

MAZURSKA WIELKA PĘTLA

Krzysztof Rumiński, wicestarosta powiatu piskiego, jeden z inicjatorów idei budowy kanału łączącego jeziora Tyrkło i Buwełno.

Rozmawia Marek Słodownik



- Ostatnio głośno mówi się - o czym już pisaliśmy w poprzednim numerze REJSU - na temat przedłużenia szlaku Wielkich Jezior Mazurskich przez budowę kanału łączącego jeziora Tyrkło i Buwełno, a przez nie Śniardw z Niegocinem. Skąd wyszła ta inicjatywa?

- To my jesteśmy pomysłodawcami. My, czyli lokalne władze powiatu

piskiego i lokalna społeczność. Po reformie administracyjnej wiele kompetencji zeszło o szczebel niżej - do powiatu i możemy obecnie decydować o sprawach dotyczących naszego terenu bez oglądania się na centralę.

- Czy wraz z powiększeniem kompetencji poszło w parze zwiększenie budżetu będącego w gestii władz lokalnych?

- Z tym niestety gorzej, ale wierzymy, że już kolejny budżet, preliminowany na przyszły rok będzie bardziej realistyczny.

- Po co tworzy się nowy kanał?

- Chcemy połączyć obydwie jeziora, aby uzyskać wielką pętlę na Mazurach. Już nie trzeba będzie płynąć tą samą drogą z jezior południowych na północ. Z Mikołajek przez jezioro Śniardwy będzie można dotrzeć do Okartowa, a stąd przez jezioro Tyrkło i nowy kanał przedostać się na jezioro Buwełno i stamtąd na jezioro Niegocin. Przyzna pan, że jest to kusząca oferta.

A ogólniej istotą naszego pomysłu jest, aby tę falę turystów, którzy goszczą nad jeziorami głównie w okolicach Giżycka i Mikołajek przesunąć bardziej na południe, w kierunku Pisz. Dla nas jest to ogromna szansa na rozwój naszego regionu.

- Turystyka to istotne zwiększenie wpływów do Waszego lokalnego budżetu i zarazem nowe miejscapracy.

-Warmia i Mazury charakteryzują się bardzo wysokim poziomem



Chcemy falę turystów z Mikołajek przesunąć na południe - port w Mikołajkach w sezonie



Pisz jest dla turystów wodnych i zmotoryzowanych najczęściej tylko miastem tranzytowym. A chodzi o to, żeby ich tu zatrzymać

bezrobocia i chcemy to zmienić. Niebagatelną dla nas kwestią jest przy tym znalezienie pracy dla ludzi przy rozbudowie infrastruktury. Nie chcemy się bowiem ograniczać tylko do zbudowania kanału i postawienia budek z hamburgerami. Ludzie muszą znaleźć pracę na stałe, w niektórych gminach bezrobocie sięga poziomu 40 procent ludności czynnej zawodowo. To musimy zmienić, ale mamy świadomość, że nikt za nas tego nie dokona. Dlatego na przykład planujemy budowę portu, chcemy poprawić drogi, planujemy budowę hoteli, punktów gastronomicznych i sanitariatów.

- Rozumiem zatem, że budowa kanału jest tylko pierwszym etapem rozwoju.

-Tak, to dla nas jest nośna idea, ale do zrobienia mamy bardzo dużo i zdajemy sobie sprawę, że jest to program długofalowy. Myślimy o powołaniu fundacji, ale nie jest to jeszcze rozstrzygnięte. Tu trzeba stworzyć jakieś centrum koordynujące realizację tak wielkiego projektu i co do tego wszyscy jesteśmy zgodni.

- Skąd weźmiecie fundusze na realizację takiego zamierzenia?

-Właśnie nad tym teraz pracujemy. Pomoc zaoferowała nam strona kanadyjska zainteresowana wsparciem naszego pomysłu w aspekcie ekologicznym. Doskonale zdajemy sobie sprawę, że nie możemy ogłądać się tylko na budżet państwa. Musimy stworzyć sami nowe struktury zdolne do realizacji tak wielkiego przedsięwzięcia i zainteresować naszym pomysłem biznes. Nikt nie zainwestuje u nas, jeśli nie będzie miał klarownej wizji odzyskania nakładów i zarobienia na przedsięwzięciu.

- Mielicie mniej szczęścia niż Mikołajki, gdzie ogromne środki zainwestował Inter Commerce?

