

Zbudowaliśmy dwa za duże statki, więc orzemy całą Odrę, żeby mogły pływać. Brzmi głupio? To posłuchajcie

Grzegorz Szymanik

20 lipca 2020 | 05:59



ZDJĘCIE

Ilustracja Piotr Chatkowski

Dziwnym zbiegiem okoliczności te inwestycje przeciwpowodziowe, na które Polska zaciągnęła kredyt w Banku Światowym na 2 miliardy złotych, to te same, których potrzebuje na użegłownienie Odry.

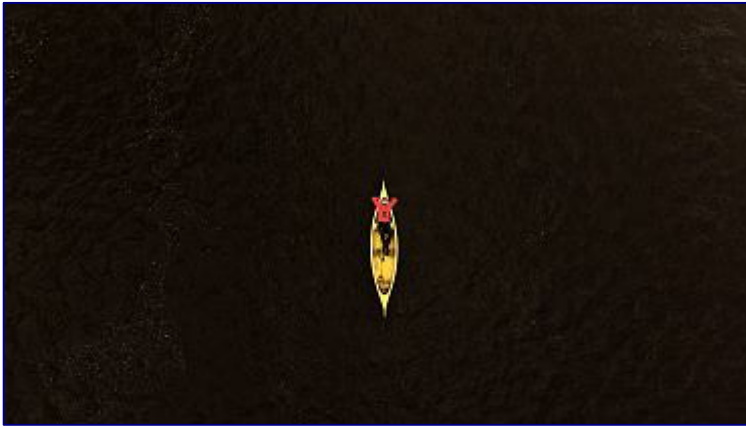
- Kopiemy sobie grób za miliardy z kredytu – powiedziała Iwona. – Niech pan przyjedzie do nas, na koniec świata, to wszystko opowiemy.

Kwiatek, którego już nie ma

Na końcu świata Iwona i Reginald zamieszkali 15 lat temu.

On był kiedyś górnikiem, potem jeździł na motocyklu w klubie Outlaws i zajmował się drukiem reklamowym. Ona pracowała w dziale sprzedaży dużego koncernu. Spodziewali się dziecka i nie

chcieli, żeby dorastało w mieście. Znaleźli przedwojenny dom w Kopicach, w delcie Odry, na samym końcu wsi.



Czytaj także:

Tratwą po ostatniej dzikiej rzece w Polsce. "Płyniemy, żeby wam Bugu nie odpompowali"

Siedzimy w nim teraz, pochyleni nad stołem, na którym leżą rozrzucone dokumenty: ja, Iwona, Reginald, ich sąsiad Artur oraz Jonathan z drugiej strony granicy, do Niemiec stąd już niedaleko. Za oknem ciemno.

– A szkoda – mówi Reginald Ścieżka, niewysoki brunet z kucykiem i w spodniach moro. – Zobaczyłbyś, jak pięknie!

– Byliśmy typowymi mieszczuchami – opowiada dalej – ale jak po przeprowadzce zaczęły nam nad głowami latać bieliki, to się zorientowaliśmy, że to znowu nie takie zwyczajne miejsce. Przyjechali kiedyś do nas botanicy z zachodniej Europy. Z autobusu wybiegli z piskiem: „Tego kwiatka już nie ma w Europie”. A u nas jest. Mamy też wilki, rysie, łosie, a przede wszystkim ptaki. Przechodzi tędy korytarz migracyjny i co roku zimuje ich 100 tysięcy. Obok między innymi Laponii i Apeninów delta Odry została wpisana do programu odbudowywania dzikiej przyrody na kontynencie „Rewilding Europe” – wymienia.

– Ale to nie robi żadnego wrażenia na lokalnej władzy i biznesie – wtrąca Iwona Krępic. – Najpierw były wiatraki. Chcieli zastawić nimi tutejsze obszary Natura 2000. Potem protestowaliśmy jeszcze przeciw planom kurzej ферmy na 5 milionów kur, przeciwko fabryce sadzy... Jest nas w gminie dziesięcioro takich wariatów, zrzeszyliśmy się w stowarzyszeniu (Stepnicka Organizacja Turystyczna „Nie tylko dla orłów”), bo inaczej nikt nie chciał z nami rozmawiać. Nasza codzienna poranna lektura to ogłoszenia Biuletynu Informacji Publicznej. Szukamy tam planów inwestycji, które mogą zaszkodzić przyrodzie delty. Jak udało nam się powstrzymać wiatraki, to Artur zaczął mi wiercić dziurę w brzuchu, żeby zająć się także planami rozwoju żeglugi towarowej na Odrze. Mówił, że jak tego nie zrobimy, to będzie po nas – opowiada.



