

Krystyna Wojewódzka-Król¹
Uniwersytet Gdański

Rozwój zrównoważony a problemy rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce

Silny, degradacyjny wpływ transportu na środowisko jest podstawą polityki zrównoważonego rozwoju transportu, której zasadnicze kierunki zostały określone w białej księdze z 2001 roku. Niestety, od tego czasu niewiele z postulatów w niej przedstawionych udało się wdrożyć.

Udział transportu w zużyciu energii nadal przekracza 30%, a udział tego działu gospodarki w emisji CO₂ wzrósł od 1990 do 2005 roku o 7%. Rosnące koszty kongestii szacowane są na kilka procent PKB, a sukcesy w zwiększaniu stopnia zagrożenia bezpieczeństwa są mało satysfakcjonujące.

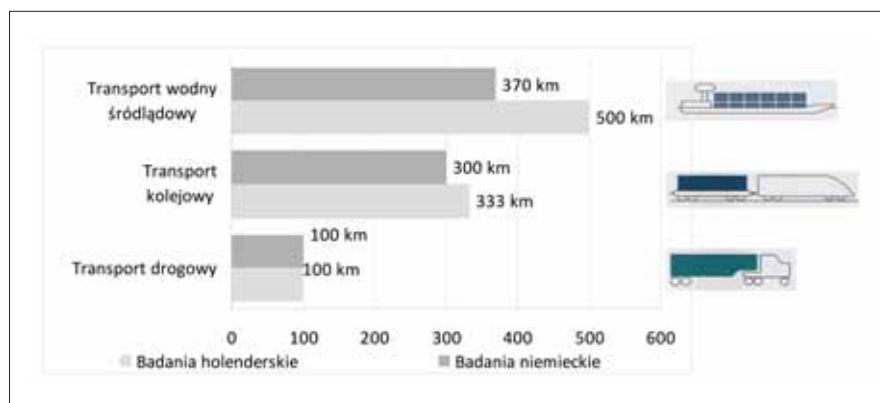
W tej sytuacji UE podjęła bardziej zdecydowane działania mające na celu zmniejszenie degradacyjnego wpływu na środowisko, między innymi poprzez stymulowanie rozwoju transportu wodnego śródlądowego, który w zróżnicowanych sferach zastosowania, w tym w wielu nowych niszach rynkowych, może odciążyć transport drogowy, najsilniej degradujący środowisko i nienadążający za rosnącymi potrzebami przewozowymi.

Wpływ transportu wodnego śródlądowego na środowisko

Transport wodny śródlądowy jest jedną z najtańszych a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska gałęzi. Różnice w energochłonności, emisji zanieczyszczeń powietrza, terenochłonności, zagrożeniu bezpieczeństwa czy w kosztach zewnętrznych między transportem wodnym śródlądowym a transportem drogowym są kilkukrotne, a w niektórych wypadkach nawet kilkudziesięciokrotne.

Badania degradacyjnego wpływu różnych gałęzi transportu na środowisko, realizowane w odmiennych warunkach (w zależności między innymi od wielkości taboru i jego technicznych rozwiązań, rodzaju ładunku, odległości przewozu) dają odmienne wyniki; tym niemniej zawsze są one korzystne dla transportu wodnego śródlądowego. Inna jest jedynie skala tej przewagi. Na przykład według Francuskiej Agencji ds. Środowiska

wozowej. Jak wynika z rysunku 2, na transport wodny śródlądowy przypada tylko 1,5% ogólnego zużycia energii w transporcie 27 krajów UE (udział w przewozach 5,2% pracy przewozowej) i poziom ten jest niemal 60-krotnie mniejszy niż energochłonność transportu samochodowego (82% zużycia energii przy 72% udziale w pracy przewozowej). Jednak w krajach, w których żegluga jest dobrze rozwinięta, różnice w energochłonności



Rys. 1. Droga przewozu przy wykorzystaniu 5 l paliwa przez różne gałęzi transportu (km).
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Promotie Binnenvaart Vlaanderen 2004 Inland Navigation Flanders (www.binnenvaart.be, 2006), EU Institut für Energie und Umweltforschung. Heidelberg, 2005.

i Zarządzania Energią (ADEME) 1 litr paliwa pozwala przemieścić statkiem rzeczynym na odległość 1 km aż 127 ton ładunku, podczas, gdy samochodem jedynie 50 ton, a koleją 97 ton². Badania holenderskie i niemieckie wykazują, że 1350 – tonowa barka zużywa 4 – 7 razy mniej paliwa niż samochód ciężarowy (rysunek 1).

