

Krzysztof Kasprzak
kasprzakjk@poczta.onet.pl
Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu
Katedra Turystyki Wiejskiej
Beata Raszka
beata.raszka@upwr.edu.pl
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
Katedra Gospodarki Przestrzennej

Planowany rozwój polskich dróg wodnych zagrożeniem dla kulturowych usług rzek

Słowa kluczowe: śródlądowe drogi wodne, usługi ekosystemowe, usługi kulturowe, ochrona dolin rzek.

Abstrakt

Doliny rzek z ich ogromną zmiennością przyrodniczo-kulturową stanowią unikatowy typ krajobrazu, wymagający szczególnej ochrony. Wykorzystanie właściwości przyrodniczych i wartości gospodarczych rzek związane jest z zachowaniem świadczonych przez nie usług zaopatrzeniowych, regulacyjnych, wspomagających i kulturowych, co ściśle uzależni one jest od prowadzonej ochrony ekosystemów i krajobrazów rzecznych w warunkach istniejącego i przyszłego zagospodarowania. W warunkach naszego kraju dotyczy to zwłaszcza planowanego zagospodarowania rzek dla potrzeb śródlądowego transportu wodnego. Chociaż Polska posiada dogodny przestrzenny układ dróg wodnych, to jednak wskutek wieloletnich zaniedbań związanych z brakami w zakresie inwestycji oraz utrzymania i złego stanu technicznego istniejącej infrastruktury nie spełniają one w znacznej części wymagań stawianych drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym. Przedstawiane są różne – a w obecnych warunkach przyrodniczych i gospodarczych – wręcz utopijne sposoby zagospodarowania dużych rzek w Polsce jako dróg wodnych. Wszystkie te wizje łamią konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju oraz wiele międzynarodowych i krajowych zasad prawnych związanych z ochroną europejskiego dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego. Na rzeki patrzy się jedynie pod kątem zasobów, nie dążąc do – wynikającego jednoznacznie z Ramowej Dyrektywy Wodnej – obowiązku Polski do osiągnięcia dobrego stanu wód. Spełnienie założonych normami międzynarodowymi warunków nawigacyjnych, możliwych do uzyskania wyłącznie w rezultacie ogromnej rozbudowy infrastruktury technicznej, odbędzie się praktycznie kosztem likwidacji rzek. Ochrona dziedzictwa kulturowego nie jest w ogóle brana pod uwagę. Trudno w takiej sytuacji mówić o usługach ekosystemowych (krajobrazowych) rzek, w tym usługach kulturowych, które praktycznie zostaną całkowicie bezpowrotnie zniszczone, a ich odtworzenie lub kompensacja przyrodnicza są niemożliwe.

Wprowadzenie

Jednym z istotnych elementów przyrodniczej charakterystyki Ziemi jest układ sieci rzecznej. W interdyscyplinarną refleksję nad rolą przestrzeni rzek w dziejach rozwoju cywilizacji i ich kultur wyraźnie wpisują się cele turystyki kulturowej. Rzeki weszły do świadomości społecznej przedstawicieli wielu kultur, zarówno swoją fizyczną postacią, jak i symbolicznym charakterem, w tym związkami z narodową tożsamością oraz twórczością

artystyczną (np. malarstwo pejzażowe, personifikacje rzeki w rzeźbie). Tworzą one związki spajające przestrzeń cywilizacyjną, kulturową i przyrodniczą, zarówno w odległym czasie, jak i współcześnie. Dla turystyki kulturowej mają podwójne znaczenie. Z jednej strony rzeka oraz związane z nią zasoby przyrodnicze i kulturowe społeczeństw nadrzecznych są niezwykle atrakcją w podróżach kulturowych, a z drugiej jest ona, lub może być, szlakiem (drogą) przemieszczania się w trakcie tych podróży. Będzie to także śródlądowa droga wodna, czyli wody śródlądowe (rzeka, kanał, jezioro), które dzięki swoim cechom naturalnym lub wynikającym z działalności człowieka mogą służyć żeglownemu wykorzystaniu przez statki [Ustawa – Prawo wodne 2018]. Ta szczególna forma korzystania z wód polegająca na transporcie, czyli przemieszczaniu się osób i towarów statkami żeglugi śródlądowej możliwa jest ze względu na występujące na tych wodach warunki hydrologiczne oraz istniejące urządzenia zapewniające bezpieczną żeglugę. Śródlądowa droga wodna to wody o specjalnym statusie, który przysługuje wyłącznie wodom wymienionym z nazwy w określonych przepisach prawnych [Ustawa 2000, Rozporządzenie 2002, 2019]. To jedyne miejsce, gdzie można oglądać i korzystać z historycznych i współczesnych rozwiązań technicznych (zapory, śluzy, porty, kanały, tunele, nabrzeża, bulwary), umożliwiających wykorzystywanie rzeki jako drogi wodnej. Spływy rzeką w celach turystycznych (np. kajakowe) nie wymagają natomiast statusu drogi wodnej.

