

#Pogranicze. Jedna rzeka, dwa pomysły

Kiedy płynie się Odrą, można poczuć się jak na wycieczce dookoła Europy. Zaczynamy od dzikich meandrów, dalej płyniemy wielkomiejską imprezową arterią multikulturowego miasta, potem rajem dla kajakarzy, by wypłynąć wreszcie na Zalew, który jest niemal jak morze. Ale na horyzoncie – od polskiej strony - majaczą czarne chmury.

W Polsce Odra zaczyna się fragmentem nietkniętym przez człowieka. Robi kilka ostrych zakrętów, czasem wylewa na pobliskie pola, tworząc malownicze wysepki. Po naszej stronie niedawno wybudowano wieżę widokową, z której doskonale widać, jak woda wpisuje się w pejzaż pogranicza.

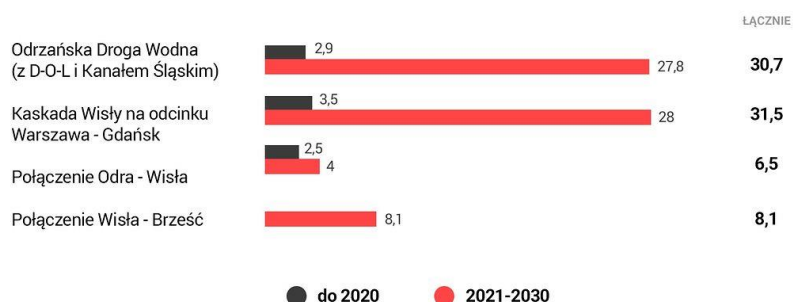
76 miliardów w rzeki

Turystyka i kajakowe wycieczki to za mało dla polskiego rządu, który Odrę swoją widzi ogromną. Od granicy państwa z Czechami do samego Bałtyku mają sunąć kontenerowce. Dziś przemierzenie tego szlaku dla największych jednostek jest niemożliwe: Odra jest zbyt płytka, mosty na niej za niskie, a infrastruktura - jeśli istnieje - jest zaniedbana.

Żegluga śródlądowa stanowi niecały procent transportu w Polsce. Chodzi głównie o sypkie towary w dużych ilościach: na przykład nawozy, zboże i węgiel. Rząd chce ożywić polską żeglugę i wydać na to ponad 76 miliardów złotych. Są to wstępne i bardzo ostrożne szacunki. Choć - jak wyliczyli eksperci Fundacji WWF w raporcie "Żegluga czy kolej" - włączając w ten projekt m.in. kształcenie młodych kapitanów, podnoszenie mostów, budowę portów i zakup kontenerów, dostajemy łączny koszt 213-237 miliardów złotych. A do tego trzeba doliczyć późniejsze koszty utrzymania.

Żeglowna ma być Wisła, powstanie także jej połączenie z Odrą. Jednak priorytetem numer jeden jest właśnie Odrzańska Droga Wodna, która, według rządowych wyliczeń, ma kosztować ponad 30 miliardów.

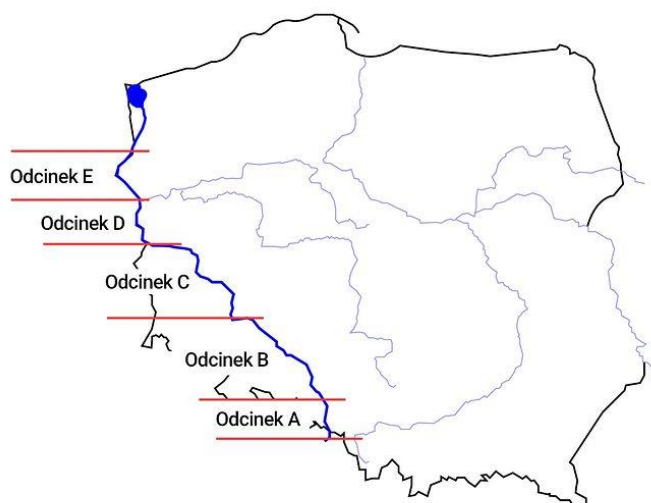
Wstępny szacunek kosztów



Wstępnie oszacowane koszty realizacji programu (mld zł)

Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, bo tak oficjalnie nazywa się projekt dotyczący żeglugi, ma zostać opublikowany w pierwszym kwartale 2021 r. Podzielono ją na kilka odcinków: od przejścia granicznego w Chałupkach (woj. śląskie) do Kędzierzyna-Koźla (woj. opolskie), dalej do Wrocławia, z Wrocławia mniej więcej do Kosarzyna (woj. lubuskie), w którym wyznacza linię graniczną z Niemcami. Ostatni fragment to okolice Szczecina. Stamtąd, przez Zalew Szczeciński, jednostki mogłyby wypływać na Bałtyk.

Podział Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinki



Zgodnie z podpisaną przez Polskę konwencją AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), nasze rzeki muszą uzyskać przynajmniej IV klasę żeglowności. Odrzańska Droga Wodna ma spełniać klasę Va - to znaczy, że będzie na tyle głęboka, żeby mogły pływać po niej duże jednostki o maksymalnej długości 100 metrów i zanurzeniu 2,5-2,8 m. Obecnie w Polsce mamy zaledwie 55 km takich dróg wodnych.

Czesi z dostępem do morza

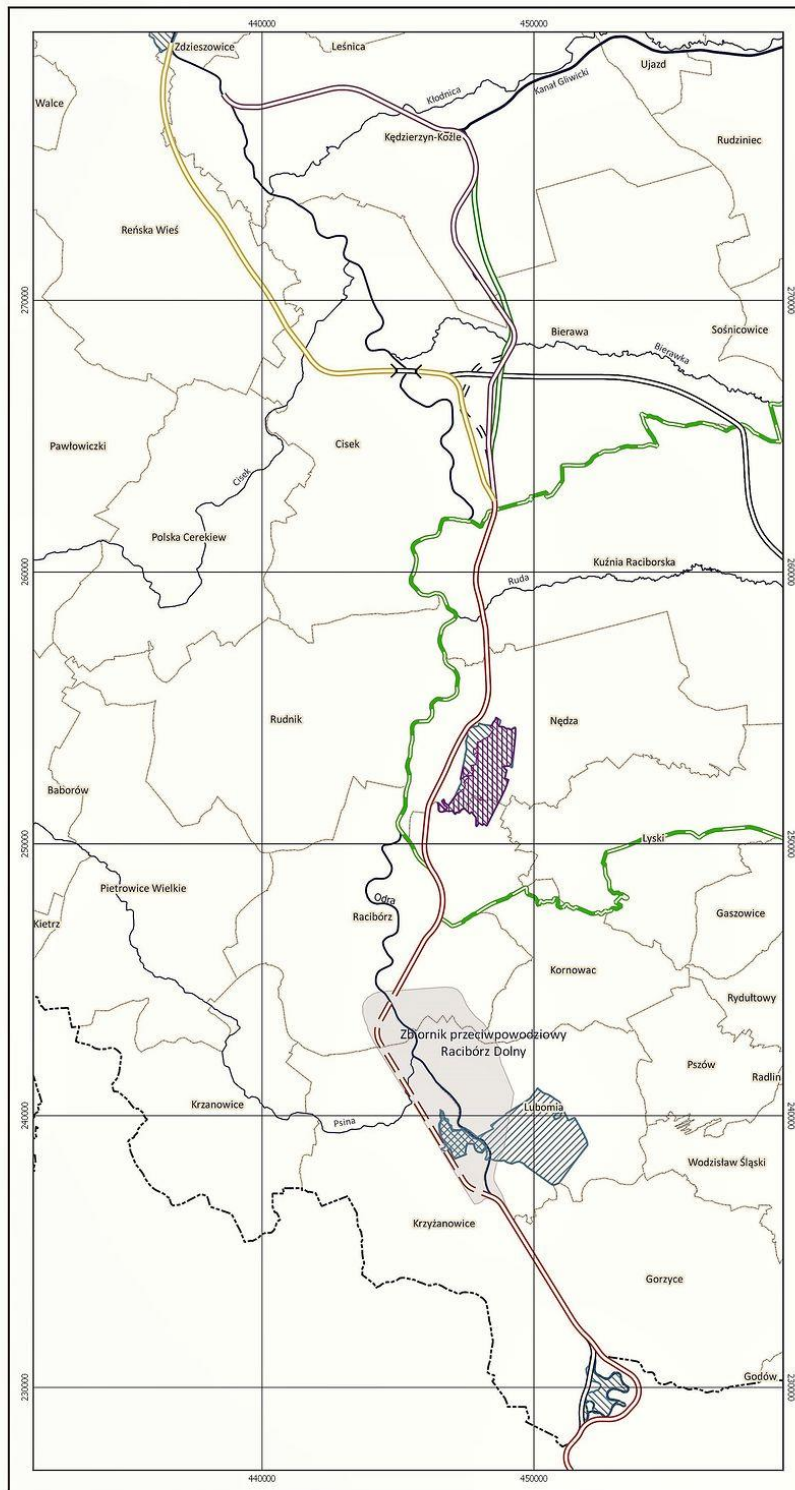
Za 11 lat - jeśli polsko-czeski projekt dojdzie do skutku - Ostrawę z opolskim Koźlem połączy kanał. Według jednej z koncepcji, korytarz wodny miałby przebiegać bezpośrednio przez Graniczne Meandry. Najbardziej forsowana wersja przewiduje jednak, że statki będą ten cenny teren opływać dookoła.

**Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.
Nowe szanse i wyzwania dla samorządów terytorialnych.**

IV samorządowe konsultacje w ramach Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej
- wstępne warianty trasy polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba



*Przebiegi wstępnych wariantów trasy
polskiego odcinka połączenia
Dunaj-Odra-Łaba
na tle jednostek samorządu
terytorialnego*



OBJAŚNIENIA

- trasa rekomendowana
- wariant 1
- wariant 2
- wariant 3 - Obwodnica Zachodnia
- odcinek alternatywny dla Wariantów 1 i 2
- wariant transgraniczny*
- przebieg trasy Kanalu Śląskiego
- most kanałowy
- Natura 2000 - obszary ptasie
- Natura 2000 - obszary siedliskowe
- Rezerwat Łęczok
- Park Krajobrazowy
- granice gmin

wariant 1 – poniżej projektowanego zbiornika Kotłarnia przebiega przez obszary leśne leżące na wschód od Zakładów Azotowych Kędzierzyn SA;

wariant 2 – bazujący na przebiegu oznaczonym w "Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe" jako trasa 7_2, przebiegający przez tereny Zakładów Azotowych Kędzierzyn SA Kanalem Kędzierzyńskim;

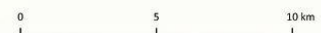
wariant 3 – Obwodnica Zachodnia, przekraczający Odrę 1,4 km powyżej mostu drogowego w Bierawie, łączący się z Odrą ok. 1,3 km powyżej stopnia wodnego Januszkowice.

W wariantach 1 i 2 - konieczna budowa nowych śluz Kłodnica bis i Nowa Wieś bis.

W wariantcie 3 - przekroczenie Odry mostem kanałowym.

* trasa 6, 2 wg Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, Česká Republika Ministerstvo Dopravy, 2018.

Skala 1 : 150 000



Współrzędne prostokątne w układzie PL-1992

Połączenie Ostrawy z Koźlem ma się stać częścią korytarza Odra-Dunaj. Z drugiej strony, razem z całą Odrzańską Drogą Wodną, zapewni Czechom "dostęp do morza".

Ale plany wielkich inwestycji nie wszystkich przekonują. O zachowanie naturalnego przebiegu Odry walczą naukowcy z czeskich uniwersytetów. Jak czytamy w apelu do rządu w Pradze, "jest to projekt, który miałby znaczący negatywny wpływ na reżim hydrologiczny w krajobrazie i spowodowałby fundamentalne szkody dla środowiska".

Stopnie wodne jak domino

Na razie jednak wody w Odrze jest za mało, by stworzyć międzynarodowy korytarz dla żeglugi. Według rządowych planów mogłoby być głębiej, gdyby w ciągu całej rzeki powstało około 30 nowych stopni wodnych. 23 istniejące mają być odnowione. To dużo, ale może nie być innego wyjścia.



