

# Mazurska wojna o ropę

Ochrona przyrody po raz kolejny zderza się z interesami wąskiej grupy osób. Tym razem na Mazurach, w bardzo cennym przyrodniczo zakątku Polski. Jedną stroną sporu są potężne firmy i część lokalnych samorządowców, drugą ekolodzy i mieszkańcy. To właśnie udział tych ostatnich sprawił, że o problemie zrobiło się głośno.

Mazury to miejsce, w którym jak mało gdzie w Polsce poziom życia i zaspokojenie potrzeb bytowych mieszkańców regionu zależne są od turystyki. Ten jednowymiarowy charakter gospodarki jest pokłosiem ogólnej sytuacji kraju. Po upadku państwowych przedsiębiorstw, w obliczu nierentowności produkcji rolnej, turystyka stała się w tej okolicy jedynym źródłem zarobkowania, które zachowuje jako taką kondycję. Stąd też nieustanne pomysły rozwoju turystycznego. Okazuje się jednak, że są różne wizje turystyki – ta inwazyjna, brutalna, i ta spokojna, ekologiczna. I to właśnie między zwolennikami obu wizji toczy się spór. Nie jest to spór bez znaczenia z punktu widzenia ochrony przyrody, gdyż Mazury są miejscem bardzo cennym przyrodniczo. Istnieje tam Mazurski Park Krajobrazowy i liczne rezerваты przyrody, a planowano także – niestety bez efektów – powołanie parku narodowego.



Fot. Dariusz Matusiak

Mazury są swego rodzaju turystyczną Mekką – przybywają tam w sezonie wakacyjno-urlopowym tysiące turystów. Spora część z nich to turyści wodni, którzy kajakami, żaglówkami, a ostatnio niestety także motorówkami i skuterami przemierzają jeziorowe szlaki. Turystyka wodna ma na Mazurach długą tradycję, jednak w ostatnich latach gwałtownie zmienia się jej oblicze. Zamiast dawnych miłośników piękna przyrody, ciszy i spokoju, którzy przemierzali jeziora, zamiast ludzi o specyficznym etosie i wysokiej kulturze osobistej, coraz więcej jest sezonowych adeptów sportów wodnych, intensywnego stylu życia, rozrywki i postawy konsumpcyjnej. Ten proces narasta od lat 70., ale w ostatniej dekadzie gwałtownie przybrał na sile. Coraz mniej jest takich Mazur, jak dawniej, coraz więcej natomiast szczególnie pojętego „rozwoju”. Ów rozwój wygląda mało zachęcająco: tłumy ludzi, coraz bardziej prymitywne imprezy rozrywkowe, śmieci, hałas, setki motorówek i skuterów gdzie tylko się da... I bynajmniej nie oznacza to automatycznego rozwoju turystyki – co prawda stale napływają nowe rzesze turystów, ale też coraz więcej osób z wyjazdu w te okolice rezygnuje, nie mogąc znieść degrengolady tej okolicy. Szkody powodowane przez masową turystykę też nie są błahe, a ich neutralizacja wymaga sporych nakładów finansowych. Kto wie zatem, czy

bilans ten nie wychodzi na zero. Nie do końca zresztą, bo dawne formy turystyki w o wiele mniejszym stopniu niszczyły naturalny „kapitał” Mazur, przyciągający w te okolice ludzi z całej Polski i zagranicy – mianowicie przyrodę.

Ten nasilający się trend w ruchu turystycznym ma swoje negatywne następstwa. Niczym tocząca się kula śniegowa, obrasta w kolejne warstwy. Rozwój masowego „wodniactwa” w postaci wzmożonego ruchu motorówek i skuterów, napędzanych ropą naftową, generuje problem zanieczyszczeń, zaopatrzenia w paliwo, infrastruktury technicznej itp. Okazuje się, że mazurskie jeziora nie są przystosowane do takiej inwazji amatorów pływania. Sprzęt jest nowy, większy, bardziej luksusowy, a przede wszystkim jest go znacznie więcej niż wtedy, gdy Mazury przystosowywano do uprawiania turystyki wodnej. A lobby „wodniaków”, tych w „ryczących maszynach”, to nie byle jacy ludzie, to często finansowe elity, które chcą, aby spełniano ich zachcianki. Na tym ostatnim można też nieźle zarobić – nic zatem dziwnego, że ktoś to wszystko sobie skojarzył, połączył w spójną całość i teraz zamierza pomysły wcielić w życie.

