

RZEKI BEZ PIENIĘDZY I BEZ ŻEGLUGI

W BUDŻECIE NA PRZYSZŁY ROK DROGI WODNE MAJĄ
DOSTAĆ TYLE SAMO, CZYLI PRAKTYCZNIE NIC

Należę do osób długo już „wołających na puszczy” (jak Szekspir pisał: *niech ryczy z bólu ranny łoś...*), że uciekał czas na opracowanie programów zagospodarowania całości dorzeczy Wisły i Odry. Że to coś innego, niż przypomnienie starych programów tylko dla tych dwóch rzek, także dlatego, że powódzie nie zaczynają się na wodowskazach Krakowa i Wrocławia, lecz rodzą się na obszarze całego dorzecza.

Lanie wody

Przyznam się, że nie tylko z powodu lipcowych upałów nie dokończyłem pisania uwag do „Projektu Polityki Wodnej Państwa do roku 2030”. Dla mnie „program” to materiał zawierający opis, diagnozę, planowane/proponowane kierunki działań. W Wikipedii znalazłem 19 haseł w tym Program Explorer i Discovery. Najbliższe naszego wodnego jest chyba hasło „program ukryty”, bo materiał głównie składa się ze słusznych skądinąd uwag, okraszanych stwierdzeniami typu „brak danych”, „należy rozpoznać” itd. Jak na konkrety przekłada się np.: *„Kształtowanie nowych instrumentów ekonomicznych w zarządzaniu gospodarką wodną, poza już stosowanymi w obecnie obowiązującym, aczkolwiek nie w pełni egzekwowanym, systemie opłat za korzystanie z wód zasadami „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, powinno także w pełni uwzględniać zasadę „zwrotu kosztów za usługi wodne”. W projektowaniu i wdrażaniu tego systemu powinno się dążyć do internalizacji*

kosztów zewnętrznych powodowanych przez użytkowników wód, tzn. stworzenia mechanizmów (instrumentów), dzięki którym kosztami zewnętrznymi zostaną obciążeni ich sprawcy.” Zgaduję, iż oznacza to przede wszystkim wzrost najniższych stawek.

Rowerowo-kajakowa droga wodna Odry

Szacuje się, iż koszty realizacji projektu to 187 MILIARDÓW złotych do 2030 roku, w tym 62 miliardy w ciągu najbliższych lat, do 2016 roku. Kwoty tak ogromne, że działają uspokajająco – można rozłożyć ręce i nic nie robić, bo „przecież nie mamy tyle pieniędzy”.

Tymczasem np. na Odrzańskiej Drodze Wodnej zaplanowano środki które wystarczą na remonty zaledwie kilku śluz. A co z obiecwanymi pracami mającymi poprawić stan środkowej Odry, oddzielającej dziś lepsze odcinki górnej i dolnej Odry? Zdaje się, iż mimo oficjalnego optymizmu zbiornik na Odrze koło Raciborza budować trzeba będzie w czynnie społecznym i na zasadzie samowoli budowlanej. A biedni Czesi biorą się do budowy drogi wodnej Odra-Dunaj-Łaba. Tyle, że od polskiej granicy do Kędzierzyna Koźła trzeba będzie przejsiadać się na rowery, poniżej Wrocławia po niemiecką granicę - na kajaki.

Cieszę się, że wrocławski kajakarz niedawno przepłynął Odrę od źródeł do Bałtyku zaledwie w 18 dni. W tym samym czasie były protesty zazdroszczących mu odrzańskich armatorów, że jak przestali pływać jesienią 2009, to całą ponoć żeglowną drogę wodną Odry może znowu w przyszłym roku przepłyną – najpierw była powódź, potem ewidencja szkód, a zaczęła się następna klęska żywiołowa: organizowanie przetargów na wykonanie remontów i szukanie na nie pieniędzy.

