GOSPODARKA

Polskie rzeki groźne dla Niemiec

FOT. ADOBE STOCK

Po wstrzymaniu inwestycji mających usprawnić żeglugę na Odrze padają przedsięwzięcia na Wiśle.

Na nieformalną listę zarzuconych przez rząd inwestycji infrastrukturalnych trafiła budowa stopnia wodnego Siarzewo na Wiśle. Realizację przygotowywanej od lat, a planowanej jeszcze dłużej inwestycji blokuje Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, który odmówił wydania decyzji środowiskowej dla budowy zapory na Wiśle w Siarzewie, zlokalizowanej poniżej stopnia wodnego we Włocławku. Inwestycja miała za zadanie m.in. zapewnić ochronę przeciwpowodziową, poprawić możliwości żeglugi po Wiśle. Wraz z zaporą miała też powstać elektrownia wodna. – Stopień w Siarzewie musi zostać zrealizowany ze względów bezpieczeństwa. Wiąże się to z koniecznością podparcia stopnia wodnego we Włocławku. Tak to było historycznie zaprojektowane, jednak nie zostało nigdy dokończone – mówi „Naszemu Dziennikowi" Marek Gróbarczyk, były minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Zwraca uwagę, że erozja, która następuje przy tamie we Włocławku, grozi katastrofą bez wsparcia nową inwestycją. Nasz rozmówca zaznacza, że stopień wodny w Siarzewie ma do spełnienia także istotną rolę przeciwpowodziową i przeciwsuszową, pozwalając wyrównywać poziom wody. Susza dotyka zwłaszcza tamte rejony. Jednocześnie pozwalałby na znaczną poprawę żeglowności Wisły. – Ustabilizowanie wysokości wody jest szczególnie istotne z punktu widzenia realizacji żeglugi śródlądowej po Wiśle, a to przede wszystkim w kontekście rozwoju portu w Gdańsku. Już w poprzednich latach, mimo niskich stanów wód, w zasadzie wszystkie gabaryty, które były transportowane do Płocka, odbywały się żeglugą śródlądową – dodaje Marek Gróbarczyk.

Aktywiści w tle

Inwestycja była ostro atakowana przez tzw. organizacje ekologiczne. – Także z tego powodu musieliśmy wykonać bardzo wiele badań, wszelkiego rodzaju dokumentacji środowiskowych, żeby można było ją rozpocząć. Przede wszystkim został wykonany raport oddziaływania środowiskowego – i to zlecony jeszcze za czasów pierwszego rządu Donalda Tuska. Analizy prowadziła też Energa, czyli operator energetyczny, który miał się zajmować przede wszystkim budową elektrowni wodnej na tym stopniu. Te wszystkie formalności zostały spełnione – wyjaśnia były minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, oceniając, że decyzja GDOŚ jest nieuzasadniona. W uzasadnieniu odmowy wydania zgody środowiskowej napisano, że inwestor nie przedstawił alternatywnych wariantów przedsięwzięcia, w tym wariantu najlepszego dla środowiska, nie zidentyfikował i nie przeanalizował możliwych znaczących oddziaływań na jednolite części wód, czy nie zaproponował działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań.

Zatrzymanie inwestycji na Wiśle nie jest jednak wielką niespodzianką w obliczu polityki prowadzonej przez obecny rząd. Już w ubiegłych miesiącach podobny los spotkał inwestycje planowane na Odrze, które miały służyć zarówno ochronie przeciwpowodziowej, jak i poprawie żeglowności Odry. W połowie ubiegłego roku poinformowano m.in. o wstrzymaniu budowy stopni wodnych na Odrze w Lubiążu i Ścinawie. Żeglugę na Odrze ma dobijać zapowiedziana przez rząd realizacja budowy Parku Narodowego Doliny Odry.

Warunki dyktuje sąsiad?