Czytaj także:

Rzeka z osobowością prawną. Czy zdążymy uratować świat przed katastrofą? [Springer]

Artur Furdyna, mieszkaniec pobliskiej Stepnicy, jeden z „wariatów, którzy dzień zaczynają od lektury ogłoszeń BIP”, konsultant programów renaturyzacji rzek, specjalista od ekologii wód płynących, bierze łyk kawy i tłumaczy:

– O planach modernizacji żeglugi na Odrze słychać od czasów Gierka. Nigdy nie było na to kasy, bo koszty są ogromne. Odra jest miejscami zbyt płytka i trzeba byłoby ją pogłębiać. Musieliby się też na to zgodzić Niemcy. Ale ostatnio jednak ruszyło. Skąd się wzięły pieniądze i dlaczego Niemcy się zgodzili na pogłębianie? Nie miałem pojęcia. Namawiałem Iwonę, żeby to sprawdziła, jest niezmordowana w wertowaniu dokumentów.

– Zaczęłam przeglądać obwieszczenia Zarządów Gospodarki Wodnej i natknęłam się na umowy polskiego rządu z Bankiem Światowym – opowiada Iwona. – Chodziło o pożyczkę na działania przeciwpowodziowe. Im więcej się wczytywaliśmy, tym szerzej otwieraliśmy oczy.

– Bo?

– Bo dziwnym zbiegiem okoliczności te inwestycje przeciwpowodziowe, na które Polska zaciągnęła kredyt w Banku Światowym na 2 miliardy złotych, to te same, których potrzebuje na użegłownienie Odry

– mówi.

Johnny mówi: "Sprawdzam"

Po przeprowadzce na koniec świata Iwona i Reginald uczyli się: jak robić kamuflaż z liści, gdzie znaleźć bielika, jak podejść lisa. Potem rzucili pracę i otworzyli agroturystykę. Przyjeżdżają do nich głównie fotografowie przyrodniczy, którym pomagają znaleźć kadry z bielikiem albo łosiem.

– A Artur mnie straszył. Po użegłownieniu Odry, mówił, przestaniemy być krainą bielika... – zaczyna Iwona.

– ...przestaniemy, bo już pogłębianie rzeki sprawi, że zrobi się nam tu na wiele miesięcy bajoro, a to będzie śmiertelne dla ikry. A jak wymrą ryby, to wymrą i ptaki... – wtrąca Artur.

– ...pomyślałam najpierw o sobie – nie daje sobie przerwać Iwona. – Bo znalazłam w końcu swoje miejsce i swój dom, a teraz ktoś próbuje to zniszczyć. Ale okazało się, że nie tylko o mnie chodzi – mówi.

Od powodzi w 1997 roku na ochronę przeciwpowodziową Polska wzięła z Banku Światowego dwa kredyty, opowiadają dalej, ten, na Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły, będzie trzeci.



Czytaj także:

Dania osuszyła dolinę rzeki Skjern A, potem przywróciła jej naturalny bieg. Skąd taki pomysł?

– Ile pożyczylimy?

Artur: – Tylko na samą Odrę prawie 2 miliardy złotych.

– A na co dokładnie są te pieniądze?

– Według projektu między innymi na wały przeciwpowodziowe, podnoszenie mostów, regulowanie nurtu, remonty śluz, odbudowę ostróg oraz pogłębienie rzeki do zanurzenia 1,80 metra...

– A dlaczego dokładnie tyle?

– Bo według uzasadnienia projektu Odrę trzeba pogłębić właśnie tyle, żeby mogły pływać lodołamacze, które kruszą lód na rzece i zapobiegają powodziom, tym w zimie. Wydało nam się to dziwne. Do tej pory przecież jakoś te lodołamacze pływały bez problemów.

– To o co chodzi?