Zawarte w tytule pojęcie „kulturowe usługi rzek” nawiązuje do koncepcji usług ekosystemowych (*ecosystem services*) i krajobrazowych (*landscape services*), rozumianych jako zestaw wytworów oraz funkcji ekosystemu (krajobrazu) przydatnych dla człowieka [Solon 2008]. Wytwory obejmują bezpośrednio wykorzystywane dobra materialne, natomiast przydatne funkcje obejmują nie tylko służące podtrzymaniu możliwości życia, ale także podnoszące jego jakość (np. dobra kulturowe, walory estetyczne). Koncepcja „usług” – a dokładniej „świadczeń” – ekosystemowych miała umożliwić przedstawienie powiązań między koncepcjami ekologicznymi i ekonomicznymi oraz przeprowadzenie oceny różnych scenariuszy rozwoju gospodarczego i strategii ochrony przyrody, co jak dotąd w Polsce rozpatrywane jest głównie teoretycznie w środowisku akademickim. Wspomniane scenariusze rozwoju przyjmowane są bowiem na podstawie zupełnie innych kryteriów, głównie politycznych i niekoniecznie ekonomicznych. Określenie usług ekosystemowych może także służyć do oceny skuteczności polityki przestrzennej gmin [Raszka, Heldak 2013]. Powszechnie sądzi się także, co przedstawia bogate piśmiennictwo naukowe autorstwa geografów, ekonomistów i specjalistów z zakresu zarządzania, że zastosowanie wyceny usług ekosystemowych (np. w procedurze ocen oddziaływania na środowisko) może zmniejszyć ryzyko podejmowania niewłaściwych decyzji wpływających na utrzymanie równowagi przyrodniczej na danym terenie. Założenie takie nie jest do końca słuszne, bowiem równowaga przyrodnicza w ekosystemach nie tylko, że nie istnieje, ale nawet jest niemożliwa. Żadna decyzja nie może więc mieć wpływu – pozytywnego lub negatywnego – na coś, co jest tylko wytworem wyobraźni. Przyjmuje się podział usług ekosystemowych na usługi: zaopatrzeniowe (*provisioning services*), regulacyjne (*regulating services*), wspomagające (*supporting services*), kulturowe (*cultural services*) [Millenium 2005, Olaczek 2006 (2007)]. Tylko usługi zaopatrzeniowe i kulturowe, a wśród nich funkcje estetyczne i duchowe, rekreacja, zasoby kulturowe i artystyczne, nauka i edukacja obejmują wytwory i struktury bezpośrednio użyteczne dla społeczeństwa ludzkiego. Nie są one trwałe, tylko zmienne w czasie, w zależności od istniejących potrzeb, wykorzystania gospodarczego i istniejących zagrożeń środowiska przyrodniczego. Usługi regulacyjne i wspomagające tworzą natomiast tylko ramy strukturalno-funkcjonalne, wpływające na ogólną integralność układu (ekosystemu, krajobrazu) i możliwość produkowania przez niego usług o charakterze szczegółowym [Solon 2008].

Pojęcie „ekosystem” używane jest na ogół w bardzo szerokim znaczeniu, głównie jako układ zawierający różne elementy, w tym gatunki, połączone różnymi relacjami. Ekosystemem można więc nazwać prawie wszystko. Tylko w ekologii kiedy mowa jest o ekosystemie ma się na myśli specyficzne relacje dotyczące wymiany materii i energii między wszystkimi elementami systemu [Weiner 1999]. To na ogół konkretny obiekt wydzielony w otoczeniu, w którym występujące wspomniane relacje są od niego odgraniczone jakąś barierą. W takim sensie można przyjąć, że dowolnie niezbyt duży wycinek rzeki lub fragment jej doliny jest ekosystemem, a cała rzeka i jej dolina układem wielu ekosystemów (krajobrazem). Dla turystyki kulturowej znaczenie może mieć zwłaszcza odniesienie do poziomu krajobrazowego, rzadziej ekosystemowego. Podejmowane były także próby zastosowania koncepcji usług ekosystemowych w badaniach nad turystyką i rekreacją, w których wskazano m.in. na „duchową” grupę świadczeń [m.in. Kowalczyk, Kulczyk 2012]. Wartości niematerialne są jednak głównie uwarunkowane kulturowo, co utrudnia lub wręcz uniemożliwia podział świadczeń na „ekosystemowe” i inne np. „kulturowe”. W przypadku usług kulturowych oferowanych przez układ ekosystemów nawet niewielka antropopresja powodować może ich obniżenie. Zanieczyszczona i zniszczona rzeka nie świadczy żadnych doznań estetycznych, będąc tylko dowodem na brak umiejętności zarządzania tego rodzaju zasobem. Także wadliwe zagospodarowanie doliny rzecznej (np. jej zabudowa) nie świadczy usług sprzyjających społeczeństwu, ale stwarza ogromne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkających tam ludzi oraz możliwości zachowania ich mienia. Całkowita degradacja środowiska przyrodniczego, a w następstwie i kulturowego, jest w tym przypadku równoznaczna z utratą możliwości korzystania z dawnych usług. Dotyczy to m.in. śródlądowych dróg wodnych wykorzystywanych także w turystyce kulturowej. Dla turystyki kulturowej znaczenie mają także usługi, a w zasadzie świadczenia otrzymywane przez człowieka od pojedynczych gatunków zwierząt, roślin i grzybów, będących w wielu przypadkach istotnym elementem dziedzictwa kulturowego w wielu cywilizacjach.

Opracowanie jest przeglądownym artykułem o cechach studium przypadku, opartym na analizie wybranego piśmiennictwa, dokumentacji i przepisów prawnych.

Stan krajowych dróg wodnych

Polska należy do krajów o umiarkowanych zasobach wodnych, charakteryzując się jednocześnie niskim poziomem przekształcenia rzek. Całkowita długość większych rzek na terenie kraju wynosi 9485 km (Wisła z dopływami 5996 km, Odra z dopływami 3889 km). Tylko cztery rzeki mają długość powyżej 700 km: Wisła (1022 km), Odra (840 km), Warta (795 km), Bug (774 km). Istnieją tylko trzy sztuczne kanały o długości powyżej 50 km: Wieprz-Krzna (139,9 km, 1961 r.), Augustowski (Czarna Hańcza – Biebrza) (83,0 km, 1840 r.), Elbląski (Jezioro Drwęskie – jezioro Drużno) (62,5 km, 1850 r.) [Rocznik 2018].

Podstawowym eksploatowanym wodnym szlakiem transportowym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna, wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim (otwarty dla żeglugi, ale obecnie niewykorzystywany). Obecna sieć dróg wodnych w Polsce, która została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe zbudowane głównie w XVIII i XIX wieku, wynosi 3654 km [Rocznik 2018], przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę jest 3366 km dróg żeglownych, a zaledwie 10% łącznej ich długości spełnia obowiązujące wymagania techniczno-eksploatacyjne. Istniejące śródlądowe drogi wodne, których długość w naszym kraju jest od lat stała, nie stanowią spójnej sieci oraz, poza Odrzańską Drogą Wodną, mają niskie klasy żeglowności. Standardy stawiane drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym, tj. pozwalające na eksploatację statków o tonażu powyżej 1000 t spełnia w Polsce zaledwie 5,5% ich długości (łącznie 206 km). Pozostałą sieć

