, a jak nie powódź to lód. Mamusia nie napisze usprawiedliwienia. Jak handlować?

Jedyne wyjście, jakie przedstawili eksperci... to stać się małym ogniwem europejskiego, wodnego systemu transportowego, ale wówczas pojawiają się inne problemy i tym bardziej się to nie opłaca. No i politycznie nie do zaakceptowania.

Wody brakuje nie tylko u nas, więc w Europie jako trasa handlowa dobrze funkcjonuje już tylko Ren. Wszędzie poza tym,

nawet tam gdzie było dobrze, właśnie z powodu zmian klimatycznych, armatorzy nie są w stanie wywiązać się z terminów i rok w rok przewozy towarów się zmniejszają o kilkanaście procent. Bo co można zrobić z nieodebraną partią towaru, za którego niedostarczenie w terminie trzeba jeszcze zapłacić karę umowną? Kto zamówi transport czegokolwiek, skoro towar będzie płynął około tygodnia lub dwóch? Cały problem w tym „około”.

Klientów już obsługuje transport kolejowy; po niewielkich inwestycjach będzie jeszcze bardziej dyspozycyjny. Tańszy, szybszy, terminowy i powodujący mniejsze zaburzenia w środowisku. Dla osiągnięcia celów stawianych projektowanej żegludze potrzebuje nakładów porównywalnych z postawieniem od nowa jednego mostu w Warszawie. Jednego mostu!

Transport wodny w całej Europie i nie tylko w Europie wszedł w fazę schyłkową. U nas ma być przeciwnie!

Odra jako rzeka transportowa nie ma szans, przede wszystkim dlatego, że w górnym jej biegu nie ma alpejskich lodowców zasilających rzekę; i to się nie zmieni. Wisła tych szans ma też niewiele, a po zakończeniu programu odwadniania gór, będzie miała jeszcze mniej.

W trakcie pisania tego tekstu, wysłuchałem w radio informacji, że w tym roku wpływy z turystyki przekroczyły 110 mld zł! Więc może łatwiej byłoby budować dobrobyt tą drogą?

Na Wiśle, Odrze, Bugu i jeszcze kilku fantastycznych rzekach i rzeczkach z ptakami, rybami, roślinami, dla bardzo bogatych i bardzo niebogatych turystów poszukujących wrażeń w powietrzu, na ziemi, na i w wodzie. Koszty mniejsze, a zysk pewniejszy.

Pan Dyrektor, zanim umknął po swoim referacie... łaskawie zaprosił do konsultacji społecznych. To przydaje optymizmu.

Autorstwo: Piotr Topiński

Zdjęcie: [Wojstyl](#)

Źródło: [StudioOpinii.pl](https://studioopinii.pl)