

wydarzenia

GOSPODARKA WODNA



Stopień wodny na Odrze w Malczycach

Rzeki pracujące

Polskie rzeki od wieków stanowiły gospodarczy krwiobieg naszego kraju. Żeglowna i splawna Wisła stała się podstawą zamożności Rzeczypospolitej. W XXI w. rzeki znowu są „na topie”

ARKADY SAULSKI

Polska, przez lata odwrócona plecami do swoich śródlądowych arterii, w drugiej dekadzie XXI w. ponownie dostrzegła potencjał tkwiący w wykorzystaniu ich nurtów. Choć Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przestało funkcjonować jako niezależny byt i obecnie działa w ramach Ministerstwa Infrastruktury, to temat włączenia polskich rzek do struktury transportowej i gospodarczej państwa wcale nie zszedł na dalszy plan. Ostatnie miesiące pokazały, jak ważne jest dbanie o nasze rzeki – to nie tylko kwestia gospodarki, lecz także bezpieczeństwa.

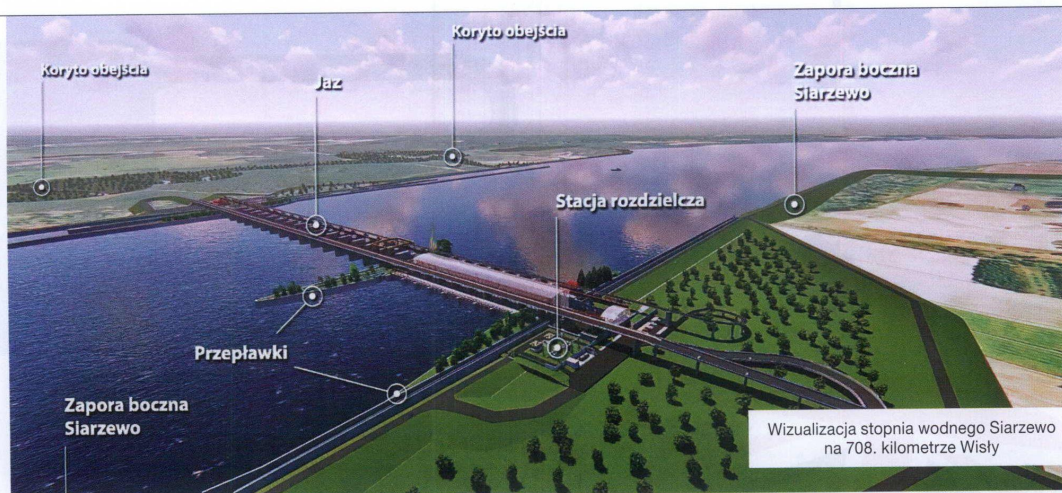
Niemcy wytyczają nurt

W przypadku żeglugi śródlądowej inwestycji na rzekach nasz rząd czerpie z dobrych, bo... niemieckich wzorców. Nasi zachodni sąsiedzi posiadają praktycznie od XVIII w. najbardziej rozwiniętą sieć transportową, opartą na żegludze śródlądowej, ale tradycje wykorzystania nurtów sięgają tam średniowiecza. Tylko w 2014 r. rzekami przetransportowano w Niemczech 228,5 mln ton towarów. Żegluga śródlądowa jest potęgą u naszych zachodnich sąsiadów. Warto podkreślić, że Niemcy istotnie zmniejszyli emisję spalin, przerzucając kolejne segmenty transportu na rzeki. Oszczędzają dzięki temu nie tylko czas i pieniądze, lecz również wspierają ekologię – transport drogami wodnymi należy do najbardziej proekologicznych metod przewożenia towarów. Jeden litr paliwa pozwala na przeniesienie rzeczną

barką (na odległość 1 km) 127 ton ładunku. Dla porównania – transport samochodowy na tym samym dystansie na litrze paliwa przeniesie jedynie 50 ton. Jest więc z czego korzystać, zwłaszcza że sporą część niemieckiego transportu rzeczno-żeglownego stanowią towary przewożone na rynku wewnętrznym.

Niemcy dysponują najnowocześniejszymi drogami wodnymi w Europie, a infrastruktura tychże jest stale unowocześniana. Tak jest chociażby w przypadku kanału i podnośnika rzeczno-żeglownego w Niederfinow. Ta pamiętająca Republikę Weimarską podnośnia, ukończona ostatecznie w 1934 r., sprawnie funkcjonuje do dziś, skutecznie umożliwiając żeglugę na kanale Odra-Hawela. Nie obywa się bez problemów, i to poważnych – chodzi o skutki historycznej w skali inwestycji w zabetonowanie koryta Renu. Ta największa niemiecka rzeka, wskutek drastycznej ingerencji człowieka, obecnie... wysycha, grożąc stabilności żeglugi. Problem jest poważny, gdyż tylko kluczowy odcinek rzeki między Bazyleą a granicą niemiecko-holenderską w 2017 r. odpowiadał za 50 proc. całkowitego wolumenu dóbr przetransportowanych na rzekach europejskich.