Stopień wodny w Brzegu Dolnym na Odrze

Źródło: Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0

Wyjaśnijmy to na przykładzie: żeby poprawić żeglowność poniżej Brzegu Dolnego (woj. dolnośląskie) wybudowano stopień wodny Malczyce. Prace trwały prawie 20 lat. Budowa miała kosztować 200 milionów złotych - kosztowała ponad miliard. I na tym się nie skończy. Dlaczego?

Za niski poziom wody poniżej stopnia w Brzegu Dolnym odpowiada erozja dna. To typowe zjawisko przy zaporach, gdzie woda spada na płytszy odcinek rzeki, pogłębiając dno i niszcząc koryto. W efekcie rzeka nie nadaje się do żeglugi. Żeby podnieść poziom wody, trzeba było wybudować kolejny stopień - właśnie ten w Malczycach. A żeby umożliwić dalszą żeglugę,

którą utrudni za jakiś czas erozja stopnia w Malczycach, będą budowane kolejne - we wsi Gliniany i w Ścinawie.

Żegluga jak za dawnych lat

Kiedy wpływa się na rzekę właśnie w okolicy Ścinawy, widać, jak rzeka się zmienia. To tu zaczyna się tak zwana Odra swobodnie płynąca.

Tam o żadnej wielkiej żegludze nie ma mowy. Co prawda koryto było uregulowane, ale upomniata się o nie natura. Urządzenia wodne są tam mocno zniszczone, a brzegi zarośnięte. A jeszcze w dwudziestoleciu międzywojennym żegluga tam kwitła. Port w Nowej Soli dzierżawiła Spółdzielnia Parowców, do Cigacic mogło dobijać 36 statków, w Krośnie Odrzańskim schronienie miały 24 jednostki. Dziś nie ma po nich śladu.

- Odra mogłaby być naszym oknem na świat - przekonuje burmistrz Krosna Odrzańskiego Marek Cebula.



Odra w Krośnie Odrzańskim. Władze liczą, że uczynienie rzeki drożną dla żeglugi przyczyni się do rozwoju miasta

Autor: Agnieszka Kosiec
Źródło: Agencja Gazeta

- Rzeka ma połączenie z potężnym gospodarczym zagłębiem na Śląsku. Dzięki żegludze mielibyśmy dużo tańszy i szybszy transport towarów. Teraz w częściach przewozimy pocięte konstrukcje stalowe, które muszą być potem złożone. Gdy użyjemy statków, nie będzie to już potrzebne. A nasze produkty mogłyby przez Bałtyk wypływać za granicę - podkreśla

burmistrz. Ma nadzieję, że w przyszłości jego miasto stanie się ważnym centrum transportu rzeczno. Krosno Odrzańskie leży niedaleko granicy z Niemcami, to ostatni miejski port po polskiej stronie Odry. Cebula liczy na ożywienie gospodarcze, pracę dla mieszkańców i podatki do miejskiej kasy. Jak mówi, sama turystyka wielkich pieniędzy nie przyniesie.

- Mamy już doświadczenie ze statkami, które wybudowaliśmy jako samorządy. Wygląda to marnie ze względu na wieloletnie zaniedbania w regulacji rzeki, co powoduje, że nawet jednostki o niewielkim zanurzeniu, do 70 centymetrów, nie dają sobie rady – tłumaczy.

Można jednak postawić na kajakarstwo - dowodem na to jest położona niedaleko od Krosna Odrzańskiego Nowa Sól, gdzie powstały przystanie, a wiele firm oferuje jednodniowe wycieczki po rzece.

- Mam cały czas przed oczyma pierwszą stronę gazety z 1997 roku z tytułem "Odra rzeka nieszczęścia" - mówi Władimir Tyszkiewicz, wieloletni prezydent Nowej Soli, a dziś niezależny senator. - Dziś jest zupełnie inaczej. Wybudowaliśmy ścianę przeciwpowodziową, promenadę wzdłuż kanału portowego, wyremontowaliśmy 100-letni most podnoszony, zbudowaliśmy marinę i zrewitalizowaliśmy dzielnice portowe.