W efekcie, nawet w krajach, w których rola żeglugi w obsłudze potrzeb przewozowych jest istotna, udział tej gałęzi w zużyciu energii jest niewspółmiernie niski w stosunku do realizowanej pracy prze-

szą większe; na przykład w Holandii na tę gałąź przypada 3% energii używanej w transporcie i 32% pracy przewozowej transportu lądowego³.

Niska energochłonność jest przyczyną kolejnych efektów w postaci znacznie mniejszej, niż w transporcie drogowym, emisji zanieczyszczeń powietrza. Jak wynika z rysunku 2, emisja CO₂ w żegludzie śródlądowej jest prawie 5-krotnie mniejsza aniżeli w transporcie drogowym i 1,5-razy mniejsza niż w transporcie kolejowym⁴.

¹ Prof. zw. dr hab. Krystyna Wojewódzka-Król jest profesorem w Katedrze Polityki Transportowej na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg 2001, s. 41.

³ European Road Statistics 2008. European Union Road Federation (ERF), Brussels 2008.

Techniczno – technologiczny postęp powoduje, że we wszystkich gałęziach wdrażane są zmiany korzystne dla środowiska, jednak niejednokrotnie transport wodny śródlądowy, którego celem jest wyeliminowanie emisji zanieczyszczeń powietrza (konceptcja statków ZEV-zero-emission vessels, wykorzystujących ekologiczne źródła energii)⁵ wykazuje pod tym względem przewagę nad pozostałymi gałęziami transportu. Już obecnie emisja NOx i SO₂ w tej gałęzi transportu oceniana jest jako minimalna.

Pomimo znacznego wzrostu przewozów ładunków niebezpiecznych, transport wodny śródlądowy pozostaje jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu. Jedną z przyczyn jest niemal całkowite oddzielenie przewozów towarowych od pasażerskich, które realizowane są zazwyczaj na atrakcyjnych, turystyczno – wypoczynkowych obszarach. Ponadto,

sko (wypadków, hałasu, zanieczyszczenia, zmian klimatycznych) są znaczne i szacowane przez *European Environment Agency* na 4% PKB w EU-15 do 14 % PKB w nowych krajach UE, nie licząc kosztów zajęcia terenu i kosztów kongestii⁷. W poszczególnych gałęziach transportu, według badań uniijnych, koszty zewnętrzne na 1 000 tonokilometrów szacowane są w różnych badaniach⁸:

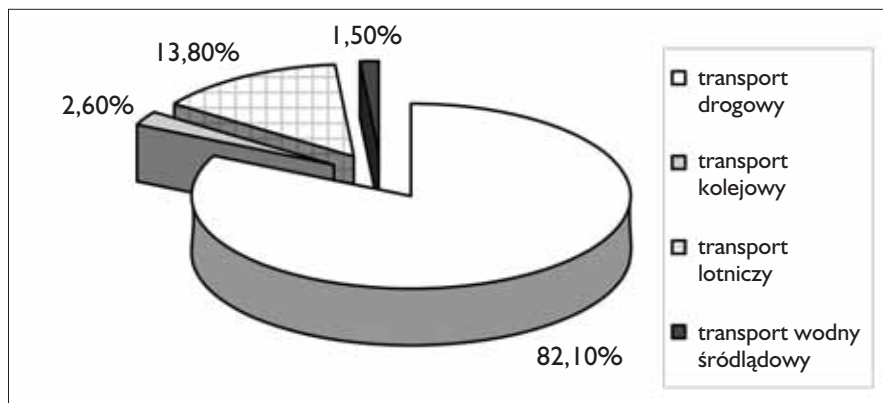
- od 24,1 do 37,8 euro w transporcie drogowym
- od 7,1 do 19 euro w transporcie kolejowym
- od 4,5 – 6,2 euro w transporcie wodnym śródlądowym⁹.