dróg wodnych tworzą drogi z znaczeniu regionalnym (klasa I, II i III). Raport Najwyższej Izby Kontroli z przeprowadzonej kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej w kraju podkreśla zły stan techniczny krajowej infrastruktury śródlądowego transportu wodnego, będący skutkiem wieloletnich zaniedbań w zakresie budowy i modernizacji tej infrastruktury. Analizując podstawy finansowania rozwoju krajowych dróg wodnych w raporcie tym wykazano także, że tylko w trzech kolejnych latach po II wojnie światowej na polskich drogach wodnych wykonano większy zakres prac inwestycyjnych niż w następnych ponad 60 latach. Wielkość finansowania bieżącego utrzymania dróg wodnych, która winna zabezpieczyć chociaż co najmniej reprodukcję prostą, nie była zapewniana od 1949 r. [Funkcjonowanie żeglugi 2013]. Zaniechania, spóźnione działania lub nieskuteczne działania skutkowały nie tylko zahamowaniem rozwoju żeglugi śródlądowej, ale i regresem tej gałęzi transportu. Na tle tendencji europejskich, w tym rozwiniętych krajów Unii Europejskiej, polska żegluga śródlądowa nie ma większego znaczenia w przewozach towarów, natomiast w przewozach osób ogranicza się ona lokalnie tylko do turystyki, w tym także turystyczne czartery statkowe i barging czarterowy, oraz do nieznacznego miejscowego uzupełnienia infrastruktury transportu samochodowego (promy rzeczne). Szczególne miejsce zajmuje prywatny barging turystyczny, będący nie tylko specyficzną formą turystyki wodnej, ale także stylem życia. Zarówno przewozy (stan na dzień 31.12.2017) ładunków (5778 tys. t) śródlądowym transportem wodnym, jak i przewozy pasażerskie (1262 tys. osób) stanowią zaledwie 0,2% całości wszystkich przewozów. Wykorzystywany jest do tych celu niezwykle skromny tabor [holowniki, pchacze i barki (817 szt.), statki pasażerskie (117 szt.)] [Rocznik 2018]. Dla turystyki, w tym turystyki kulturowej, bezpośrednie znaczenie ma zwłaszcza żegluga pasażerska.

Mimo wielu założeń przyjmowanych po 2000 r. w dokumentach rządowych o wspieraniu żeglugi śródlądowej¹³ faktycznie następowała degradacja stanu technicznego dróg wodnych. Utrzymanie i rozwój żeglugi śródlądowej było m.in. – obok zbudowania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego, usunięcia szkód powodziowych, energetycznego wykorzystania rzek, ochrony środowiska przyrodniczego oraz prewencyjnego zagospodarowania przestrzennego i renaturyzacji rzek – jednym, z zadań dawnego „Programu dla Odry – 2006” [Ustawa 2001]. Miał on stanowić podstawę dla przygotowania materiałów wyjściowych dla sejmików wojewódzkich oraz rad gmin i miast w dorzeczu Odry, umożliwiających wprowadzenie ładu przestrzennego wzdłuż całej doliny Odry z uwzględnieniem zapobiegawczej ochrony przeciwpowodziowej, ciągłości korytarzy ekologicznych, uporządkowania ochrony istotnych wartości dziedzictwa kulturowego oraz zharmonizowania rozwoju gospodarczo-społecznego z możliwościami środowiska przyrodniczego. W realizacji „Programu dla Odry – 2006”, który został uchylony na początku 2015 r. [Ustawa 2014] zdecydowanie przeważały jednak działania inwestycyjne głównie związane z ochroną przeciwpowodziową (zbiorniki polderowe, jazy, obwałowania, remonty budowli hydrotechnicznych). Wiele z nich wyraźnie poprawiło bezpieczeństwo mieszkańców dorzecza Odry oraz istniejące zagospodarowanie ochraniające przed powodzią, powodując również odtworzenie żeglowności rzeki, m.in. zmodernizowano Wrocławski Węzeł Wodny (drogi wodne: Wrocławski Szlak Główny ze śluzami Bartoszowice, Zacisze i Różanka, boczny wrocławski węzeł wodny od śluzy Opatowice do śluzy Miejskiej; szlaki wodne: odcinek górnej Odry Wrocławskiej od wlotu do górnego kanału śluzy Szczytniki do rozdziału Odry na Odrę Południową i Północną, Śródmiejski Węzeł Wodny od rozdziału Odry na Odrę Południową i Północną do połączenia Odry Południowej i Północnej, dolna Odra wrocławska od połączenia Odry Południowej i Północnej do połączenia z Wrocławskim Szlakiem

¹³ M.in.: „Polityka transportowa państwa 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju” – przyjęta przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów 4 października 2001 r. lub „Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025” – przyjęta przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

Głównym). Jest on także niezwykle atrakcyjną turystyczną. Jego najstarszą częścią, której ekspozycja stanowi cel Fundacji Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, jest rozwijany od średniowiecza Wrocławski Śródmiejski Węzeł Wodny, kształtujący obszar historycznego centrum miasta. Obejmuje on odcinek rzeki od Szczytnik do rejonu Portu Miejskiego, a jego centrum kształtują odnogi Odry Północnej i Południowej wraz z dwoma stopniami wodnymi. Wokół Górnego i Dolnego stopnia wodnego Śródmiejskiego Węzła Wodnego kształtował się najstarszy, historyczny ośrodek przemysłu Wrocławia, tutaj prowadzono szlak żegludowy i budowano porty.

Korzystanie z drogi wodnej poza samym transportem towarów i pasażerów może przybliżyć historię żegludgi, poznanie zagospodarowania doliny i urządzeń hydrotechnicznych oraz umożliwić zwiedzanie muzeów rzecznych i zabytkowego taboru, w tym rejsy muzealnymi barkami. Przykładem mogą być muzea: Wisły i Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły w Tczewie, Wisły Środkowej i Ziemi Wyszogrodzkiej w Wyszogrodzie, Ziemi Kujawskiej i Dobrzyńskiej we Włocławku, czy Otwarte Muzeum Odry zorganizowane przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu obejmujące jednostki pływające (m.in. holownik parowy „Nadbor”, żuraw pływający „Wróblin”), zakotwiczone na Odrze obok Śluzy Szczytnickiej (250,25 km biegu rzeki).