– Konkretnie o dwa statki. O dwa lodołamacze, które zostały wybudowane w stoczni Gryfia na zlecenie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Nazywają się „Andrzej” i „Stanisław”, kosztowały 35,5 miliona złotych i potrzebują właśnie głębokości 1,80 metra. Zbudowano je jako prototypy, większe od starych lodołamaczy i innej konstrukcji od nowych, zbudowanych przez Niemców. Dziwne? Czyli sprawa wygląda tak: wybudowaliśmy dwa za duże statki, więc bierzemy pożyczkę i orzemy całą rzekę, żeby mogły pływać. Oczywiście to tylko wygląda tak głupio. Tak naprawdę jest sprytne, chodzi o coś innego.

– O co?

– O to, że szlaki żeglugowe III klasy akurat mają wymaganą głębokość tranzytową 1,8 metra – tłumaczy Artur. – Wygląda to, jakby specjalnie wybudowano zbyt duże lodołamacze, żeby mieć przeciwpowodziowy argument do pogłębienia rzeki. Te lodołamacze wybudowano akurat przed otrzymaniem tego kredytu. Jeśliby naprawdę chodziło tylko o lód, to są nowocześniejsze sposoby, nie trzeba przekopywać rzeki. W Kanadzie stosuje się na przykład amphibexy, pływające lodołamacze amfibie, które można przenosić z miejsca na miejsce, np. ciężarówkami. Zresztą ostatnia powódź lodowa, wywołana spiętrzeniem kry, miała na Odrze miejsce w latach 40.

ubiegłego stulecia. Podnoszone mają być mosty na Odrze. Jaki to sens przeciwpowodziowy? Żaden. Tu znowu wymówką są lodołamacze. Johnny, opowiedz jeszcze o przekopie.



Czytaj także:

Rząd pakuje nas w kanał. Chce uregulować polskie rzeki

Jonathan Rauhut, nazywany „Johnnym”, też mieszka nad Odrą, ale po drugiej stronie granicy.

Mówi: – O pogłębieniu przekopu na trasie Klucz – Ustowo mówi się od lat, ale w kontekście żeglugi, a nie działań przeciwpowodziowych. W 2015 roku Polska i Niemcy podpisywały umowę, jest w niej jasno napisane, że w przekopie chodzi o poprawę żeglugi. Zresztą interes w tym przekopie mają głównie niemieckie firmy, więc najpierw mieli za niego płacić Niemcy. A jednak zostało to wpisane jako jedno z zadań w projekt przeciwpowodziowy i inwestycja będzie robiona za polskie pieniądze, z kredytu przeciwpowodziowego. Może w zamian za to Niemcy zgodziły się na pogłębienie? – pyta.

– A nie można było wziąć kredytu od razu na żeglugę?

Artur: – Nie, bo Bank Światowy na takie cele nie daje. Udziela ich krajom rozwijającym się na walkę z ubóstwem, na ochronę zdrowia, środowiska i tak dalej.

– Dalej jest Międzyodrze – wymienia Iwona. – To tu, niedaleko, między dwiema odnogami Odry. Naturalny polder, według projektu chcieli go zamienić na sztuczny, aby zwiększyć bezpieczeństwo powodziowe, także dla Szczecina. Koszt – 730 tysięcy złotych.

Artur: – Jak ktoś się zna na gospodarce wodnej, to od razu widać: absurd. Johnny wpadł na pomysł, że powinniśmy powiedzieć: „sprawdzam” – mówi Iwona

– Żeby pójść do fachowców z uniwersytetu, zamówić własny raport hydrotechniczny i przekonać się, czy rzeczywiście to wszystko ma sens, czy może cały ten projekt to blef – opowiada Johnny.

– I zrobiliście?

– Zrobiliśmy. Mieliśmy rację. Raport wykazał, że plany na Międzyodrze nie miały żadnego sensu dla ochrony przeciwpowodziowej. Na dodatek autorzy pomylili się w obliczeniach.

– O 95 procent – dodaje Iwona. Potwierdziły to później kolejne raporty. – Zamiast mniejszego zagrożenia powodziowego dla Szczecina mogliby spowodować zwiększenie.