Port rzeczny w Nowej Soli

Autor: Władysław Czula

Źródło: Agencja Gazeta

Korzyści? Nowe hotele, restauracje. Do Nowej Soli zaczęli przyjeżdżać turyści. Według byłego prezydenta jedynym problemem jest zmienny poziom rzeki - albo zagrażający powodzią, albo zbyt niski, by pływać wycieczkowcami. Tu, jego zdaniem, mogłaby pomóc regulacja.

Inaczej sprawę widzi Dominik Dobrowolski, podróżnik, który Odrę przepłynął nieraz.

- Na skanalizowanych rzekach nie ma plaż, nie ma bioróżnorodności. Woda w kanałach ma zdecydowanie mniejszą zdolność do samooczyszczania, więc jest brudna. Kto nad taką rzekę będzie chciał przyjechać? - pyta.

Kajaki na granicy z Niemcami

Do Kosarzyna jedzie się wyboistą drogą, którą ledwo pokrywa podziurawiony asfalt. Po obu stronach jezdni gęste lasy. Sama wieś to zaledwie kilkanaście domów i pustka.

Coś zmienia się dopiero, gdy dotrzemy do vana z napisem "kajaki". Na parkingu w sezonie cały czas jest tłok, a na spływy najlepiej umawiać się z wyprzedzeniem. Zaledwie kilkaset metrów dalej Nysa Łużycka wpada do Odry, która tu zaczyna swój graniczny, polsko-niemiecki odcinek. Na drugim brzegu, na wale wzdłuż rzeki, biegnie długa, oblegana trasa rowerowa. Żegluga powinna być tu możliwa, zdradzają to zresztą wielkie znaki przeznaczone dla kapitanów przepływających jednostek.

- Mam taką anegdotę. Razem z Dominikiem Dobrowolskim przepłynąłem kajakiem z Wrocławia do Berlina. Piękna sprawa. W Polsce, przez sześć dni, aż do niemieckiego kanału, nie widziałem ani jednej barki. Dalej, już w Niemczech, warunki do żeglugi są świetne, woda jest wysoka. A przez trzy ostatnie dni wyprawy widzieliśmy tam zaledwie dwie barki - mówi Radosław Gawlik, specjalista od ekologicznego transportu, wiceminister środowiska w rządzie Jerzego Buzka i prezes EKO-UNII.



Rejs kajakiem po Odrze obfituje w ciekawe spotkania

Autor: Dominik Dobrowolski

Źródło: Archiwum prywatne

Barki znikają z Renu

Dziewięć z planowanych 30 stopni wodnych ma powstać właśnie na granicy. Na to jednak muszą zgodzić się Niemcy. Na razie sąsiedzkie stosunki na Odrze reguluje umowa z 2015 roku, ale nie ma tam konkretów dotyczących pełnej regulacji rzeki. Dlatego rok później polski rząd zdecydował o kolejnej turze rozmów z sąsiadami.

Co przyniosą negocjacje?

Na razie można ocenić jedynie nastroje społeczne. A te są na pewno podzielone, jeśli nie coraz mniej przychylne regulacji.

"Historycznie rzeki zawsze służyły żegludze, dzięki temu powstawały kolejne miasta. Ale czasy się zmieniły" - mówiły Katrin Dobbrick i Elizabeth Pankhurst, mieszkanki przygranicznych niemieckich miejscowości, lokalnemu portalowi Rbb24. Stworzyły także petycję o porzucenie planów wobec Odry Granicznej. Podpisało ją prawie 1600 osób. Katrin i Elizabeth planują zebrać 2,5 tys. sygnatariuszy.

- W Niemczech od ponad 200 lat rozwijano sieć dróg wodnych śródlądowych, co przyczyniło się do rozwoju przemysłu, ale też turystyki. Było to możliwe ze względu na wielokrotnie większe zasoby wodne i o wiele większą gospodarkę, opartą na surowcach mineralnych - mówi Dominik Dobrowolski. Dodaje, że w dzisiejszej Polsce jest za mało i surowców, i wody.