Przedstawione zalety transportu wodnego śródlądowego powodują, że wobec problemów energetycznych i zabiegania o redukcję emisji CO₂, w warunkach kongestii i zagrożenia bezpieczeństwa oraz dużej konkurencji w transporcie

wodowała, że wiele dużych, europejskich hipermarketów, takich jak: Carrefour, Auchan, Ikea, przerzuca znaczną część zaopatrzenia na drogi wodne śródlądowe osiągając tym samym redukcję emisji CO₂ (na przykład IKEA, przewożąc kontenery przychodzące z Dalekiego Wschodu do Marsylii, Hamburga, Rotterdamu i Antwerpii do europejskich centrów dystrybucji drogami wodnymi, zmniejsza emisję CO₂ o 70%).

Kolejną, nową sferą zastosowania transportu wodnego śródlądowego w obsłudze miast jest transport śmieci i odpadów. Unia Europejska generuje rocznie 2,3 mld ton śmieci, z czego 60% przewożonych jest samochodami. Myśląc o perspektywicznym rozwiązaniu tego problemu, takie miasta jak Bruksela, Lille, Liege, Londyn, Paryż, Haga i inne próbują zwiększyć przewozy tego ładunku drogą wodną, zmniejszając tym samym kongestię w miastach oraz koszty transportu i emisję CO₂. W Holandii, w rejonie Amsterdamu, przewóz 140 000 ton śmieci na składowisko w Alkmaar pozwala zdjąć z dróg 5 500 samochodów ciężarowych rocznie. W Wielkiej Brytanii barki przewożące śmieci zastępują 100 000 samochodów ciężarowych rocznie¹⁰. Inną niszą, już wykorzystywaną w niektórych krajach przez żeglugę śródlądową, jest przewóz papieru dla zaopatrzenia miast i w drodze powrotnej makulatury do recyklingu.

Przyszłościową sferą zastosowania żeglugi śródlądowej będą realizowane już na niewielką skalę przewozy surowców do produkcji biopaliw. Proekologiczne tendencje w energetyce stworzą stały, rosnący popyt na tego typu przewozy.



Rys. 2. Struktura zużycia energii według gałęzi transportu w krajach UE-27 w 2006 r. w %.
Źródło: EU Energy and Transport in Figures 2008. European Commission, Brussel 2008.

wysoki stopień specjalizacji przewozów, który przejawia się dostosowaniem środków transportu do specyfiki ładunku, regulacje dotyczące zwłaszcza transportu ładunków niebezpiecznych i wymagania dotyczące szkoleń załóg statków powodują, że zagrożenie bezpieczeństwa w tej gałęzi transportu jest minimalne⁶.

Niewielki, degradacyjny wpływ transportu wodnego śródlądowego na środowisko znajduje odzwierciedlenie w niskich kosztach zewnętrznych tej gałęzi transportu. Koszty zewnętrzne degradacyjnego wpływu transportu na środowisko

trudno jest tę gałąź ignorować. W wielu krajach obok tradycyjnych sfer zastosowania oraz bardzo dynamicznie rozwijających się przewozów kontenerowych szuka się nisz rynkowych, dzięki którym można byłoby rozwiązać choć część problemów zrównoważonego rozwoju transportu.

W dużych aglomeracjach jest to obsługa przez transport wodny śródlądowy codziennego zaopatrzenia miast z centrów logistycznych zlokalizowanych w portach rzecznych. Lokalizacja centrów logistycznych w portach rzecznych spo-

Transport wodny śródlądowy w polityce zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce

W dotychczasowym rozwoju transportu w Polsce trudno doszukać się działań proekologicznych. Przeciwnie, wiele działań, zwłaszcza w latach 80. i 90. sprzyjało kształtowaniu transportu w silnym stopniu degradującego środowisko: o dużej emi-

⁴ EU Instytut für Energie...op. cit.

⁵ Water transport. Environment and sustainability. Inland Navigation Europe 2005.

⁶ Promotie Binnenvaart Vlaanderen 2004 Inland Navigation Flanders (www. binnenvaart. be) 2006.

⁷ Ten key transport and environment issues for policy markers. European Environment Agency, Copenhagen 2004, s. 23.

⁸ Badania Vito, EC, Planco, Inland Navigation Flanders 2009, www.binnenvaart.be

⁹ Inland Navigation Flanders 2009, www.binnenvaart.be

¹⁰ Waste over water. Inland Navigation Europe, 2008, www.inlandnavigation.org

sji zanieczyszczeń powietrza, hałasu, stwarzającego wysokie zagrożenie bezpieczeństwa, terenochłonnego, a na dodatek mało sprawnego i zawodnego.