- Tak, Mikołajki są tylko jedne, ale nie czekamy bezradnie, a dodatkowo wzór Mikołajek każe nam zastanowić się nad naszymi atutami i wiele skorzystać na tamtej inwestycji. Przecież dla nas to doskonała okazja do nauki i unikania ewentualnych błędów.

- Czy jeśli planuje Pan rozbudowę regionu piskiego nie napot-

ka Pan niechęci ze strony władz lokalnych w Giżycku i Mikołajkach? Przecież Pan chce im odebrać turystów i część wpływów, jakie oni zostawiają na miejscu?

- Nie, Mazury mają jeszcze wiele rezerw i raczej po nie należy sięgać. Dla wszystkich wystarczy miejsca i nasza inicjatywa z pewnością nie wpłynie na pogorszenie wzajemnych relacji. A modelowym rozwiązaniem byłaby ścisła współpraca burmistrzów miast turystycznych na Mazurach jako forum wymiany poglądów i unifikowanie spraw związanych z Mazurami.

- Czy sporządzono już jakieś wstępne ekspertyzy i czy robiono już jakieś przymiarki finansowe?

- Na razie jesteśmy na etapie tworzenia pewnej wizji, chcemy zbadać możliwość istnienia takiego połączenia i wszystkie aspekty, jakie takiej inwestycji towarzyszą. Oczywiście jednym z ważniejszych elementów takiego przedsięwzięcia jest sprawa kosztów, ale na razie badamy, czy istnieje możliwość stworzenia nowej drogi z uwzględnieniem aspektów prawnych, ekologicznych.



Kanał Jegliński łączący jeziora Śniardwy i Roś stanie się ruchliwą drogą wodną

organizacyjnych i oczywiście także finansowych.

- Na jakim Panowie jesteście etapie w swoich działaniach?

- Chcemy przede wszystkim zbadać, jak budowa nowej drogi wodnej wpłynie na stosunki wodne, migracje ryb, roślinność tam istniejącą. Taka ekspertyza jest konieczna dla dalszego postępu prac. Różnica poziomu wody pomiędzy obydwoma jeziorami wynosi kilkanaście centymetrów i nie można tego bagatelizować.

- Jezioro Tyrkło to strefa ciszy, a więc nie wolno na nim używać silników. Jak Pan ocenia zatem wykorzystanie takiego kanału? Czy miałby on szansę na siebie zrobić?

- To jest właśnie jedno z kluczowych dla nas pytań, ale przecież na Mazurach są także inne strefy ciszy i nie brak tam turystów. Nowy kanał byłby dostępny dla wszystkich żeglarzy, kajakarzy, myślimy również, że stanowiłby atrakcyjny rejon wypoczynkowy dla turystów pieszych.

- Czy opracowano już trasę przebiegu kanału?

- Tak, mamy wstępnie opracowane dwa warianty. Pierwszy, to przejście z Tyrkła łagodnym łukiem, co pozwoliłoby uzyskać kanał o długości 1300 metrów. Należałoby tylko wykopać w pagórkowatym terenie wąwóz i zbudować jeden most. Nad analizą ekonomiczną w tej

chwili pracujemy. Wariant drugi to wykorzystanie naturalnego cieku wodnego znajdującego się nieopodal, co spowodowałoby przedłużenie kanału do ponad pięciu kilometrów i zbudowanie trzech przepraw mostowych. Pozornie ten wariant byłby droższy, ale precyzyjna analiza kosztów pozwoli dokładnie określić skalę wydatków w obu wariantach.

- Wspomniał Pan o różnicy poziomów wody pomiędzy obydwoma jeziorami. Czy konieczne będzie zbudowanie śluzy?

- Chyba nie, to jest stosunkowo mała różnica poziomów, ale wspominałem już, że wymaga to rzetelnej analizy.

- Zna Pan zapewne kontrpropozycję wysuwaną przed przedstawicieli Okręgowej Dyrekcji Dróg Wodnych na temat budowy w tym miejscu pochylni z wyciągiem linowym czy nawet kolejki linowej dla jachtów. Czy ten pomysł Pan odrzuca?

- Znam ten projekt, ale uważam go za zbyt kosztowny w realizacji. Kolejka linowa transportująca jachty na pasach ponad lasem byłaby na pewno atrakcją turystyczną na skalę europejską, ale jak dotąd nikt nie przedstawił nam rzetelnego opracowania technicznego i ekonomicznego na ten temat. A wstępne przymiarki finansowe mówią, że byłoby to zamierzenie bardzo kosztowne.