Pomimo rozwiniętej sieci dróg wodnych u naszych zachodnich sąsiadów, zdarza się, że Ren pustoszeje. W lecie 2019 przez suszę praktycznie ustał tam transport. Wielkie firmy szukają alternatywnych środków transportu. Z niektórych beton znika na zawsze.



Barka rzeczna manewruje na Renie w okolicach miasta Kaub w Niemczech

Autor: Maja Hitij

Źródło: Getty Images

Jedną z nich jest Emscher, przepływająca przez przemysłowe miasto Essen i wpadająca do Renu. Jej betonowe brzegi przejmuje przyroda, wspomagana przez budżet. Ekologiczna transformacja rozpoczęła się tam blisko trzydzieści lat temu, a ma zakończyć się w przyszłym roku. Koszt: ponad 5 miliardów euro. Emscher nie jest wyjątkiem. Federalny rząd od wrócił się od kanalizacji rzek. W 2014 roku rozpoczął realizację planu pod nazwą "Blaues Band Deutschland" ("Błękitna niemiecka wstęga").

Na stronie programu czytamy, że utrzymywane będą jedynie drogi wodne o największym ruchu. Reszta rzek ma być rozwijana w "ekologiczny sposób i modernizowana do celów rekreacyjno-wypoczynkowych".

- Trend się odwraca. Niemcy wydają miliardy euro rocznie na renaturyzację rzek, kiedy my w tym samym czasie inwestujemy w kanalizację - dodaje Dobrowolski.

- Macie ogromne szczęście. My naszą przyrodę w dużym stopniu wytępiiliśmy - mówi Jonathan Rauhut, który pracuje w niewielkim stowarzyszeniu zajmującym się ochroną natury delty Odry. Nad polski brzeg jeździ często, nauczył się nawet nazw zwierząt. W rozmowie wymienia: łosć, żubr, jeleń, bielik. Według Rauhuta w Polsce jest ich więcej, mamy do nich większy szacunek.



Zdjęcie wykonane podczas tzw. safari w delcie Odry

Autor: Reginald Ścieżka

Źródło: Archiwum prywatne

Bieliki znikną znad Zalewu?

Jonathan jest jednym z niewielu Niemców regularnie odwiedzających deltę Odry. Jego rodacy chętniej jeżdżą nad polskie morze. Za to na wodach Zalewu Szczecińskiego można spotkać miłośników natury i fotografii z Holandii, Niemiec, Danii, a nawet Argentyny, Sri Lanki czy Kuwejt.

- Niedaleko są dwie aglomeracje - Szczecin i Berlin. A u nas dziko. Bagna, pozostałości torfowisk, największe na całym kontynencie skupisko bielików - wymienia Artur Furdyna z niedalekiej Stepnicy. Choć z wykształcenia jest inżynierem rybołówstwa morskiego, to od 20 lat zajmuje się ochroną przyrody. - Po kilku latach pracy w zawodzie uznałem, że nie ma sensu przykładać ręki do wykańczania ostatnich ryb w tej rzece - mówi.

Obawia się jednak, że w przyszłości ryby w Zalewie i tak czeka śmierć. Potem zabraknie bielików. To wszystko spowoduje zamulona woda napływająca z pogłębionej i żeglownej rzeki.

Odcinek od Szczecina do Zalewu - czyli właśnie tam, gdzie mieszka Artur - połączyłby Odrzańską Drogę Wodną z morzem.

Po wodach delty miałyby pływać między innymi niemieckie statki z portu w Schwedt. Skorzystałaby na tym lokalna papiernia należąca do grupy LEIPA. Statki, przemierzając pogłębiony przekop Klucz-Ustowo, mogłyby docierać nawet do Wielkiej Brytanii. Z kolei jednostki należące do armatora OT Logistics wpływałyby na morze z produktami Zakładów Azotowych w Policach.

Powódź za miliardy

Pieniądze na regulację tego odcinka Odry będą pochodzić m.in. z pożyczki Banku Światowego. Polska dostała około 2 miliardy złotych na poprawę bezpieczeństwa powodziowego na swoich rzekach. Mieszkańcy twierdzą, że przyniesie to jedynie widok na kontenerowce i więcej lęku przed zalaniem.