W kolejnych opracowaniach Ministerstwa Infrastruktury (wcześniej Transportu oraz Transportu i Gospodarki Morskiej), stanowiących podstawę do ubiegania się o współfinansowanie infrastruktury ze środków UE, pomimo akcentowania w tytułach lub założeniach idei zrównoważonego rozwoju, pozycja transportu wodnego śródlądowego, najbardziej przyjaznej dla środowiska gałęzi transportu, budzi poważne zastrzeżenia, bowiem jest ona:

- pomijana (na przykład w strategii rozwoju transportu na lata 2004 – 2006, pomimo iż jednym z głównych celów tej strategii jest zrównoważony rozwój transportu)
- ujmowana w sposób nie stwarzający szans rozwoju nowoczesnej gałęzi zdolnej konkurować na europejskim rynku transportowym, nawet w bardzo ograniczonych, niszowych sferach działania. Na przykład w projekcie Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013 żegluga śródlądowa co prawda została ujęta, ale:
- celem wszelkich działań jest „powszechnie regresu żegluga śródlądowej”, a nie jej rozwój (jak w innych gałęziach transportu), który umożliwiłby konkurowanie z innymi gałęziami transportu
- nakłady przeznaczone na tę gałąź są symboliczne (1% ogólnych nakładów); uzasadnieniem jest podobny udział tej gałęzi transportu w przewozach; taka polityka zmierza do utrwalania dotychczasowych nieprawidłowości, nie stwarza szans na nadrobienie wieloletnich inwestycyjnych zaległości w tej gałęzi oraz kształtowanie przyjaznej dla środowiska struktury gałęziowej systemów transportowych
- w większości działań mających na celu rozwój nowoczesnych i ekologicznych gałęzi transportu jest ona pominięta, na przykład w działaniu 8.3 w priorytecie VIII – „Rozwój inteligentnych systemów transportowych”, choć rozwój inteligentnych systemów transportowych w tej gałęzi jest istotnym warunkiem sprostania współczesnym wymaganiom rynku transportowego

- nie uwzględniono nowych sfer jej zastosowania, które mogą przyczynić się do złagodzenia wielu problemów transportowych (na przykład zaopatrzenia miast, komunikacji miejskiej).

Tego typu podejście do żegluga śródlądowej często uzasadnia się:

- znacznym zakresem zaległości w tej gałęzi transportu (choć zaniedbania inwestycyjne w Polsce dotyczą infrastruktury wszystkich gałęzi transportu) lub
- niewielkim udziałem tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych, co powinno mobilizować do zmiany tej sytuacji zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju.

Taka sytuacja prowadzi do utrwalania dotychczasowych nieprawidłowości oraz narastania zaległości w rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Stan ich stale pogarsza się i większość z nich nie spełnia nie tylko wymagań dróg o znaczeniu międzynarodowym, ale nawet nie ma parametrów określonych w klasyfikacji polskich dróg wodnych.

Natura 2000 i gospodarka wodna

Pomimo znacznej przewagi transportu wodnego śródlądowego pod względem kosztów zewnętrznych zdarza się, że to właśnie degradacyjny wpływ na środowisko jest głównym argumentem przeciwko rozwojowi tej gałęzi transportu. Oceniany jest bowiem fakt naruszenia środowiska (który występuje przy każdej niemal działalności, a zwłaszcza przy budowie infrastruktury), bez uwzględnienia skutków rozwiązań alternatywnych. Tymczasem rozwój zrównoważony wymaga kompleksowego spojrzenia na całą gospodarkę, bowiem oceny cząstkowe prowadzą często do mylnych wniosków.

Protestując przeciwko zagospodarowaniu dróg wodnych przeciwnicy transportu wodnego śródlądowego nie biorą pod uwagę strat związanych z zaspokojeniem potrzeb transportowych przez gałęzie bardziej szkodliwe dla środowiska. Ponadto rezygnacja z inwestycji na drogach wodnych oznacza zazwyczaj również wzrost zagrożenia powodziowego.

Sztuczne drogi wodne również stwarzają szansę na wykształcenie się nowych stref przyrodniczych, zamieszkałych przez różne gatunki fauny wodnej i nadwodnej,

wzbogacając tym samym różnorodność biologiczną okolicznych terenów¹¹.

Zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce i ich utrzymanie napotyka trudności związane z „Naturą 2000”.

Problemy dotyczą:

- obszarów chronionych
- procedur przyjętych w przypadku bieżącego utrzymania i podejmowania inwestycji na obszarach chronionych i w ich sąsiedztwie
- sposobu wykazywania degradacyjnego wpływu na środowisko.

Wiele obszarów objętych ochroną można kwestionować jako nie wyróżniające się szczególnymi walorami przyrodniczymi. W procesie zgłaszania gminy często licytowały się walorami swoich terenów zgłaszając jak największe obszary, zwłaszcza dolin rzecznych, jako tereny chronione i kiedy napotykają barierę w rozwoju społeczno – gospodarczym, zgłaszają postulat weryfikacji tych obszarów.

Procedury przyjęte w przypadku podejmowania inwestycji na tych obszarach są często dyskusyjne i wymagają ujednoczenia. „W myśl Ustawy o ochronie przyrody oraz dyrektywy siedliskowej i wytycznych Komisji Europejskiej, przyzwolenie na lokalizację inwestycji pogarszającej korzystny status ochrony może wyłącznie nastąpić przy jednoczesnym spełnieniu trzech warunków:

- zakładany cel nie może zostać osiągnięty w inny, nieszkodliwy dla chronionych gatunków i siedlisk sposób
- inwestycja uzasadniona jest nadrzędnym interesem publicznym
- straty przyrodnicze zostaną skompensowane przez objęcie ochroną innego obszaru (odpowiadającego powierzchnią i jakością – gatunki, siedliska – obszarowi, który na skutek inwestycji traci korzystny status ochronny”¹².

Niejednoznaczne jest jednak i różnie interpretowane pojęcie nadrzędnego interesu publicznego. *Czy jest nadrzędnym interesem publicznym utrzymanie dróg w stanie zgodnym z obowiązującą w Polsce klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych?* Przeciwnie w oparciu o zapewnione rozporządzeniem warunki na drogach wodnych (wiele lat temu) przedsiębiorstwa armatorskie podejmowały i nadal podejmują decyzje o kosztownych inwestycjach we flotę, kapitał ludzki i przyszłość swojej firmy. Czy w takim razie bieżące utrzymanie i kon-

¹¹ *Promotie Binnenvaart Vlaanderen...*, op. cit.

¹² *Zasady gospodarowania na obszarach Natura 2000 w dolinach rzek*, Warszawa, wrzesień 2005, s. 19-20.

serwacja dróg warunkująca spełnienie ustawowych zobowiązań (art. 43.1. ustawy o żegludze śródlądowej) powinny być każdorazowo poddawane ww. procedurze i czy w takich przypadkach stosowane powinny być określone, najmniej szkodliwe dla środowiska zasady postępowania, które ograniczą biurokratyczne działania?

Skoro utrzymanie śródlądowych dróg wodnych jest pierwszym w kolejności obowiązkiem ustawowym właściciela dróg wodnych, wymienionym w ustawie „Prawo wodne” (art. 26), to pogłębianie i odmulanie w celu zapewnienia ustawowych parametrów nie może być każdorazowo uzależniane od wpływu tych działań na środowisko. Te procedury powinny być uproszczone i jednoznacznie określone.

Czy jest nadrzędnym interesem publicznym zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa na drogach, emisji hałasu i zanieczyszczeń, terenochłonności transportu, zużycia energii i w efekcie zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu? Na pewno tak, ale interpretacja tego „interesu publicznego” jest niejasna. W opracowaniach niektórzy, wbrew tendencjom europejskim uważają, że sens rozwoju żeglugi śródlądowej jest uzależniony od jej udziału w obsłudze potrzeb przewozowych (podobnie, jak sens rozwoju energetyki wodnej). Tymczasem współcześnie rozwój zrównoważony wymaga wykorzystania technologii przyjaznych dla środowiska wszędzie tam, gdzie jest to możliwe i w każdej, nawet niewielkiej skali.

Paradoksalnie, inwestycje realizowane w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarki, w tym w najmniej degradującej środowisko, w porównaniu z innymi gałęziami transportu, w żegludze, czy energetyce wodnej napotykają w Polsce na szczególnie duże trudności i ograniczenia stawiające pod znakiem zapytania ideę zrównoważonego rozwoju, realizowaną w UE, w której rozwój śródlądowych dróg wodnych jest wspierany. Problem polega między innymi na zbyt wąskim zakresie analizy korzyści i strat, nie uwzględniającym w przypadku śródlądowych dróg wodnych kosztów zewnętrznych rozwoju transportu drogowego jako alternatywy, zwłaszcza w obsłudze miast, portów morskich i handlu zagranicznego.