- A aspekt ekologiczny? Przecież na obu trasach rośnie las i trudno zapewne będzie przekonać nadleśnictwo i Ministerstwo Rolnictwa dotzw. wylesienia, czyli mówiąc krótko wycięcia kilku hektarów zdrowego lasu.

- Nie trzeba wycinać wiele drzew, a ponadto nasadzimy las w innych miejscach. Na coś jednak musimy się zdecydować i ustawić pewną hierarchię ważności. Do tej pory tylko dyskutujemy, a sąsiednie gminy bardzo nam w tworzeniu bazy uciekły.

- Jak na tę sprawę zapatrują się władze Orzysza?

- Podobnie jak my burmistrz Orzysza dostrzega szansę zwiększenia liczby turystów na swoim tere-

nie, zaś budowa kanału ożywiłaby znacznie jezioro Tyrkło, a zatem i rejon na wschód od niego. O ile wiem, władze Orzysza chciałyby udrożnić szlak Orzysza na tyle, aby możliwa była żegluga z Jeziora Orzysz do jeziora Tyrkto. To wymaga niewielkich nakładów, rzeka Orzysza jest spławna i należy dokonać tylko nieznacznych korekt tego szlaku.

- Czy nie obawia się Pan, że skoncentrowanie ruchu na jeziorze Tyrkło spowoduje jego zniszczenie? To jak dotąd jeden z piękniejszych i stosunkowo mało uczęszczanych zakątków na Mazurach.

- Takie obawy zawsze istnieją, ale przecież nikt nie chce likwidować strefy ciszy na tym jeziorze. Ten rejon będzie, jak wspominałem, dostępny tylko dla części turystów i nie chcemy wprowadzać tam statków i motorowodniaków.

- Przed Panem bardzo duże wyzwanie i nie jest to praca obliczona na kilka lat. Od czego należałoby zacząć realizację takiego programu?

- Przede wszystkim należy uporządkować zaległości prawne. Bo my chcemy przekształcić nasz region i przeorientować go niemal całkowicie. Mamy na swoim terenie sporo działek, które są dziko zabudowane i nikt dotąd tym się nie interesował. W rejonie Szczech, Pilch i Rostek naliczyliśmy około 800 działek z domkami rekreacyjnymi, wśród których wiele zbudowano z pominięciem istniejących przepisów. Trzeba koniecznie to uporządkować. W rejonie Rostek planowana jest budowa lotniska obsługującego nasz rejon. To spowoduje prawdziwy boom. Ponadto w Zdorach Tiga planuje budowę portu jachtowego z prawdziwego zdarzenia; sprawa jest na etapie uzgodnień projektowych. To jest poważny inwestor.

- Przed laty planowano już budowę wielkiego kompleksu hotelowego na Szerokim Ostrowie na Śniardwach i wówczas nie doszło do realizacji tej inwestycji. Na czym opiera Pan przeświadczenie, że uda się tym razem?



Jezioro Tyrkło. Tutaj zaczynałby się nowy kanał

-Wówczas były inne czasy. Społeczność lokalna chciała realizacji tego programu dostrzegając w nim szansę na rozrastający się rynek pracy. Storpedowano jednak ten pomysł na szczeblu centralnym przy wtórze ekologów.

- Kadencja władz upływa szybko, po wyborach samorządowych być może zmieni się układ. Zmora dla Polski jest upolitycznienie spraw gospodarczych, bo uniemożliwia to realizację długofalowych projektów. Nie obawia się Pan, że ten program umrze śmiercią naturalną, zanim się na dobre narodzi?

- Oczywiście takie zagrożenie istnieje zawsze. Ale wydaje mi się, że u nas przedstawiciele wszystkich opcji politycznych są zgodni co do kierunków rozwoju regionu. Nie ma praktycznie innych możliwości ekspansji gospodarczej niż turystyka, bo większe zakłady przemysłowe już upadły albo ich ekonomiczna sytuacja nie daje podstaw do optymizmu. Innej drogi nie mamy; możemy różnić się w szczegółach, ale generalna droga jest jedna. Myślę, że nasza propozycja jest atrakcyjna dla wszystkich opcji i chciałbym, aby zawarty został swego rodzaju pakt dla regionu ponad podziałami partyjnymi.

- Życzę więc Panu realizacji pomysłu, a żeglarzom życzymy jak

najciekawszych nowych szlaków na Wielkich Jeziorach Mazurskich. Dziękuję za rozmowę.

Fot. Marek Stodownik

Rys. Arkadiusz Świdewski