Aktywizacja działalności żegludgi śródlądowej w Polsce nie jest możliwa bez poprawy parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych. Rozwój tej gałęzi transportu założono w strategii rozwoju transportu do 2020 r. [Uchwała Rady Ministrów Nr 6 2013], jednak jego praktyczna realizacja jest mało prawdopodobna, głównie ze względów ekonomicznych. W Strategii tej oraz w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu [Dokument 2014] zakłada się m.in. przeprowadzenie zadań inwestycyjnych umożliwiających przywrócenie im parametrów eksploatacyjnych określonych w rozporządzeniu klasyfikacyjnym [Rozporządzenie 2002] oraz zwiększenie dróg żeglownych o parametrach co najmniej III klasy żeglowności.

W 2015 r. rząd przyjął założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 [Uchwała Nr 79 2016], dla przygotowania których podstawą była ekspertyza dotycząca rozwoju śródlądowych dróg wodnych wykonana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegludgi Śródlądowej [Ekspertyza 2016].

Zgodnie z założeniami głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportu jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T. Przykładowo na Wiśle, traktowanej jako część międzynarodowej drogi wodnej E-40 łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, miałyby nastąpić poprawa warunków nawigacyjnych dzięki budowie kaskady dolnej Wisły i nowego stopnia w Niepołomicach. Odrzańska Droga Wodna E-30 miałyby zostać doprowadzona do międzynarodowej klasy żeglowności i włączona w międzynarodową sieć dróg wodnych. Założenia przewidują także przygotowanie do budowy śródlądowego połączenia wodnego Warszawa-Brześć, albo przez uregulowaną rzekę Bug, albo przez wybudowany wzdłuż Bugu kanał żeglowny [Odbudowa 2015].

Z punktu widzenia turystyki wszystkie wymienione dokumenty zawierają bardzo ogólne stwierdzenia, że modernizacja śródlądowych dróg wodnych przyczyni się do poprawy funkcjonowania żegludgi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej oraz intensyfikacji indywidualnej i zbiorowej turystyki wodnej, a także rozbudowania oferty turystycznej.

Przedstawione plany nie zostały w pełni ujęte i zaakceptowane w przygotowanej przez rząd „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” [Uchwała Nr 8 2017], będącej długookresowym planem gospodarczym. Ten obecnie zapomniany oficjalny dokument

rządowy (zwany „Planem Morawieckiego”), który zastąpił wcześniejszą strategię rozwoju kraju („Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo”) drugiego rządu Donalda Tuska (2011-2014) [Uchwała Nr 157 2012], odnosi się do wszystkich planów rozwoju żeglugi z niespotykaną dużą rezerwą. W załączonej do niej prognozie oddziaływania na środowisko wyraźnie stwierdza się, że projekt ten może rodzić liczne wątpliwości zarówno pod kątem jego możliwych negatywnych oddziaływań na wody oraz środowisko przyrodnicze, w tym ekosystemy od wód zależne. Wątpliwości budzi także strona ekonomiczna (opłacalność żeglugi towarowej) oraz strona techniczna, bowiem nie rozwiązano możliwości zabezpieczenia odpowiedniej ilości wód umożliwiających transport rzeczny. Dla planów rozwoju żeglugi nie wykonano jak dotąd strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w sposób kompleksowy pokazującej wpływ całokształtu planów żeglugowych na środowisko, zarówno przyrodnicze, jak i kulturowe. Strategia Rozwoju Kraju z 2012 r. [Uchwała Nr 157 2012] także bardzo ogólnikowo odnosiła się do śródlądowych dróg wodnych. Wskazano tylko, że podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego (szlaków żeglownych, portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych. Z góry założono więc, że praktycznie nigdy do nich nie dojdzie.

Obowiązująca koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK) [Uchwała Nr 239 2012] zakłada, że w zakresie żeglugi śródlądowej priorytetem winna być modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej. W perspektywie 2030 r. polskie drogi wodne mają zostać zmodernizowane do klasy III, zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego do Szczecina, wraz z połączeniem kanałami Odra-Sprewa (Oder-Spree-Kanal) i Odra-Havela (Oder-Havel-Kanal) z Berlinem oraz z systemem dróg wodnych Zachodniej Europy, przy zachowaniu istniejących odcinków klas IV i wyższych. Zbudowany w latach 1887-1891 Kanał Odra-Sprewa oraz oddany do użytku w latach 1913-1914 Kanał Odra-Havela, który zastąpił Kanał Finow z XVII wieku (Finowkanal), to także interesujące atrakcje turystyczne. Zwłaszcza udostępniona do zwiedzania zbudowana w latach 1927-1934 śluzowo-windowa podnośnia statków Niederfinow (Schiffshebewerk Niederfinow).

Poprawa warunków nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej stworzyć ma szansę wzrostu przewozu ładunków w komunikacji międzynarodowej, towarów masowych, ładunków ponad gabarytowych oraz przewozów kontenerowych. Stanowić będzie również podstawę dla międzynarodowej wzajemności w korzystaniu z dróg wodnych. W dokumencie tym wskazano także, że z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV. Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne dotyczą innych szlaków żeglownych, zwłaszcza połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska (na terenie 6 województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące drogi E-70) oraz Wisły od ujścia Przemszy. Na wschodnich obszarach Polski rozwój dróg wodnych przewidywany jest natomiast głównie dla celów turystycznych [Uchwała Nr 239 2012]. W zakresie zarządzania zasobami dziedzictwo przyrodniczo-kulturowego, w tym ochrony i poprawy stanu różnorodności biologicznej i krajobrazowej z KPZK powiązana jest „Polityka ekologiczna państwa 2030”, określająca strategię rozwoju na obszarze środowiska i gospodarki wodnej [Uchwała Nr 67 2019].