Jeśli wyprostuje się bieg rzeki, zawęzi i pogłębí koryto, a potem częściowo wybetonuje, woda będzie płynąć szybciej podczas wezbrań. Nie będzie miała czasu wsiąknąć w brzegi i straci łączność ze strefą naturalnej retencji w dolinie. Co za tym idzie - będzie częściej wylewać. Z tą diagnozą zgadzają się Niemcy, a konkretnie Federalny Instytut Inżynierii Wodnej. Według raportu instytucji, po dokończeniu regulacji, fala powodziowa na przejściu między Słubicami a Frankfurt nad Odrą podniesie się o 15 centymetrów.

WWF w raporcie "Żegluga czy kolej" przypomina wielką powódź z 1997 roku. Jak piszą działacze, najtragiczniej przebiegła ona na odcinkach zabudowanych stopniami wodnymi, "których przepustowość stanowi przeszkodę dla bezpiecznego spływu wód powodziowych". Zapewnienia o tym, że to właśnie regulacja uchroni nas przed kataklizmem, nazywają "kpiną z ludzi myślących".

- Zdrowa rzeka w formie zbliżonej do naturalnej jest przyjaźniejsza żegludze. Tylko jest jeden warunek: żeglugę dostosowujemy do rzeki, a nie na odwrót - zaznacza Artur Furdyna.

"Fejk" z lodołamaczami

Iwona Krępic z Kopic nad Zalewem organizuje dla turystów fotograficzne safari i prowadzi lokalną Organizację Turystyczną "Nie tylko dla Orłów".

- Pamiętam, kiedy podczas czytania umowy z Bankiem Światowym dotarło do mnie, co nas czeka. Obudziłam męża w środku nocy i zaczęłam płakać, że będziemy musieli uciekać, żeby się chronić. Że chcą nam tu pogłębiać i regulować Odrę, a to przecież nie jest dobre ani na powódź, ani na suszę - mówi Iwona Krępic.

Wielkiej wodzie mają przeciwdziałać lodołamacze, które będą udrażniać wody delty.

- To ochrona przeciwpowodziowa, więc można w ten sposób przedstawić cel prac na Odrze. Choć tak naprawdę rzeka zostanie przystosowana nie tylko do nich, ale też do normalnej żeglugi śródlądowej, więc o co tu tak naprawdę chodzi? - zastanawia się Iwona, a cały projekt nazywa "fejkiem".

Rok 2014. Dwie butelki szampana z brzękiem rozbijają się o stalowe kadłuby. To chrzczą "Stanisława" i "Andrzeja", pierwsze nowe lodołamacze w polskiej flocie od lat 80. Koszt - 35,5 miliona złotych. Zadanie: kruszenie i rozbijanie lodu na Odrze.

Szampan spływa po burtach. *"And nothing else matters"* - śpiewa z głośników James Hetfield z Metalliki.

To jeden z ulubionych utworów Andrzeja Krefta, wówczas dyrektora szczecińskiego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Lodołamacze to jego dzieci. Jego i ówczesnego wiceministra środowiska, pochodzącego z regionu Stanisława Gawłowskiego.

Po mieście krąży plotka, że "Stanisław" i "Andrzej" to na cześć Gawłowskiego i Krefta. Nikt tego oczywiście głośno nie przyzna. Od zwodowania w 2014 roku nie ma z nich pożytku. By pływać, wymagają wyższej klasy żeglowności. Sam Kreft, już emerytowany dyrektor RZGW w Szczecinie, przyznał w "Gazecie Wyborczej", że nikt nie udzieliłby pożyczki ani zgody na żeglugę. Dlatego w projekcie jest mowa o ochronie przeciwpowodziowej.

Eksperti WWF wyliczają, że zamiast wydawać setki miliardów złotych na żeglugę, Polska powinna postawić na kolej. Według ich szacunków wystarczyłoby zainwestowanie 34 mld zł. Pociągi mają być nie tylko tańsze, ale również szybsze i niezależne od pogody. Po drugiej stronie barykady są samorządowcy i armatorzy, którzy liczą na zyski i zachwalają "niskoemisyjny" transport wodny.