Ten „ktoś” nosi miano „Porozumienia dla Mazur”. W jego skład wchodzi bardzo duże, jedno z największych polskich przedsiębiorstw, często z udziałem skarbu państwa. Są to Polski Koncern Naftowy „ORLEN”, Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA”, Powszechny Zakład Ubezpieczeń, Telekomunikacja Polska i Polkomtel. Nie-biznesowy sygnatariusz „Porozumienia dla Mazur” to Polski Związek Żeglarski, którego prezesem jest Wiesław Kaczmarek, znany polityk, do niedawna pełniący funkcję ministra skarbu. To połączenie wielkiej polityki i wielkiego biznesu obrazuje potężną moc PDM – jak wiadomo, duży może więcej...

O co chodzi? Teoretycznie o to, żeby było lepiej. Żeby żeglarze mieli gdzie tankować paliwo, w dodatku w sposób bezpieczny dla środowiska. Żeby udroźnić zaniedbane szlaki wodne, ułatwić nawigację, wyeliminować przyczyny wypadków. Żeby promować region, przyciągać turystów, tworzyć nowe miejsca pracy. Tyle piękna teoria. A praktyka? W praktyce chodzi o to, żeby zarobić. Konkretnie, żeby zarobili udziałowcy PDM, w szczególności PKN „ORLEN”, który jest najmocniej zaangażowany w prace, najgłośniej domaga się inwestycji i najbardziej wytrwale reklamuje cały pomysł.

Ten pomysł dotyczy rozbudowy infrastruktury żeglarskiej na mazurskich jeziorach. Miałyby więc powstać nabrzeżne stacje paliw przeznaczone dla motorówek i skuterów, specjalne przystanie, promuje się budowę nowych śluz i remont już istniejących, udroźnienie szlaków wodnych, stworzenie oznakowania ułatwiającego żeglugę nocną itp. Na tym się jednak nie kończy, bo pomysł obrasta kolejnymi. Mowa więc także o budowie nad jeziorem Niegocin lądowiska dla śmigłowców. Inny pomysł to propozycja Waldemara Marszałka – legendy polskich sportów motorowodnych, mistrza świata w tej dziedzinie – dotycząca utworzenia na jeziorze Bełdany toru do bicia rekordów świata. Z kolei w Giżycku PKN „ORLEN” prowadzi rozmowy dotyczące budowy lotniska dla awionetek. Atmosferę panującą wokół całego przedsięwzięcia dobrze oddają słowa Jerzego Iwaszkiewicza, który w branżowym czasopiśmie „Rejs” (nr 12/2002) napisał: „Są to plany na miarę nowego wieku. Przez Guziankę przepływa w sezonie około 20 tys. jachtów, śluza została zbudowana w 1903 roku, ale Niemcy przewidzieli, że będzie tu ciasno, więc już wtedy zaplanowali miejsce pod budowę drugiej. Różne są pomysły, co zrobić, aby przedostać się z Niegocina na Śniardwy. Wykopać 2 km kanału i zbudować dwa mosty, zbudować tunel lub też pochylnie wzorem świetnie działających na szlaku Ostróda – Elbląg. Może niekoniecznie jest to najbardziej potrzebna inwestycja na Mazurach, ale takie plany budzą emocje i fantazje. W Polsce tylko wtedy można coś zdziałać, kiedy ktoś cokolwiek zwariuje”.