We wszystkich wspomnianych dokumentach turystyka, albo nie jest uwzględniana, albo traktowana zupełnie marginalnie. Tylko w KPZK podkreślono znaczenie Żuław Wiślanych jako unikatowego w skali Europy regionu o wyjątkowych walorach dziedzictwa kulturowego, krajobrazowego i przyrodniczego. Obszar ten z równiną delty Wisły, rozciągającą się między Mierzeją Wiślaną a rozwidleniem Wisły na Leniwkę i Nogat, jest częścią ważnego obszaru przyrodniczo-kulturowego północnej Polski. Jego rangę podnosi ekologiczny korytarz doliny

Wisły, wyznaczający jeden z głównych ciągów powiązań przyrodniczych o podstawowym w skali kraju znaczeniu [Gacka-Grzesikiewicz 1995]. Z doliną Wisły związane są m.in. duże kompleksy leśne (Puszcze: Niepołomska, Sandomierska, Solecka, Kozienicka, Będkowska, Kampinoska, Bory Tucholskie, lasy: garwolińskie i otwockie oraz gostynińsko-włocławskie), liczne mniejsze kompleksy leśno-łąkowe oraz wiele ekosystemów wodnych. Nadrzeczne lasy łęgowe są najbogatszym w gatunki roślin i zwierząt środowiskiem leśnym Europy, porównywalnym pod względem bogactwa gatunkowego do niektórych lasów deszczowych strefy tropikalnej. W środowisku tym żyje około 62% wszystkich gatunków śródlądowych ptaków Europy. Przez dolinę Wisły z zachodu na wschód biegnie Północny Korytarz Ekologiczny, łączący m.in. Cedyński Park Krajobrazowy w przełomowej dolinie Odry na zachodzie z Pojezierzem Iławskim, Puszcą Piską, Białowieską, Knyszyńską i Augustowską oraz Doliną Biebrzy na wschodzie [Lewandowski i in. 2015].

Porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (Konwencja AGN)

20 lat od zawarcia w Genewie w 1996 r. Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance, AGN) Sejm RP przyjął ustawę o ratyfikacji tego porozumienia, zwanego powszechnie konwencją AGN [Ustawa 2016, Oświadczenie Rządowe 2017], powracając do pomysłu rozwoju kraju w oparciu o żeglugę śródlądową, co przed prawie 40 laty postulowano w „Programie Wisła” z 1978 r. Choć był to wtedy program o znaczeniu nie tyle merytorycznym, co głównie politycznym, to jednak nawet w ówczesnej sytuacji ustrojowej nie był on w pełni akceptowany przez wielu ministrów branżowych, głównie ze względów ekonomicznych. W kolejnych latach pojawiły się liczne koncepcje programów i strategii związanych z Wisłą. Niektóre z nich opierały się na „Programie Wisła” (np. porozumienie wojewodów dotyczące budowy Kaskady Dolnej Wisły). Były także inne koncepcje, np. „Proekologiczna strategia zagospodarowania Wisły – Wisła XXI”, opracowana w 1992 r. na zlecenie ówczesnego Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Wodnych i Leśnictwa. Żaden z tych technokratycznych pomysłów zagospodarowania Wisły przygotowany przez ówczesnych planistów nie został zrealizowany.

Konwencja AGN jest jednym z elementów realizacji postanowień planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (tzw. Biała księga transportu), zgodnie z którym do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległość większą niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu (np. kolej, transport wodny); do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Obejmuje ona sieć dróg wodnych o łącznej długości ponad 27 tys. km i łączącej porty ponad 37 krajów. Na terytorium Polski znajdują się trzy szlaki ujęte w konwencji:

- droga wodna E-40 łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Dnieprem w rejonie Czernobyli i dalej przez Kijów, Nową Kachówkę i Chersoń z Morzem Czarnym w Odessie przez systemy rzeczne Wisły, Bugu od jego ujścia do Wisły do jego połączenia z Kanałem Dnieprobużańskim, Piny, Prypeci i Dniepru, obejmująca na terenie Polski Wisłę od Gdańska do Warszawy, Narew oraz Bug do Brześcia;
- droga wodna E-30 biegnąca Odrzańską Droga Wodną od Świnoujścia do granicy z Czechami i łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie;
- droga wodna E-70 łącząca Holandię (Rotterdam) z Rosją i Litwą (Kłajpeda), obejmująca na terenie Polski Odrę od ujścia Kanału Odra-Hawela do ujścia Warty w Kostrzynie, drogę wodną Wisła-Odra oraz od Bydgoszczy dolną Wisłę i Szkarpawę lub Wisłę Królewiecką.

Przystąpienie Polski do porozumienia AGN było przedmiotem analiz już wcześniej na przełomie lat 1997/1998. Istniejący stan techniczny dróg wodnych stanowił wtedy główną przyczynę nieprzystąpienia Polski do tego porozumienia. Wniosku o podpisanie dokumentu nie zaakceptował ówczesny minister finansów z uwagi na bardzo wysokie koszty przebudowy dróg wodnych. Akceptacji przystąpienia do porozumienia nie wyraził także ówczesny minister ochrony środowiska ze względu na znaczącą ingerencję w środowisko przyrodnicze dolin rzecznych i koryt rzek, polegającą na ich przegrodzeniu zaporami stopni wodnych i śluzami, w celu uzyskania parametrów żeglugowych właściwych dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Porozumienia AGN nie podpisało lub nie ratyfikowało wtedy 21 państw europejskich, w tym 14 państw członków Unii Europejskiej [Funkcjonowanie żeglugi 2013]. Mimo, że stan śródlądowych dróg wodnych w Polsce od 1998 r. nie uległ poprawie tylko pogorszeniu, to jednak porozumienie zostało ratyfikowane w 2016 r. bez żadnych sprzeciwów. Zobowiązuje ono Polskę do dostosowania głównych krajowych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności, co już jest sprzeczne z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Oznacza to, że głębokość tranzytowa na szlaku wodnym winna wynosić minimum 2,5 m. Niższe klasy nie uprawniają bowiem do korzystania ze środków Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Trans-European Transport Networks, TEN-T), będącej częścią Sieci Transeuropejskiej – programu Unii Europejskiej mającego za zadanie rozbudowę i modernizację sieci europejskiej infrastruktury głównych linii spinających kontynent.