Profesor Zbigniew Krysiak ze Szkoły Głównej Handlowej w rozmowie z „Naszym Dziennikiem" ocenia, że tego typu polityka realizowana jest pod dyktando Niemiec. – Z polskiego punktu widzenia transport rzeczny jest kluczowy. Jeżeli usprawnimy żeglugę Wisłą i Odrą, to polskie porty w Szczecinie, Gdańsku, Gdyni jeszcze bardziej zwiększą swój potencjał, przez co będą tracić Niemcy – wyjaśnia. Dodaje, że właśnie dlatego

> Jeżeli usprawnimy żeglugę Wisłą i Odrą, to polskie porty w Szczecinie, Gdańsku, Gdyni jeszcze bardziej zwiększą swój potencjał

pojawia się lobbing, aby Polska nie rozwijała gospodarki na rzekach, która pozwalałaby budować szlaki, alternatywne dla niemieckich, chociażby z południa Europy, które też wpływałyby na rozwój polskich portów morskich kosztem tych niemieckich. Stąd też naciski w sprawie zatrzymania budowy portu kontenerowego w Świnoujściu. – „Uruchomienie" rzek jest sprawą kluczową dla polskiego rozwoju gospodarczego, którą trzeba też rozpatrywać w szerszym kontekście, w kombinacji różnych rodzajów transportu, budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Bez rzek będziemy tylko blokowali nasz rozwój. Transport drogowy czy kolejowy nie wystarczy i w miarę rozwoju gospodarczego będzie niewydolny. Brak rozwoju transportu to też utrata dochodów, w tym dochodów z ceł, a to są miliardy złotych – zwraca uwagę nasz rozmówca.

Blokowanie inwestycji w poprawę żeglowności polskich rzek to stricte gospodarczy interes naszego zachodniego sąsiada. Polska zostanie pozbawiona infrastruktury pozwalającej na konkurowanie z niemieckimi portami, ale to także kwestia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Niemiec. Próbkę tego mieliśmy podczas ostatniej powodzi na Dolnym Śląsku, do której przyczynił się m.in. brak odpowiedniej infrastruktury, zbiorników. Niemieckie media przytaczały wypowiedzi tamtejszych polityków, którzy mówili wprost, że rozlanie się wód na polskie miasta uratowało Brandenburgię przed kataklizmem.

Doktor Paweł Sałek, wiceprzewodniczący sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, podkreśla, że nasz zachodni sąsiad ma sprawnie rozwiniętą żeglugę śródlądową. – Niemcy od lat konsekwentnie inwestują w realizację planów rozwoju gospodarki morskiej i żeglugowej sięgających jeszcze czasów międzywojennych i II wojny światowej. Są przykładem kraju, który potrafi skutecznie zarządzać swoimi rzekami, uwzględniając potrzeby własnej gospodarki, transportu, rozwoju i turystyki. Każda inwestycja wspierająca rozwój gospodarki wodnej w Polsce jest postrzegana jako potencjalna konkurencja dla Niemiec. Niestety, w Polsce brakuje spójności i konsekwencji działań w tym zakresie – zaznacza w rozmowie z nami. Wskazuje, że problem żeglugi i użytkowania rzek jest złożony. – Niektóre rzeki powinny być przystosowane do żeglugi, a tam, gdzie jest to możliwe, warto inwestować w odnawialne źródła energii, takie jak turbiny wodne. To wszystko musi się odbywać przy jednoczesnym zachowaniu wszelkich norm środowiskowych. Jednocześnie są to inwestycje długoterminowe, kosztowne i z uwagi na to wymagające konsekwentnej realizacji przyjętych planów. Obecny rząd ma jednak „istotne trudności" m.in. w zakresie prowadzenia inwestycji na polskich rzekach, dotyczy to również budowy zbiorników retencyjnych. Propozycje rządu Prawa i Sprawiedliwości czy przygotowane inwestycje są jednak przez obecnie rządzących odrzucane. Jednak z punktu widzenia naszej gospodarki wodnej są niezbędne – akcentuje Paweł Sałek.

Swoją pozycję w Polsce nasz zachodni sąsiad podkreśla także ekspansją kapitałową. W ciągu ostatnich dni niemiecka Grupa Rhenus przejęła większościowy pakiet udziałów w Bulk Cargo – Port Szczecin, największej firmie przeładunkowej w portach Szczecin i Świnoujście. ■

Artur Kowalski

W ŚRODĘ W NASZYM DZIENNIKU

- Wzrost cen z początkiem roku to jedynie zapowiedź dalszych podwyżek. Koszty energii dla gospodarstw domowych zostały zamrożone tylko na kilka miesięcy.
- Jaki jest bilans korzyści i zagrożeń wynikających z umowy pomiędzy Unią Europejską a Mercosurem?
- Coraz więcej turystów odwiedza Polskę. Rośnie też liczba Polaków decydujących się na urlop w kraju.