Jak przystało na ludzi nowoczesnych, pomysłodawcy całego przedsięwzięcia nie zapomnieli o ekologii. Czytając materiały propagandowe PKN „ORLEN”, można się w ogóle zastanowić, czy ta firma powołana została do celu prowadzenia działalności gospodarczej, czy też jako instytucja

charytatywna mająca na celu ochronę środowiska. Bo niemal w ogóle nie pisze się tam o zyskach, biznesie, pieniądzach, za to mnóstwo górnołotnych ekologicznych sloganów. W jednym z folderów firmy czytamy: „Mając na uwadze przede wszystkim poszanowanie praw środowiska i jego ścisłą ochronę, tankowanie na nabrzeżnych stacjach ORLEN odbywa się w wygodnych, bezpiecznych warunkach. W celu wyeliminowania ewentualnego wycieku paliwa do jeziora, na nadbrzeżnych stacjach zastosowano nowoczesne rozwiązania techniczne”. Sielanka? Raczej to, co wyspecjalizowani w demaskowaniu takiej propagandy ekolodzy na Zachodzie określają terminem *greenwashing* - „zielonym” praniem mózgu.



Fot. Dariusz Matusiak

Szydło z worka wychodzi, gdy wczytamy się w takie wywody nieco uważniej. We wspomnianym już piśmie „Rejs”, tym razem w nr 3/2003, mamy wywiad z Prezesem Zarządu PKN „ORLEN” Zbigniewem Wróblem. Mówi on m.in., że „Na Wielkich Jeziorach stanęły cztery stacje ze sklepami i zaopatrzeniem /.../ stacje dobrze wpisały się w krajobraz i nie niszcząc krajobrazu dodają do niego pewną nową wartość”. Nie byłem od kilku lat na Mazurach, ale folder reklamowy ORLEN-u zawiera zdjęcia tych „cudniek” - szklano-plastikowe truchła w krzykliwych kolorach. I to ma być „nowa wartość w krajobrazie”? No chyba że wartość ujemna...

Jednak właśnie ten wywód p. Wróbla pomaga we właściwym świetle obejrzeć tak szumnie reklamowane inwestycje i ich „ekologiczny” wymiar. Chodzi tu po prostu o nowe zyski i opanowanie nowego sektora rynku, byle wyprzedzić konkurencję. Skoro iluś ludzi pływa motorówkami i skuterami, to „ORLEN” chce im sprzedawać paliwo. Im więcej będzie ułatwień i infrastruktury, tym większą ilość motorowodniaków można przyciągnąć na jeziora. Czyli znów zwiększyć zyski „ORLEN-u”. Prezes Wróbel wie o tym doskonale - w wywiadzie mówi przecież: „Dlatego nie było wiele motorówek na Mazurach, bo nie było stacji benzynowych, bo paliwo ludzie musieli dźwigać na plecach, wszystkich bolały kręgosłupy /.../”. A teraz będą stacje, będą reklamy „ORLEN-u” (kolejny pomysł to instalowanie na jeziorach - słuzach, bojach itp. - wielkich, widocznych z daleka reklam tej firmy, zapewne też będących „nową wartością w krajobrazie”...), będzie cywilizacja. Tylko przyrody, ciszy i spokoju będzie - mimo „ekologii” całego przedsięwzięcia - coraz mniej. Ale tego już prezes Wróbel nie dodaje. Albo nie rozumie, albo nie chce zrozumieć...

Doskonale rozumieją natomiast inni, może nie tak prężni w robieniu biznesu, ale chyba bardziej wrażliwi na ochronę przyrody. Jedną ze stacji „ORLEN-u” planowano zlokalizować na brzegu jeziora Bełdany, u ujścia rzeki Krutyni, w Kamieniu koło wsi Iznota położonej nieopodal Rucianego-Nidy.