Powódź i susza



Czytaj także:

Niszczymy rzeki systemowo, a naprawiamy punktowo. Powinno być na odwrót

– Pic na wodę – wzdycha Radosław Gawlik, kiedy pytam go o projekt przeciwpowodziowy. To były poseł i były wiceminister środowiska w rządzie AWS-UW, jeden z założycieli Zielonych, dziś jest prezesem Stowarzyszenia Ekologicznego EKO-UNIA z Wrocławia, które również protestuje przeciwko Projektowi Ochrony Przeciwpowodziowej. Kiedy Iwona, Artur i Johnny prowadzili swoje śledztwo, projekt zaczęły sprawdzać również inne organizacje ekologiczne. Zrzeszyli się w Koalicji Ratujmy Rzeki (KRR). Po drugiej stronie Odry powstał z kolei jej niemiecki odpowiednik – DRR.

– Napisaaliśmy list protestacyjny, który podpisało 80 polskich organizacji, działacze samorządowi, naukowcy... – opowiada Gawlik. Zrobił się szum po pikiecie pod siedzibą Banku Światowego, później do Polski przyjechał nawet panel inspekcyjny Banku.

– I co?

Gawlik: – Jeździli, sprawdzali i nas zbyli. W kuluarach mówili, że i tak nie mogą zatrzymać tak zaawansowanego projektu. Tylko rząd może. Z polderu na Międzyodrzu co prawda się wycofano, ale reszta inwestycji prowadzona jest dalej – opowiada.

W sprawie pogłębienia Odry transgranicznej zapadły już decyzje środowiskowe. Pracom sprzeciwia się największa niemiecka organizacja ekologiczna Bund, a także władze Brandenburgii – proszą o zastopowanie projektu, bo zwiększa on ryzyko powodziowe po ich stronie.

– Bo nie wiem, czy pan to rozumie – dopytuje mnie Gawlik.

– Nie chodzi tylko o to, że pieniądze, które pożyczamy na ochronę przeciwpowodziową, wydajemy tak naprawdę na żeglugę. Chodzi także o to, że te inwestycje – regulacje, betonowanie, prostowanie rzeki – zwiększą zagrożenie powodziami. I sprawią, że mocniej odczujemy susze.

– A regulowanie rzeki nie przeciwdziała powodziom?

– To wiedza z lat 70. – odpowiada Gawlik. – Odwrotnie: zwiększa ryzyko. W Niemczech znowu naturalizuje się rzeki, a wały buduje się daleko, żeby rzeka miała miejsce się rozlać. Bo w wyregulowanej, zabetonowanej i obwałowanej rzece woda spływa szybciej i to jest niebezpieczne. W naturalnej dolinie rzecznej ma czas wsiąknąć w glebę, przy okazji odtwarza zasoby wód podziemnych i powierzchniowych, które decydują o wodzie, którą pijemy. W Polsce zasobów wody

mamy mało. A my dalej regulujemy i osuszamy tereny przez wieki wilgotne i zalewowe, żeby sadzić kukurydzę, nawozić i brać pieniądze z dotacji unijnych. Tam powinny być mokradła i torfowiska! Osuszaliśmy już całą Polskę, rzeki pozamienialiśmy w kanały i wciąż nam mało. Lodołamacze na Odrze? To tylko pretekst do budowy drogi wodnej i wyciągnięcie pieniędzy z Banku Światowego. Kiedy ostatni raz mieliśmy powódź w zimie? Ten rząd o rzece myśli wyłącznie jak o wodnej autostradzie, która ma służyć do wożenia towarów. Zresztą nie tylko ten rząd, poprzedni jest równie współodpowiedzialny.

– Bo?

– Bo projekt przyklepała końcówka rządu PO-PSL. A PiS, który się odcinał od wszystkich pomysłów Platformy, ten akurat ochoczo prowadzi dalej. A plany mają większe niż poprzednicy. Mówią, że ich ambicją jest, żeby docelowo Odra miała szlaki IV i V klasy żeglugowej, a to już ma być arteria dla statków po od 1500 do 4000 ton, przy głębokości zanurzenia 2,5-3 metry – mówi.