Na obszarze Natura 2000 problematyczny w Polsce jest również rozwój turystyki wodnej i rekreacji, podczas gdy alternatywą dla zorganizowanej turystyki jest najczęściej „dzika”, której skutkiem jest niekontrolowana dewastacja cennych terenów. Potwierdzają to lata doświadczeń. Jeżeli przy obecnych tendencjach dynamicznego rozwoju turystyki wodnej nie uda nam się stworzyć infrastruktury turystycznej, zapobiegającej tej dewastacji, to skutki braku działań w tej dziedzinie mogą być dużo bardziej dotkliwe dla środowiska niż inwestycje.

Reasumując, należy stwierdzić, że ochrona przyrody nie może być główną barierą zrównoważonego rozwoju, w tym zrównoważonego rozwoju transportu. Dotychczasowe doświadczenia w zakresie utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce wykazują, że słuszna idea ochrony przyrody, nie zawsze właściwie realizowana, prowadzi w konsekwencji do przyspieszonej degradacji środowiska oraz wzrostu terenochłonności transportu. Dlatego też należy możliwie najszybciej wyeliminować te nieprawidłowości. Tylko wprowadzenie przez Państwo ogólnych zasad postępowania usankcjonowałoby jednoznacznie reguły rozwoju zrównoważonego.

Wnioski

Rozwój transportu, zwłaszcza infrastruktury transportowej, jest procesem długotrwałym. Oceniając więc realnie szanse poprawy śródlądowych dróg wodnych należy liczyć się z tym, że efekty takich działań mogą pojawiać się stopniowo, na wybranych trasach i raczej w dość długim przedziale czasowym.

Są jednak, jak wykazano, sfery zastosowania transportu wodnego śródlądowego, które nie wymagają dużych inwestycji infrastrukturalnych i mogą być realizowane przy zachowaniu podstawowych zasad utrzymania śródlądowych dróg wodnych, to znaczy zapewnienia stałych parametrów określonych w klasyfikacji dróg wodnych.

Rozwój obsługi miast przez żeglugę towarową i pasażerską oraz innych form przewozów pasażerskich (turystycznych i komunikacyjnych), wymaga zainwestowania w nowoczesną, dostosowaną do tych zadań flotę.

Trzeba mieć świadomość, że przy dotychczasowej zmienności polityki transportowej i jej małej przychylności dla transportu wodnego śródlądowego trudno liczyć na zaangażowanie finansowe armatorów w tego typu przedsięwzięcia.

Podstawowym warunkiem rozwoju tej gałęzi transportu jest więc zbudowanie wiarygodnych podstaw jej funkcjonowania i rozwoju, obejmujących zapewnienie odpowiedniej pozycji tej gałęzi w perspektywicznej strategii rozwoju transportu. Wymaga to przede wszystkim odejścia od zasady podziału środków na infrastrukturę stosownie do – w najlepszym przypadku – udziału tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych. Budowanie zrównoważonego systemu transportowego wymaga zmiany tych zasad i wyraźnego sygnału, że rząd zamierza zmienić dotychczasową politykę w odniesieniu do tej gałęzi transportu.

W nowych warunkach konieczne jest jednoznaczne określenie kompetencji i obowiązków w zakresie:

- polityki rozwoju dróg wodnych
- utrzymania dróg wodnych
- zarządzania drogami wodnymi.

W świetle dotychczasowych doświadczeń i problemów należy wyraźnie określić charakter odpowiedzialności za niedotrzymanie czy też za brak realizacji zadań leżących w zakresie obowiązków danej instytucji. Oczywiście odpowiedzialność ta musi być powiązana z zabezpieczeniem środków finansowych. Skutki zaniedbań bowiem nie mogą, jak dotychczas, obciążać armatorów czy też niweczyć zamierzeń proekologicznej polityki transportowej.

Kolejną barierą rozwoju śródlądowych dróg wodnych są przepisy i procedury dotyczące inwestycji na obszarach Natura 2000¹³.