W wyniku ratyfikowania przez Polskę konwencji AGN polskie drogi śródlądowe stały się częścią europejskich szlaków wodnych. Aby jednak polskie rzeki mogły być wykorzystywane do żeglugi, konieczne jest wykonanie całego szeregu inwestycji. Nie przyczynią się one jednak do lepszego niż dotąd wykorzystania istniejących dróg wodnych, które należałoby wybudować od nowa. W warunkach naszego kraju realizacja postanowień konwencji AGN praktycznie sprowadza się bowiem tylko do przeprowadzenia całkowitej technicznej regulacji rzek. Spowodowałyby ona powstanie nieodwracalnych już zmian w środowisku przyrodniczym i krajobrazie kulturowym około 1,2 tys. km rzek i ich dolin w różnych regionach kraju. Zniszczeniu uległaby znaczna część istniejących zasobów przyrody i wiele obiektów (m.in. stanowiska archeologiczne) ważnych dla turystyki kulturowej w dolinach rzecznych. Przekształcenie Wisły od Warszawy do Gdańska w kaskadę 10 zbiorników zaporowych, regulacja praktycznie od nowa Wisły od Dębina do Warszawy, przebiegającego równoleżnikowo odcinka Bugu, czy fragmentu Prypeci na Białorusi to całkowita likwidacja unikatowych w skali europejskiej ekosystemów rzecznych i krajobrazów dolinnych. Tylko na Wiśle na odcinku od Warszawy do Gdańska zniszczeniu lub znacznej degradacji uległoby co najmniej 26 obszarów NATURA 2000, kilkanaście rezerwatów przyrody, a także parki krajobrazowe (PK) Dolnej Wisły (Chełmiński PK, PK Góry Łosiowe, Nadwiślański PK).

Realizacja tych planów spowodowałyby zniszczenia zasobów przyrody na niewyobrażalną wprost skalę, w tym obszarów NATURA 2000 [Pawlaczyk i in.2016]. Tylko budowa pierwszego elementu kaskady Wisły (stopień wodny w Siarzewie) spowodowałyby całkowite zniszczenie poprzez trwałe zalanie Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Włocławska Dolina Wisły PLH040039, prawie w całości znajdującego się w zasięgu terytorialnym Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Gostynińsko-Włocławskie” oraz częściowe zniszczenie Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Nieszawskiej Doliny Wisły PLH040012 oraz Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Dolina Dolnej Wisły PLB040003. Pełna realizacja planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych przedstawionych w założeniach [Uchwała Nr 79 2016], spowodowałyby nie tylko zniszczenie lub degradację kilkunastu obszarów NATURA 2000, ale także utratę przez Wisłę funkcji korytarza ekologicznego. Przerwaniu uległyby powiązania z innymi obszarami NATURA 2000

wyznaczonymi w dolinie Wisły (np. Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Dybowska Dolina Wisły PLH040011 oraz Solecka Dolina Wisły PLH040003). Zniszczeniu lub nieodwracalnej degradacji uległyby także inne formy ochrony przyrody występujące na tym terenie, m.in. rezerwaty przyrody (np. rezerwat Rzeka Drwęca (leżący na terenie Brodnickiego Parku Krajobrazowego oraz w granicach kilku obszarów sieci NATURA 2000: Dolina Drwęcy PLH280001, Bagienna Dolina Drwęcy PLB040002, Dolina Dolnej Wisły PLB 040003, Nieszawska Dolina Wisły PLH 040012), czy Obszar Chronionego Krajobrazu Niziny Ciechocińskiej chroniący nadwiślańskie krajobrazy. Dotyczy to także obszarów chronionych i ochrony związanych z Północnym Korytarzem Ekologicznym, zapewniającym łączność przez dolinę Wisły między największymi kompleksami leśnymi Polski północno-wschodniej, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów stanowiących siedliska dużych ssaków [m.in. wilk (*Canis lupus*), ryś (*Lynx lynx*), żubr (*Bison bonasus*)] o szczególnym znaczeniu w kulturze narodowej [Lewandowski i in. 2015]. Właśnie dlatego plany te spowodowały sprzeciw organizacji ekologicznych [m.in. Pawlaczuk i in. 2016]. Kwestie dotyczące turystyki kulturowej nie były w nich podnoszone.

W dolinie Odry realizacja Strategii [Uchwała Rady Ministrów Nr 6 2013] i zapisów Konwencji AGN prowadziłyby do podważenia integralności całego łańcucha obszarów chronionych wzdłuż Odry (17 obszarów Natura 2000 i 4 parki krajobrazowe), od granicy czeskiej aż do Szczecina [Pawlaczuk i in. 2016]. Większość obszarów utraciłaby podstawowy czynnik decydujący o ich funkcjonowaniu, jakim są okresowe wylewy wód Odry warunkujące wykształcenie i utrzymanie wielu siedlisk przyrodniczych. Wobec utraty okresowych rozlewisk i podtopień w dolinie Odry doszłoby do znaczącego pogorszenia siedlisk chronionych w obszarach NATURA 2000 gatunków ptaków. Negatywne oddziaływania dotknęłyby jednego z najcenniejszych kompleksów lasów łągowych w Europie. Naruszona w ten sposób spójność sieci NATURA 2000 w żaden sposób nie byłaby możliwa od skompensowania.

Jedną z ostatnich nieuregulowanych dużych rzek w Europie jest Bug z ogromną różnorodnością siedlisk (m.in. zalewane łąki i lasy łąkowe, mokradła). Dolina Bugu jest również ważnym korytarzem ekologicznym i osią jedynej w swoim rodzaju krajobrazu kulturowego we wschodniej części kraju. Plany budowy międzynarodowej drogi wodnej E-40 łączącej Bałtyk z Morzem, Czarnym i mającej ogromny wpływ także na Wisłę, Pinę, Prypeć, Dniepr, Wieprz i Tyśmienicę, zakładają wybudowanie na terenie Polski w pobliżu Bugu sztucznego kanału; zaproponowano trzy warianty jego przebiegu wzdłuż tej rzeki: do ujścia do Narwi, równoległe do Wilgi aż po Wisłę, równoległe do Wieprza i następnie do Wisły.

Do żeglugowej eksploatacji planowanego kanału, polegającej m.in. na śluzowaniu statków, potrzebne są jednak znaczne ilości wody, która miałaby pochodzić z mniejszych rzek regionu, z samego Bugu lub z Wisły. W Wieprzu, Tyśmienicy, Bystrzycy i Wildze jest jednak zbyt mało wody, pompowanie jej z Wisły byłoby nie tylko bardzo kosztowne, ale prawdopodobnie także niewykonalne pod względem technicznym. Analiza niektórych możliwych oddziaływań potencjalnej budowy międzynarodowej drogi wodnej E-40 w Polsce na uwarunkowania hydrologiczne i środowiskowe pobliskich rzek i mokradeł dla odcinka pomiędzy granicą polsko-białoruską a rzeką Wisłą wykazała, że wykorzystanie wody z Bugu spowodowałoby tak znaczny ubytek wody w rzece, że niemal dwukrotnie zwiększyłaby się częstotliwość powstawania w regionie dotkliwych susz. Zanik lub znaczne ograniczenie wylewy wód rzecznych na tereny zalewowe oraz obniżenie poziomu wód gruntowych wzdłuż kanału przyczyniłoby się do nieodwracalnej zmiany w środowisku przyrodniczym [Grygoruk i in. 2018]. Dlatego regulacja Bugu na potrzeby żeglugi w ogóle nie powinna być brana pod uwagę.