Tłumaczy, że polskie rzeki są na taką żeglugę za płytkie, trzeba by je regulować i pogłębiać, co pochłonie miliardy i zniszczy nadrzeczne ekosystemy, a i tak nie ma gwarancji, że będzie to wystarczające dla żeglugi.

Zwolennicy żeglugi na Odrze odpowiadają, że transport jest tani i nie powoduje emisji spalin.

– Transport rzeką nie jest bardziej ekologiczny? – pytam Gawlika.



Czytaj także:

Tragedia polskich rzek. Pogłębiaamy je, oczyszczamy, otaczamy wałami - bez sensu

– W porównaniu z samochodami. Jeśli już istnieje, bo jeżeli go nie ma, to regulacja Odry do drogi wodnej będzie kosztować dodatkowe emisje dwutlenku węgla. Obliczyliśmy, że to dodatkowy milion ton emisji – opowiada Gawlik. – Ale transport i tory kolejowe, które przecież idą równolegle do rzek, są trzykrotnie mniej energochłonne od barek i dużo pewniejsze. A jak zrobimy sobie już z Odry kanał i podczas suszy wody zabraknie, to i minister żeglugi Marek Gróbarczyk wody przecież nie należy. Transport barkami zwija się już na Renie, który ma dłuższe tradycje i wielokrotnie więcej wody. Każdy z nas będzie tę pożyczkę spłacał, ale praktycznie nikt z nas na niej nie zyska. Polska nie ma w tym interesu, nie mamy państwowej floty rzecznej, logistyki dla obsługi barek. Nie powinniśmy z publicznych pieniędzy fundować konkurencji dla państwowej kolei.

– To kto zyska?

– Firmy budowlane polskie, może niemieckie – mówi Gawlik.

Na pogłębienie przekopu Klucz – Ustowo przez wiele lat naciskała niemiecka firma transportowa Leipa Logistik. Za żeglugą po Odrze i pogłębieniem rzeki opowiadała się z kolei polska firma transportowa OT Logistics.

Ostatnio ze względu na planowany przekop Odry spółka próbnie przewiozła rzeką 250 ton nawozów dla Grupy Azoty.

– Dziwią też relacje wszystkich zainteresowanych użegłownieniem Odry stron – mówi Jonathan Rauhut „Johnny”. I wymienia: – OT Logistics była członkiem grupy doradczej RZGW w Szczecinie, która negocjowała umowę z Niemcami w sprawie pogłębienia. Waldemar Maj z Rady Nadzorczej OT Logistics pracował w latach 90. dla Banku Światowego. A Marek Gróbarczyk, obecny minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, był wiceprezesem zarządu Zakładów Azotowych w Tarnowie-Mościcach (dzisiaj Grupa Azoty).

– Najlepsze jest to, że my tę żeglowność III klasy mieliśmy, zanim zaczęliśmy psuć rzekę, przyspieszając jej spływ

– dodaje Artur Furdyna. – To spowodowało, że kiedy padają deszcze, woda na Odrze ma stan powodziowy. A jak nie padają, bardzo niski. I zamiast się z tego wycofywać, brniemy w to dalej, udając, że chodzi o ochronę przed powodzią. Wszystko dla dużego biznesu.

Wiesz, co zrobiliśmy ostatnio, kiedy dotyka nas susza? Tylko po to, żeby spławić do Szczecina dwie cysterny operatora niemieckiego, spuściliśmy z góry rzeki miliony metrów sześciennych wody, której tak bardzo brakuje rolnikom.

Żegluga siłą rzeczy

Odezwałem się do Banku Światowego i Wód Polskich (dziś, po zmianach organizacyjnych, to one odpowiedzialne są za projekt przeciwpowodziowy).

„Rzeczywiście, na niektórych odcinkach Odry musimy poprawić wskaźniki żeglowności, ale tylko po to, aby w razie zamarzania rzeki mogły pływać lodołamacze” – odpisał mi Filip Kochan z oddziału Banku Światowego w Polsce.



Czytaj także:

PiS chce wpuścić rzeki w kanał

Wody Polskie wytłumaczyły mi z kolei (nie podpisał się nikt z nazwiska), że sprawa Międzyodrza to dowód, że konsultacje społeczne działają, bo kiedy ekolodzy wytknęli im błąd – wycofali się.