- Ale żegluga wcale nie jest ekologiczna. Napędzają ją ogromne silniki spalinowe, a pociągi coraz częściej zasilane są energią z OZE - tłumaczy Radosław Gawlik.

Ekolodzy zastanawiają się także, czy mamy aż tak dużo produktów, które nadają się do przewożenia barkami? Jeszcze kilkadziesiąt lat temu po rzekach pływał transport węgla, od którego przecież będziemy stopniowo odchodzić.

Słodkowodne morze i bielik na wyciągnięcie ręki

Po niemieckiej stronie Zalewu Szczecińskiego można się poczuć jak na środku morza, bezpiecznie płynąc zwykłym kajakiem. Woda rozciąga się aż po horyzont. Po dobieciu do brzegu można zobaczyć między innymi rezerwat na wydmach, które jeszcze za NRD służył jako wojskowy poligon. Dalej na północ rozciągają się wielkie mokradła Anklamer Stadtbruch. Przez teren trzeba się przeprawiać wąskimi przesmykami głębszej wody. Z lotu ptaka krajobraz przypomina popękaną porcelanę.



Delta Odry

Autor: Iwona Krępic

Źródło: Archiwum prywatne

Kajakarze po polskiej stronie często dopływają do Chełminka. To niewielka, bezludna i porośnięta szuwarami wysepka. Już z daleka widać tam czerwoną latarnię morską i opuszczony domek latarnika. A w malowniczym Nowym Warpnie, wciśniętej na ciasny cypel najdalej wysuniętej na zachód polskiej miejscowości, turyści obejrzą starą, niemiecką architekturę, kamieniczki i domy o ryglowej konstrukcji. W gminie otworzył się też niedawno glamping - czyli camping na bogato, z dużymi, luksusowymi namiotami, wygodnymi łózkami, dostępem do bieżącej wody i prądu. Po drugiej stronie Zatoki Nowowarpieńskiej jest już niemieckie Altwarp.

Iwona Krępic:

- U nas można wypłynąć sobie łódką i z odległości kilku metrów zobaczyć bielika. Nawet jeśli ktoś nie kocha przyrody, a zobaczy tego 2,5-metrowego ptaka z bliskiej odległości, to to jest WOW!



Bielik w delcie Odry

Autor: Reginald Ścieżka

Źródło: Archiwum prywatne

Ministerstwo Infrastruktury na razie obstaje przy swoim. Według urzędników to regulacja ma być remedium na powódzie. Rzecznik resortu twierdzi, że dzięki inwestycjom w regulację Wisły i Odry bezpieczniej będzie na terenach "zamieszkanym przez ok. 15,1 mln osób", często doświadczonych już przez wielką wodę. A kataklizmy mogą się powtarzać. Urzędnicy obiecują, że w czasie prac na Odrze powstaną nowe obwałowania.

Na razie z działań rządu nikt nie jest zadowolony. Ekolodzy - bo władze ich nie słuchają. Samorządowcy - bo inwestycje wciąż nie ruszyły.

- Do tej pory padają tylko słowa. Realnych działań jest niewiele. Dziś naszym marzeniem jest stabilna III klasa żeglowności, która pozwoli pływać choćby statkom turystycznym. - mówi Wadim Tyszkiewicz. - Odra jest rzeką piękną i ważną. Warto ją traktować poważnie.

W 2018 roku Marek Gróbarczyk, ówczesny minister odpowiedzialny za żeglugę, obiecywał, że w ciągu dwóch lat po Odrze bez przeszkód popłyną pierwsze barki. Pod koniec 2020 roku jednostek dalej nie widać.

Tekst powstał w ramach wspólnej akcji **Wirtualnej Polski**, portalu **Interia.pl** i **DeutscheWelle** - **#Pogranicze**. W jej ramach pokazujemy specyfikę regionu, w którym do sąsiada, sklepu czy na imprezę po prostu przechodzi się przez most na Odrze do innego kraju. Regionu, w którym relacje określają handel i codzienne życie, a nie historyczne emocje.



Autor: WP
Źródło: WP

Wszystkie reportaże w ramach akcji #Pogranicze znajdziecie w [Magazynie Wirtualnej Polski](#), [Raporcie Interii](#) i w [Deutsche Welle](#).