Planowano, ale wokół sprawy zrobiło się gorąco. Oto mieszkańcy okolicy, zamiast z otwartymi rękami powitać „inwestora” i „nowe miejsca pracy”, zaczęli się burzyć. I oznajmili decydom, że nie chcą tu żadnej stacji. Że wolą spokój. Że to strefa ciszy, w której gniazduje i przebywa wiele rzadkich gatunków ptaków. Że oni żyją z turystów, ale takich, którzy na Mazury przybywają w poszukiwaniu odpoczynku, ukojenia i piękna przyrody, a nie po to, by słuchać ryku silników i wdychać smród spalin czy paliwa. Że miejsca pracy przy obsłudze takich turystów są dla nich ważniejsze niż gruszki na wierzbie obiecywane przez „ORLEN”. Że mają dość turystyki, która odbywa się w nowoczesny sposób – hałaśliwych motorowych wyścigów, chamskiego zachowania niejednokrotnie pijanych miłośników nocnych rejsów itp.

Mają też wobec przedsięwzięcia konkretne zarzuty. Inwestycji nie przewidywano w planie zagospodarowania przestrzennego gminy. Nie przewidziano jej też w planie ochrony Mazurskiego Parku Krajobrazowego. Podobnie było z „Wojewódzkim Programem Ochrony Środowiska”. Taka lokalizacja stacji paliw kolidowałaby także z przebiegiem szlaku kajakowego, narażając turystów na niebezpieczeństwo. Mówią też o tym, że odwiedzający ich miłośnicy ciszy i spokoju mogą w efekcie powstania stacji i nasilenia ruchu motorowego porzucić to miejsce, co spowoduje spadek dochodów i w konsekwencji bezrobocie kolejnych osób.

Przeciw takiej lokalizacji stacji paliw opowiedzieli się mieszkańcy i lokalne władze. Protest w tej sprawie podpisało ponad 80 mieszkańców i właściciele 10 podmiotów gospodarczych świadczących usługi turystyczne. Rada Sołecka Iznoty wystosowała protest do Wojewody Warmińsko-Mazurskiego. Burmistrz Rucianego-Nidy uważa, że protest mieszkańców jest słuszny. O całej sprawie protestujący poinformowali prasę – pisały o tym wszystkie pisma lokalne i regionalne, a także ogólnopolski „Super Express”. W większości pozytywnie – jedynie w „Faktach Piskich” dziennikarz ukrywający się za skrótem EAP dał odpór taki „nieżyciowym” i „nieodpowiedzialnym” postawom pisząc: „Znowu przyjdzie przedłożyć interes kilku nawiedzonych nad to, co mogłoby służyć ogółowi. Panie burmistrzu! Czas najwyższy uderzyć nogą w podłogę. A te straszenia Pana telewizją wsadzić tam, gdzie ich miejsce”. Bez komentarza.

O lokalizacji stacji paliw w tym miejscu wypowiadają się krytycznie także przedstawiciele służb ochrony przyrody. Wojewódzka Konserwator Przyrody Maria Mellin stanowczo sprzeciwia się takim zamiarom. Podobnie rzecz widzi dyrektor Mazurskiego Parku Krajobrazowego Grzegorz Wagner. Dyrektor Wydziału Środowiska i Rolnictwa Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie również zwrócił uwagę na szereg dotyczących takiej lokalizacji stacji problemów związanych z ochroną przyrody. Jak widać, społeczny opór wobec nonsensownego pomysłu może przynieść efekty.

Losy lokalizacji stacji benzynowej w Kamieniu nadal się wazą. Wazą się także losy mazurskiej przyrody w obliczu planowanej inwazji PKN „ORLEN” i jego sojuszników. Czy mieszkańcom i wrażliwym turystom starczy sił i determinacji, by obronić tę krainę przed postępującym niszczeniem? Jak pokazuje przykład opisany wyżej, ochrona przyrody nie musi oznaczać pogorszenia sytuacji życiowej oraz niemożliwych do zniesienia wyrzeczeń. Czasem wystarczy odrobina rozsądku, aby pogodzić zachowanie naturalnego dziedzictwa z rozwojem. Ten ostatni będzie na pewno mniej szumny niż jego wersja proponowana przez PKN „ORLEN”, ale na pewno bardziej trwałe i stabilne.

Remigiusz Okraska

Dziękuję p. Rafałowi Kubackiemu za pomoc w gromadzeniu materiałów na potrzeby niniejszego artykułu.