Polska prowadzi w tej materii politykę bardzo rozsądną. Wbrew alarmistycznym informacjom niektórych mediów „betonowanie” Wisły, Odry czy brzegów jakiegokolwiek innej polskiej rzeki nie wchodzi w grę. Regulacja brzegów zakłada jedynie rewitalizację istniejącej już, ale zaniedbanej, infrastruktury. Brzegi wielu polskich rzek, co może być zaskoczeniem, nie tylko nie są naturalne, lecz... były już regulowane – zarówno



podczas zaborów, jak i w II RP oraz w PRL! Powrót do naturalnych brzegów w tym wypadku jest już po prostu niemożliwy.

Korzystna konsolidacja

By jednak jakiegokolwiek działania na polskich akwenach mogły zostać podjęte, konieczna była koordynacja licznych, rozbitych i często niepowiązanych z sobą podmiotów „pracujących” na wodach. W tym celu powołano do życia **Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie**, które od 1 stycznia 2018 r. jest głównym podmiotem odpowiedzialnym za krajową gospodarkę wodną. Działając na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, **Wody Polskie** scaliły w sobie kilkaset podmiotów! Była to największa fuzja tego rodzaju w naszym kraju od wielu lat. W jeden organizm połączyły się: **Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej** z siedzibą w Warszawie, 11 **Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej (RZGW)** z siedzibami w Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Lublinie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i we Wrocławiu, 50 **Zarządów Zlewni**, 330 Nadzorów Wodnych. Podmioty scalone w **Wodach Polskich** nadal funkcjonują, jednak istnienie nowego organizmu ułatwia koordynację i organizację ich działań.

Efekty mogliśmy obserwować niedawno, gdy po ataku zimy trzeba było szybko i skutecznie zapobiec powodzi wód roztopowych na środkowej Wiśle i Odrze. Wtedy właśnie na główne rzeki Polski wypłynęły lodolamacze, które zajęły się rozbijaniem czopów lodowych blokujących akweny i stwarzających realne zagrożenie powodziowe. Teraz, gdy roztopy są za nami, widać, jak skuteczne i szybkie działania podjęto oraz jak ważna była ich koordynacja.

Kwestia czopów lodowych pokazała coś jeszcze – uwypukliła to, że rzeki są też ważnym elementem bezpieczeństwa państwa. Warto tu przypomnieć, że w II RP w początkowym okresie zakładano, iż Marynarka Wojskowa będzie miała charakter rzeczny, z główną sie-

dzibą w Toruniu lub Elblągu! Obecny rząd i szefostwo **Wód Polskich** także są świadomi tego faktu. A bezpieczeństwo to nie tylko przeciwdziałanie klęskom żywiołowym, lecz również energetyka i ekologia.

Polskie wody rozbudowywane

Sztandarową inwestycją **Wód Polskich** jest wielokrotnie chwalony stopień wodny w Malczycach. Ta zainicjowana jeszcze w latach 90. XX w. inwestycja na prawym brzegu Odry była reakcją na tzw. powódź tysiąclecia, jej finał zaś miał miejsce przed dwoma laty. Główne zadania stopnia wodnego w Malczycach to nie tylko łagodzenie skutków suszy i przywrócenie parametrów szlaku żeglugowego do klasy międzynarodowej, lecz również produkcja energii elektrycznej dzięki dobudowanej do stopnia elektrowni wodnej.

Inną ważną i mającą realizować podobne zadania inwestycją jest stopień wodny Siarzewo na 708. kilometrze Wisły. To inwestycja strategiczna, niezbędna do zatrzymania procesu stepowania Kujaw i Pomorza. Stopień ten zwiększy też ochronę przed powodzią w północnej Polsce. Siarzewo dopiero będzie realizowane, jednak **Wody Polskie** zapewniają, że uszanowane zostaną wszelkie uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, ma też zapewnić korzyści w zakresie żeglugi śródlądowej, energetyki i turystyki.

A to tylko dwie największe z kilkudziesięciu inwestycji! Zbiornik retencyjny Wielowieś Klasztorna, stopień wodny Lubiąż i Ścinawa, przepławki dla ryb Białej Tarnawskiej czy zbiornik przeciwpowodziowy Racibórz Dolny na Odrze to kolejne projekty, już zrealizowane lub finalizowane.

Polskie akweny wreszcie traktowane są z powagą, na jaką zasługują, i włączane są w strukturę gospodarczą, transportową oraz... energetyczną kraju. Bo transformacja w kierunku Zielonego Ładu energetycznego oznacza, że także rzeki i możliwości czerpania energii z ich biegu będą istotnym elementem nowego, energetycznego miksu dla Polski.