



"Po drugie: Autostrada wodna na Wiśle". Wisła jest dzika i niewykorzystana? Rozmowa Jacka Sieńskiego ("Dziennik Bałtycki") z Prezesem Ligi Morskiej i Rzecznej kpt. ż.w. dr. inż. Andrzejem Królikowskim.

"Dziennik Bałtycki" rozpoczął akcję, która ma spowodować, żeby Wisła ożyła.

Odbieram to bardzo pozytywnie. Uważam, że taka akcja jest bardzo potrzebna i stanowi wyraz troski wszystkich Polaków o losy zaniedbanej dziś i dzikiej królowej polskich rzek. Akcja wpłynie na atmosferę społeczną, sprzyjającą zagospodarowaniu Wisły. Liczę, iż pobudzi do działania tych decydentów, od których zależy należyte jej wykorzystanie jako autostrady wodnej. Dlatego też jestem za nagłośnieniem różnych opinii, co powinno doprowadzić do konkretnych działań. Mówi się dużo o zrównoważonej gospodarce. Jej dział stanowi transport, a zatem i żegluga rzeczna, mogąca przyczynić się do zwiększenia w Polsce tak potrzebnych miejsc pracy.

W roku 1999 Lidze Morskiej przywrócono pełną nazwę z 1924 roku, w którym jej poprzedniczkę - Ligę Żeglugi Polskiej - przemianowano na Ligę Morską i Rzeczną, poszerzając zakres działalności tej organizacji o problematykę związaną z użytkowaniem wód śródlądowych. Czy był to powrót do korzeni?

W 1790 roku ukazały się "Przestrogi dla Polski" Stanisława Staszica, ze znaną sentencją, która

przeszła do historii: "Trzymajmy się morza". Nie można jednak trzymać się morza bez dorzeczy, czyli obszarów, na których wody powierzchniowe spływają do określonych rzek i ich dopływów. Polska leży nad Wisłą i Odrą oraz ich dopływami, spływającymi do morza. My mówimy, że nie tylko morze bogaci, ale i wody śródlądowe, o ile są należycie wykorzystywane jako szlaki transportowe i turystyczne. Liga, nawiązując do żeglugi z dawnych czasów, gdy Wisłą i innymi rzekami spławiano do portów morskich drewno oraz statkami rzecznyymi różne towary rolne i leśne, organizuje co roku latem Flisy Wiślane. Propagują one między innymi żeglugę śródlądową i promują obszary przyległe do rzek.

Śródlądowymi drogami wodnymi w Europie, w tym na obszarze nadbałtyckim, ma być przewożonych coraz więcej towarów, co stanowi jeden z priorytetów polityki transportowej Unii Europejskiej. Czy istnieje szansa na włączenie Wisły do europejskiej sieci szlaków wodnych?

Organizacja transportu śródlądowego w regionie Morza Bałtyckiego mogłaby zwiększyć wymianę handlową między leżącymi nad nim państwami. Towary przewożone z głębi krajów można by przewozić rzekami i kanałami do portów morskich. Takie jest założenie programu Unii Europejskiej Intersea - Inland Transport on Sea Routes, który kładzie nacisk na pełniejsze wykorzystywanie żeglugi śródlądowej w powiązaniu z kolejami, transportem samochodowym i morskim. Jako liga staramy się wspierać ujęcie Wisły w unijnych projektach dotyczących dróg śródlądowych. W Warszawie działa "Bractwo Wiślane", będące jednym z Klubów Ligi, które poprzez senatorów, posłów i znaczących polityków stara się oddziaływać na decydentów, aby pomagali w uwzględnieniu Wisły jako przyszłej, europejskiej arterii transportowej.

Czy Polskę stać na bardzo kosztowne inwestycje hydrotechniczne, jakimi są prace regulacyjne na rzekach, bo przywrócenie żeglowności jedynie polskiemu odcinkowi drogi [E-70](#) szacuje się na powyżej 10 miliardów złotych?

Ponieważ regulacja rzek wymaga ogromnych nakładów finansowych, decyzja o jej rozpoczęciu jest wciąż odkładana w czasie. W rezultacie nie prowadzi się robót regulacyjnych, a jednocześnie wydaje ogromne kwoty na doraźne naprawianie zniszczonych w czasie powodzi wałów, akcje ratunkowe i na odszkodowania dla powodzian. Zamiast rzeki regulować, czyli je pogłębiać, wzmacniać brzegi oraz budować ostrogi i poldery, gromadzące nadmiar wody, podnosi się wysokość wałów, co niewiele daje. Za stan wód śródlądowych odpowiedzialne jest Ministerstwo Środowiska, które nie podejmuje jednak działań mających przywrócić im żeglowność. Natomiast problemem efektywniejszego wykorzystania wszystkich środków transportu zainteresowane jest Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Stąd budowa połączeń korytarzami multimodalnymi, będącymi równoległymi szlakami

Rozmowa z Prezesem LMiR Andrzejem Królikowskim

Wpisany przez

wtorek, 02 kwietnia 2013 21:01 - Poprawiony poniedziałek, 15 kwietnia 2013 12:04

drogowymi i kolejowymi, które powinno się poszerzyć o drogi wodne.

Źródło: dziennikbaaltycki.pl