Na drogi wodne... co łaska

Trwa cicha wojna, bo przy wielkich deklaracjach liczonych w dzie-



FOTO: JAN PYS

siątkach, setkach miliardów, w budżecie na przyszły rok drogi wodne mają dostać tyle samo, co dotąd, czyli praktycznie nic. Poza skromnymi placami na administrację wodną reszta pieniędzy nie wystarczy na usuwanie szkód popowodziowych w infrastrukturze. Ostatecznie silniejsze jest lobby dróg kołowych i żelaznych. Jakiś czas temu pisałem, iż kilka kilometrów bocznicą kolejowej, częściowo w tunelu, mającej połączyć warszawski Dworzec Centralny z Okęciem, kosztuje kilkaset milionów złotych – tyle, co marzy się na najpilniejsze potrzeby

dla przywrócenia znośnej żeglowności między Wisłą a Odrą, na Kanale Bydgoskim i Noteci, między zachodnim a wschodnim systemem dróg wodnych w Europie. Nie chcę irytować bardziej czytelników, porównując faktyczne nakłady na wszystkie polskie drogi wodne z kosztami autostradowych węzłów komunikacyjnych w Strykowie koło Łodzi czy Konotopie koło Warszawy.

Polityka wodna to tylko ekologia?

Poza oczekiwanym wzrostem różnych stawek dla użytkowników oraz braku gwarancji inwestycji i żeglowności, w myśl piosenki: „ja płacę i płaczę, a przecież miało być inaczej”, widoczne jest z drugiej strony redukcja polityki wodnej do ekologii, np.: „Polityka wodna Unii Europejskiej ... *Unia Europejska opiera politykę ochrony środowiska na przyjętych przez siebie programach działań, których przedmiotem są zasady profilaktyki i zapobiegania zagrożeniom środowiska.*”



FOTO: JAN PYS

Polityka wodna – czyli polityka ochrony środowiska polegająca na profilaktyce i zapobieganiu zagrożeniom środowiska? Dla mnie to za mało.

Chciałoby się ekologicznie i tanio

Za www.zegluga.wroclaw.pl – zaprzyjaźnionym oficjalnym serwisem internetowym polskiej żeglugi śródlądowej cytuję apel w sprawie transportu wodnego, w Europie uważanego za najbardziej ekologiczny i najtańszy.

Nie zgadzam się jednak z autorem, że Skarbu Państwa nie stać na rozwój transportu wodnego. To kwestia wyboru. Na przykład kilkudziesięciu TIR na szosach zamiast jednej barki.

Mirosław Czerny

Dyrektor ds. Programowych Centrum Turystyki Wodnej PTTK

KONIECZNA MOBILIZACJA ŚRODOWISKA ŻEGLUGOWEGO W POLSCE

Szanowni Państwo,

Wszystko wskazuje, że lada moment zostaną podjęte decyzje na temat ilości funduszy unijnych przeznaczonych na różne rodzaje transportu w następnej perspektywie finansowej w latach 2014 - 2020. W tej chwili ustalane są priorytety oraz planuje się poziom przyszłych inwestycji.

Jest to sprawa niezwyklej wagi, gdyż skarbu państwa nie stać na wyłożenie odpowiednich kwot, niezbędnych do przywrócenia odpowiednich parametrów żeglugowych na polskich drogach wodnych.

Należy przypomnieć, że w aktualnym programie operacyjnym (POiŚ) Ministerstwo Infrastruktury przeznaczyło kwotę

ok. 78 mln. Euro na remonty śluz Odrzańskiej Drogi Wodnej. Ta kwota pozwala wyremontować zaledwie parę śluz. W następnym programie niezbędne jest przeznaczenie przez Ministerstwo Infrastruktury kwot wielokrotnie większych. W tej chwili jest to sprawa absolutnie priorytetowa.

Z tego też względu informuję Państwa o konieczności zwracania szeregów środowisk żeglugowych i wspólnej presji na decydentów. Jeżeli zaniedbamy tą sprawę i kwoty te się nie zwiększą, to zmarnujemy kolejne 10 lat.

Janusz Cendrowski