Budowa drogi wodnej E-40 na wielu odcinkach może doprowadzić do naruszenia m.in. Ramowej Dyrektywy Wodnej (Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego

i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej), Europejskiej Konwencji Krajobrazowej (European Landscape Convention) (Europejska Konwencja 2006), Konwencji o różnorodności biologicznej (Convention on Biological Diversity) [Konwencja o różnorodności biologicznej 2002, Oświadczenie Rządowe 2002], Konwencji o ochronie światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego (Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage) [Konwencja o ochronie światowego dziedzictwa kulturalnego 1976, Oświadczenie Rządowe 1976], Europejskiej Konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego (tzw. konwencja maltańska, European Convention on the Protection of the Archaeological Heritage) [Europejska Konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego 1996, Oświadczenie Rządowe 1996], Konwencji o obszarach wodno-błotnych (tzw. konwencja ramsarska, Ramsar Convention on Wetlands) [Konwencja o obszarach wodno-błotnych 1978, Oświadczenie Rządowe 1978], Dyrektywy Ptasiej (Directive on the Conservation of Wild Birds) [Dyrektywa Rady 79/409/EWG 1979], Dyrektywy Siedliskowej (Habitats Directive) [Dyrektywa Rady 92/43/EWG 1992], a także przepisów w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary NATURA 2000 [Rozporządzenie Ministra Środowiska 2014].

W przypadku rzek i ich dolin, które były w przeszłości uregulowane (np. Odra, Noteć, Warta, dolny odcinek Wisły) nastąpiłoby także całkowite zniszczenie efektów spontanicznie zachodzących przez ostatnie kilkadziesiąt lat procesów ich renaturyzacji, decydujących głównie o obecnych walorach przyrodniczych i statusie istniejących tam obszarów chronionych (np. rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe) i ochrony (obszary sieci NATURA 2000).

Podsumowanie

Doliny rzek z ich ogromną zmiennością przyrodniczo-kulturową stanowią unikatowy typ krajobrazu, wymagający szczególnej ochrony. Wykorzystanie właściwości przyrodniczych i wartości gospodarczych rzek związane jest z zachowaniem świadczonych przez nie usług zaopatrzeniowych, regulacyjnych, wspomagających i kulturowych, co ściśle uzależnione jest od prowadzonej ochrony ekosystemów i krajobrazów rzecznych w warunkach istniejącego i przyszłego zagospodarowania. W polskich warunkach dotyczy to zwłaszcza planowanego zagospodarowania rzek dla potrzeb śródlądowego transportu wodnego.

Zgodnie z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej żegluga śródlądowa ma przyczyniać się do zrównoważenia systemu transportowego i przejścia na mniej energochłonne i bezpieczniejsze formy transportu. W dokumentach strategicznych na poziomie europejskim za najważniejszy cel zrównoważenia systemu transportowego uważa się zmniejszenie jego degradującego wpływu na środowisko przyrodnicze. Brak jest natomiast odniesień do ochrony dziedzictwa kulturowego, dla którego ochrona różnorodności biologicznej i kulturowej jest tak samo ważna [Raszka i in. 2016].

Chociaż Polska posiada dogodny przestrzenny układ dróg wodnych, to jednak wskutek wieloletnich zaniedbań związanych z brakami w zakresie inwestycji oraz utrzymania i złego stanu technicznego istniejącej infrastruktury nie spełniają one w znacznej części wymagań stawianych drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym. Nie wszystkie wyznaczone drogi są obecnie wykorzystywane do żeglugi. Na Bugu, Pisie i Biebrzy w praktyce żadna żegluga nie jest prowadzona. Niezbędne jest dlatego ograniczenie listy dróg wodnych do odcinków faktycznie wykorzystywanych do żeglugi, na których jej utrzymanie może być uznane za ważny interes publiczny, uzasadniający takie użytkowanie rzek.

Przedstawiane są różne – a w obecnych warunkach przyrodniczych i gospodarczych – wręcz utopijne sposoby zagospodarowania polskich dużych rzek jako dróg wodnych. Wszystkie te wizje zagospodarowania rzek łamią konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju oraz wiele międzynarodowych i krajowych zasad prawnych związanych z ochroną europejskiego dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego. Na rzeki patrzy się jedynie pod kątem zasobów, nie dążąc do – wynikającego jednoznacznie z Ramowej Dyrektywy Wodnej – obowiązku Polski do osiągnięcia dobrego stanu wód. Spełnienie założonych normami międzynarodowymi warunków nawigacyjnych, możliwych do uzyskania wyłącznie w rezultacie ogromnej rozbudowy infrastruktury technicznej, odbędzie się praktycznie kosztem likwidacji rzek.

Dotyczy to zwłaszcza planowanego odtworzenia szlaku wodnego E-40 na odcinku Dniepr-Wisła realizowanego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2007-2013. Program ten stanowi inicjatywę Komisji Europejskiej, mającą na celu wspieranie transgranicznych procesów rozwojowych na obszarze pogranicza polsko-białorusko i ukraińskiego. Projekt zakłada, że utworzenie drogi wodnej od Bałtyku do Morza Czarnego może stać się impulsem rozwoju społeczno-gospodarczego słabiej rozwiniętych obszarów. Międzynarodowa droga wodna E-40 postrzegana jest w tym projekcie jako szansa na odciążenie dróg kołowych, zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery, poprawę obsługi transportowej zaplecza portów morskich oraz wzrost turystyki opartej na wykorzystaniu potencjału szlaków wodnych. Rozwój turystyki może następować jednak bez potrzeby budowy tej drogi, a odciążenie dróg kołowych, chociaż teoretycznie bardzo słuszne, przy obecnej tendencji rozwoju transportu nie jest w wieloletniej perspektywie praktycznie możliwe. Dyskusje w większości przypadków zostały zdominowane przez problemy związane z projektami budowy stopni piętrzących i elektrowni wodnych na Dolnej Wiśle. Jako drugoplanowe traktowane są w nich problemy gospodarowania wodą w zlewni rzeki oraz ochrona zasobów przyrody. Ochrona dziedzictwa kulturowego nie jest w ogóle brana pod uwagę.

