



SEWERYN CZARNOCKI



Wizualizacja przyszłej przystani w Żarnowcu



Zapewni ona żeglarzowi wszystko, co jest mu potrzebne

zachodni brzeg meandrującego koryta ma status rezerwatu „Piaśnickie Łąki”. To mi wystarczyło, aby uznać, że przynajmniej tego odcinka koryta Piasznicy Dolnej na kanał przebudować się nie uda. Trzeba więc wybudować kanał derywacyjny, to znaczy kanał równoległy, ale nienaruszający ist-

niejących wahań stanów wody w jeziorze (śluzą, wrotą). Pierwszym, najważniejszym i oczywistym kryterium wyboru trasy jest długość kanału. Dalej – budowle towarzyszące (mosty zwodzone) oraz istniejąca zabudowa terenu wraz z prawami własnościowymi. Wreszcie – sprawa obecnie nadwrażliwa – zachowanie charakteru krajobrazu wraz z jego florą i fauną.

Patrzac – najpierw na mapę, a później przemierzając teren – wydało mi się, że kanał derywacyjny powinien przebiegać przez teren leżący na zachód od rzeczki Piasznica Dolna. Ten wariant w myślach nazwałem „A”, czyli „na chłopski rozum”. Kanał miałby około 4,5 kilometra długości oraz dwa mosty zwodzone. Jeden „prawdziwy” drogowy przy jeziorze (droga między Żarnowcem a Wierchucinem) oraz kładka w linii drogi między Białogorą i Dębki (blisko morza). Jego trasa przebiegałaby przez nieużytki dość gęsto pocięte rowami. Średnia wysokość terenu – 1,3 m n.p.m.

Wariant ten wydawał mi się oczywisty. Myślałem także o minimalizowaniu ingerencji, czyli wykorzystania górnego, kilkusetmetrowego, szerokiego, prawie uregulowanego oraz nieco krótszego odcinka koryta rzeczki Piasznica. Nic z tego!

Odbiłem się, a właściwie odbił mnie od takiego pomysłu pan Białk. Ścianą okazało się zakłęcie „Natura 2000”. Patrząc teraz na fotografie i wydaje mi się, że przyroda na tym terenie tylko by na kanale zyskała, ale z dogmatykami dyskusje są mało obiecujące.

CZY JEST WYJŚCIE?

Pan Jarosław Białk pokazał mi „kompromisową” trasę. Na mapce oznaczyłem ją literą „B”. Biegnie, klucząc w terenie położonym na wschód od rzeki. Jest dłuższa – około 5,8 kilometra i wymaga budowy dwóch do trzech zwodzonych mostów drogowych i jednej kładki. No i kosztować będzie dużo, dużo więcej niż wspomniany już wariant „na chłopski rozum”. Problemem technicznym będzie oczywiście samo wyjście kanału na morze. Wyobrażenie o skali trudności dają przykłady Rowów i Dźwirzyna. Z tego autorzy koncepcji do tej pory chyba nie w pełni zdawali sobie sprawę. Podarowałem im lekturę wprowadzającą, czyli moje „Polskie porty otwartego morza”.

Kanał Żarnowiecki powinien zostać potraktowany jako integralna część przedsięwzięcia, a nie kaprys, kompensata za teren, czy jako waluta wymienna dla obu gmin. Elektrow-