

Wielka Pętla Mazurska

Zawsze z tym samym zainteresowaniem śledzę wypowiedzi wiceministra Marka Gróbarczyka, który jest pełnomocnikiem rządu do spraw gospodarki wodą oraz inwestycji w gospodarce morskiej i wodnej. Wypowiedzi są rzeczowe, trafiają w punkt, ale czy przekonują zacządzonych nienawiścią do „pisowskiego” rządu zwolenników opozycji, nadal gotowych oskarżać rząd o zatrucie Odry? Bo przecież to, co wydarzyło się na Odrze (badania w toku), ma swoją przyczynę, którą jest niski stan wody, zjawisko typowe dziś dla większości europejskich rzek. Jeżeli poziom wody przy stopniu wodnym Malczyce (gmina Środa Śląska) - najniższy stopień Odrzańskiej Drogi Wodnej - ma tylko 8 centymetrów głębokości, to znaczy, że mamy do czynienia ze zjawiskiem nienotowanym od wielu lat. Niski poziom wody plus wysoka temperatura przyspieszają zatrucie rzeki drobnoustrojami, od których giną ryby, ale ma to także wpływ na obniżanie się poziomu wód gruntowych całego dorzecza, a to z kolei może powodować niższe plony rolników. Aby zwiększyć ilość wody w Odrze, niezbędne są inwestycje: jazy, ostrogi i stopnie wodne, zbiorniki retencyjne, zabudowa brzegów rzeki.

I tu pojawia się problem, gdyż polskim planom rozwiązań infrastrukturalnych przeciwstawiają się Niemcy. Zresztą nie tylko na Odrze. Nie podoba się też plan rozbudowy terminala kontenerowego w porcie Szczecin – Świnoujście. I w tym przypadku inwestycja ta ma ponoć szkodzić przyrodzie. Domyślamy się, że to tylko pretekst, dlatego satysfakcjonuje mnie wypowiedź ministra Marka Gróbarczyka – „Tak jak Niemcy traktowali nas w przypadku Nord Stream, tak my będziemy ich traktować w przypadku inwestycji na Odrze”.

17 września br. zostanie otwarta nowa droga wodna przez Mierzę Wiślaną, nowe polskie okno na Bałtyk z Zalewu Wiślanego. Data otwarcia ma przypominać o agresji Związku Radzieckiego na Polskę w 1939 roku, ale również o nieudanych próbach blokowania przekopu podejmowanych przez Rosję, także w unijnej Brukseli, dodajmy przy wsparciu polskiej totalnej opozycji. Na szczęście Polska wykonała robotę w terminie i bez żadnego wkładu finansowego Unii Europejskiej, a głównym inwestorem była państwowa instytucja – Urząd Morski w Gdyni. Port w Elblągu, po pogłębieniu drogi wodnej, będzie przyjmował statki do 10.000 DWT, tzw. kabotażowce (ang. coaster), czyli mniejsze statki, ale pływające praktycznie po wszystkich morzach świata. To one przewiozą zboże, węgiel, drewno, wszystko, z wyjątkiem ropy i gazu. Ilość towarów przewożonych przez coastery stale rośnie, dlatego port w Elblągu odciąży możliwości przeładunkowe portów w Gdańsku i Gdyni, które w ostatnich 5 latach zwiększyły się o 40 procent.

Inwestycje w gospodarkę wodną cieszą bardzo miłośników pływania po wodach śródlądowych, zwłaszcza po mazurskich jeziorach. Poseł Arkadiusz Czartoryski z sukcesem powołał w Sejmie parlamentarny zespół na rzecz odbudowy szlaku turystycznego Wisła – Narew – Pisa - Wielka Pętla Mazurska. Będzie można, jak kiedyś popłynąć łódką z Warszawy na przykład aż do Węgorzewa.

A w lipcu tego roku, jakoś tak po cichu, doszło do podpisania pierwszej umowy (studium wykonalności) na wykonanie Wielkiej Pętli Mazurskiej - drogi wodnej łączącej jezioro Śniardwy z jeziorem Niegocin poprzez jeziora Tyrkło, Buwełno, Wojnowo. Nowy odcinek drogi wodnej liczy 30 kilometrów, w tym kanał długości 1.6 km oraz niewykluczone, tunel pod wysokim na 36 metrów wzniesieniem. Nic nie jest jeszcze przesądzone (transport kołowy jachtów, pochylnia, budowa kanału

żeglownego, tunel pod wzgórzem), ale cieszy, że po zakończeniu przekopu Mierzei Wiślanej, Wielka Pętla Mazurska będzie dla „Wód Polskich” nowym wyzwaniem. Bo warto wiedzieć, że Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” ma już za sobą udane inwestycje w postaci śluzy Guzianka II, remontów kanałów Tałckiego, Grunwaldzkiego i Pięknej Góry. I najnowsza informacja dla żeglarzy oraz motorowodniaków. W przyszłym sezonie będzie remontowana stara śluza Guzianka I. Wielka Pętla Mazurska, marzenie dwóch pokoleń polskich żeglarzy, powstanie do końca 2029 roku. Wstępny koszt oszacowano na 400 mln złotych.

Wielka Pętla Mazurska to nie jedyna planowana inwestycja. Jest już powołana rada koordynacyjna projektu – „Koncepcja rewitalizacji drogi wodnej między Wielkimi Jeziorami Mazurskimi a Kanałem Augustowskim”.

Minister Marek Gróbarczyk zapowiada też powstanie liczącej 690 km „Wielkiej Pętli Wielkopolski” – utworzonej z dróg wodnych Warty i Noteci, jako części drogi wodnej Wisła - Odra oraz „Pętli „Zachodniopomorskiej”.

Z satysfakcją podaję te fakty. Cieszy, że jednak można pracować dla Polski z pozytywnym skutkiem, jak tylko się chce, dodajmy.

269 wSieci 05.09.2022

www.wojciechreszczyński.pl