A poprawiając warunki dla lodołamaczy, „siłą rzeczy inwestycje, poprawia (się) również warunki żeglugi na Odrze. Trzeba pamiętać, że inwestycje w gospodarce wodnej z natury są wielofunkcyjne”.

O projekt spytałem także tych, którzy po Odrze płyną na co dzień, czyli kapitanów żeglugi śródlądowej.

– Absurd – skomentował Czesław Szarek, prezes Rady Kapitanów. – Stara flota lodołamaczy była zupełnie wystarczająca, a jedynie źle użytkowana.

Rada Kapitanów wydała oświadczenie, w którym także pisze, że „projekt ochrony przeciwpowodziowej i jego uzasadnienie (lodołamacze) jest zawołowaną próbą pozyskania kredytu”.

Andrzej i Stanisław

– Pamiętasz, jak się nazywały te dwa lodołamacze? – pyta mnie jeszcze Iwona w domu na końcu Kopic.

– „Andrzej” i „Stanisław” – przypominam sobie. Tłumaczy, że do tej pory lodołamacze otrzymywały nazwy zwierzęce, „Dzik” i tak dalej.

– A wiesz, po kim te dostały imiona? To na cześć Stanisława Gawłowskiego, byłego sekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska za rządów PO, oraz Andrzeja Krefta, byłego dyrektora RZGW Szczecin – opowiada.

Dlaczego akurat po nich? Andrzej Kreft to pomysłodawca i główny twórca umowy polsko-niemieckiej w sprawie uregulowania Odry granicznej. Dziś już na emeryturze.



Czytaj także:

Słynne lodołamacze ochrzczone. "Andrzej" i "Stanisław" czekają na zimę [WIDEO]

Kiedy do niego dzwonię, przyznaje:

– Proszę pana, żadnej zgody na żeglugę Niemcy by nam nie dali, ale udało nam się odwrócić temat.

– Co to znaczy „odwrócić temat”?

– Powiedzieliśmy, że nie chodzi nam o żeglugę, ale o ochronę przeciwpowodziową i pogłębienie rzeki ze względu na lodołamacze.

Stanisława Gawłowskiego, dziś senatora, pytam, ile razy za jego kadencji sekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska (osiem lat) trzeba było korzystać z lodołamaczy na Odrze.

– Zdarzyło się – mówi. – Na sfinansowanie żeglugi zgodnie z prawem Unii i ochroną środowiska nie mieliśmy szans, ale udało się wziąć w Banku Światowym pożyczkę na bezpieczeństwo powodziowe – przyznaje. – Uważam to za mój sukces. Za to jak PiS doszedł do władzy, to mi prawie to zaprzęścili.

– Jak?

– Zaczęli się chwalić, że robią żeglugę. Bałem się, że Bank Światowy nam tę pożyczkę cofnie. Spotkałem kiedyś na lotnisku dyrektora Banku z Waszyngtonu, miałem problem, żeby mu to wyjaśnić. Ale w końcu się w PiS połapali, że nie mogą tak otwarcie o tym mówić.

A tak naprawdę dzięki tym pieniądzom z pożyczki robimy dwa w jednym. Nie uważam, żeby to było coś nieuczciwego.

We wniosku o pożyczkę uczciwie napisałem: poprawimy żeglowność, ale po to, żeby po rzece mogły płynąć lodołamacze.

– Ale dzięki temu nie tylko one będą pływać.

– Nie tylko, ale to, żeby mogły przepłynąć lodołamacze, było najważniejsze.

– Te lodołamacze, które sam pan wcześniej polecił wybudować, za 35,5 miliona.

– Pozostała flota była za stara.

– Za to „Andrzej” i „Stanisław” są większe i mają większe parametry.

– Tak. Bo i moc mają większą – wyjaśnia senator.

„Stanisław” i „Andrzej” zostały zwodowane i ochrzczone butelką szampana we wrześniu 2014 roku, z głośnika popłynął utwór Metalliki „Nothing else matters”. Umowę na pożyczkę z Bankiem Światowym podpisano rok później.

Kontakt z autorem: grzegorz.szymanik@agora.pl

Zapisz się na przegląd wydarzeń. Codziennie rano i wieczorem

Wyborcza to Wy, piszcie: listy@wyborcza.pl