W związku z kontrowersyjnym zakresem obszarów chronionych w dolinach rzek, poważnie ograniczającym zrównoważony rozwój transportu (ale również przyjaznej dla środowiska energetyki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej itp.) oraz także skomplikowanymi procedurami wydłużającymi i utrudniającymi realizację ustawowych obowiązków w zakresie utrzymania śródlądowych dróg wodnych należy:

- rozważyć możliwości weryfikacji obszarów chronionych w dolinach rzek
- uprościć i ujednoczyć procedury w taki sposób, aby nie stały się barierą zrównoważonego rozwoju.

Efektywność realizowanych na drogach wodnych inwestycji jest uzależniona od realizacji inwestycji towarzyszących, które w wielu przypadkach warunkują wykorzystanie zmodernizowanych dróg wodnych. Inwestycje te warunkują efektywność inwestycji bezpośrednich, bowiem albo determinują wykorzystanie nowych obiektów, albo wpływają na zmniejszenie wspomnianych wcześniej strat występujących w warunkach braku profesjonalnej obsługi różnego typu przewozów. Dlatego też powinny być one skoordynowane w czasie i zakresie z modernizacją śródlądowych dróg wodnych i właśnie gotowość ich realizacji we właściwym czasie i miejscu jest istotnym kryterium wyboru kolejności inwestycji, zwłaszcza w zakresie dróg o charakterze turystyczno – rekreacyjnym.

STRESZCZENIE:

Istotą artykułu jest przedstawienie konfliktów i problemów rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce w aspekcie zrównoważonego rozwoju transportu oraz powiązań tej gałęzi z kompleksową gospodarką wodną. W tym celu wskazano na istotę zrównoważonego rozwoju transportu, wpływ transportu wodnego śródlądowego na środowisko i pozycję tej gałęzi transportu w polityce zrównoważonego rozwoju. Na tym tle zaprezentowano problemy rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce, będące efektem polityki

transportowej, ograniczeń związanych w obszarach Natura 2000 oraz struktury organizacyjnej zarządzania drogami wodnymi śródlądowymi. Efektem przeprowadzonych rozważań jest wskazanie sposobów i kierunków realizacji w Polsce europejskiej polityki zrównoważonego rozwoju transportu w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND PROBLEMS ENCOUNTERED IN DEVELOPING INLAND WATER TRANSPORT IN POLAND

The aim of the paper is to present conflicting interests and problems encountered in developing inland water transport in Poland in view of sustainable growth and relations between this mode of transport and the general policy regarding water resources. The paper discusses sustainable development of transport as well as the influence of inland water transport upon the natural environment and the position of this mode of transport in the policy of sustainable growth. It presents problems encountered in developing inland water transport in Poland which result from the transport policy, limitations connected with Nature 2000 areas and the organizational structure of inland waterways management system. In the conclusion the paper indicates methods and directions to be adopted in implementing the European policy of sustainable growth of transport with regard to inland water transport in Poland.

LITERATURA:

1. Badania Vito, EC, Planco, Inland Navigation Flanders (www. binnenvaart. be) 2009.
2. European Road Statistics 2008. European Union Road Federation (ERF), Brussels 2008.
3. *Inland Navigation Flanders* (www. binnenvaart. be) 2009.
4. *Promotie Binnenvaart Vlaanderen 2004 Inland Navigation Flanders*, 2006 (www. binnenvaart. be)
5. Simonides E.: *Ochrona przyrody*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2008.
6. *Ten key transport and environment issues for policy markers*. European Environment Agency, Copenhagen 2004.
7. *Waste over water. Inland Navigation Europe*, 2008, www.inlandnavigation.org.
8. *Water transport. Environment and sustainability*. Inland Navigation Europe 2005.
9. *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide*. Luxemburg 2001.
10. *Zasady gospodarowania na obszarach Natura 2000 w dolinach rzek*. Warszawa, wrzesień 2005.

¹³ Siecią Natura 2000 objęte zostały przede wszystkim: dolina dolnego Bugu (74,3 tys. ha), dolina dolnej Odry (60,2 tys. ha), dolina środkowej Wisły (57,1 tys. ha), dolina dolnej Wisły (33,6 tys. ha), dolina Biebrzy, dolina górnej Narwi, Jezioro Drużno. W: E. Simonides: *Ochrona przyrody*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2008, s. 519-520.