W różnych analizach usługi ekosystemowe (krajobrazowe) systemów rzecznych, np. naturalnych powiązań w zakresie przeciwdziałania powodzi, łagodzenia zmian klimatycznych, powiązań krajobrazowych i ochrony krajobrazu kulturowego oraz ochrony zasobów przyrody na poziomie ekosystemowym i gatunkowym, są zupełnie pomijane. Kulturowe usługi ekosystemowe rzek związane są nie tylko ze świadczeniami na poziomie ekosystemów i krajobrazu. Odnoszą się one także do niektórych gatunków, związanych z tego rodzaju środowiskiem, będących istotnym elementem dziedzictwa kulturowego. W Polsce przykładem tego jest bocian biały (*Ciconia ciconia*) jako ptak narodowy mający od wieków swoje miejsce w kulturze ludowej Słowian (heraldyka, podania legendy) jako wysłannik niebios kojarzony ze św. Wojciechem, stanowiący także obecnie źródło inspiracji w sztuce i wzornictwie, promocji i reklamie, turystyce i rekreacji, działaniach edukacyjnych i w internecie (kamery nadające bezpośrednio transmisje z gniazda) [Kronenberg i in. 2013]. Dotyczy to także szeregu innych gatunków zwierząt bezpośrednio lub pośrednio związanych z dolinami rzecznyymi, które wymagając bezwzględnej ochrony ze względów przyrodniczych, są także ważne dla naszego dziedzictwa kulturowego [np. bóbr (*Castor fiber*), wilk (*Canis lupus*), bielik (*Haliaeetus albicilla*)].

Budowa drogi wodnej E-40 była także tematem interpelacji poselskiej [Interpelacja ... 2019], zwracającej uwagę na powstanie w przypadku realizacji tej inwestycji ogromnego zagrożenia dla rzek, ich środowiska przyrodniczego oraz rolnictwa. W odpowiedzi na nią [Odpowiedź 2019] przedstawiono jedynie ogólne informacje o programie rozwoju śródlądowych dróg wodnych mających – zdaniem odpowiadającego – szczególne znaczenie transportowe dla kraju, bez ustosunkowania się do wskazanych już wcześniej potencjalnych zagrożeń dla rzek. Przywołano prowadzone obecnie przez Ministerstwa Gospodarki Morskiej

i Żeglugi Śródlądowej prace nad przygotowywanym Programem Rozwoju Drogi Wodnej rzeki Wisły, w tym „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)” (zakończenie: I kwartał 2020 r.). Całkowicie pominięto zagadnienia ochrony zasobów przyrody, krajobrazu kulturowego i dziedzictwa kulturowego. Całość odpowiedzi na interpelację sprowadziła się do ogólnego stwierdzenia, że celem prowadzonych prac jest „[...] analiza kluczowych problemów środowiskowych obszarów objętych potencjalnymi oddziaływaniami” [Odpowiedź 2019]. Nie ustosunkowano się do przewidywanych zagrożeń, kosztów, potrzeb i planowanych terminów ewentualnej realizacji tej inwestycji.

Wyłonienie optymalnego wariantu przebiegu np. drogi E-40 poprzez opracowanie studium wykonalności jednak nie nastąpi. Nie może być żadnego optymalnego wariantu przebiegu, bowiem realizacja tego projektu jest równoznaczna ze zniszczeniem rzek i związanego z nimi dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego. Trudno w takiej sytuacji mówić o usługach ekosystemowych (krajobrazowych) rzek, w tym usługach kulturowych. Ekosystemy i krajobrazy, które miałyby takie usługi świadczyć, zostaną praktycznie całkowicie bezpowrotnie zniszczone, a ich odtworzenie lub kompensacja przyrodnicza są niemożliwe.

Bibliografia:

- Gacka-Grzesikiewicz E. (red.), 1995, *Korytarz ekologiczny doliny Wisły. Stan – Funkcjonowanie – Zagrożenia*, IUCN – The World Conservation Union, Foundation IUCN Poland, Warszawa
- Kowalczyk M., Kulczyk S., 2012, *Ecosystem services in tourism research; case study of aquatic recreation*, „Ekonomia i Środowisko”, 2 (42), s. 200-208
- Kronenberg J., Bocheński M., Dolata P.T., Jerzak L., Profus P., Tobółka M., Tryjanowski P., Wuczyński A., Żołnierowicz K.M., 2013, *Znaczenie bociana białego *Ciconia ciconia* dla społeczeństwa: analiza z perspektywy koncepcji usług ekosystemowych*, „Chrońmy Przyrodę Ojczystą”, 69 (3), s. 179-203
- Lewandowski W., Kowalczyk R., Bienias S., Bienias A., Bernatek A., Jakiel M., Górny M., Kupczyk-Kuriata P., Duduś L., Gorczewski A., Podgórski T., 2015, *Program Ochrony Północnego Korytarza Ekologicznego*, Fundacja WWF Polska, Warszawa
- Millennium Ecosystem Assessment, 2005, *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*, Island Press, Washington. DC
- Olaczek R., 2006 (2007), *Milenijna Ocena Ekosystemów – czy nowy Raport U'Thanta?* [w]: T.S. Olszewski, R. Afranowicz., Bociąg K. (red.), *Współczesne kierunki badań botanicznych – w 80. rocznicę urodzin Profesor Hanny Piotrowskiej*, „Acta Botanica Cassubica”, 6, s. 23-32
- Raszka B., Hełdak M., 2013, *Świadczenia ekosystemów w polityce przestrzennej gmin powiatu wrocławskiego*, Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, s.124
- Raszka B., Kalbarczyk E., Kasprzak K., Kalbarczyk R., 2016, *Ochrona i zarządzanie krajobrazem kulturowym*, Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Wrocław
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2018*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa
- Solon J., 2008, *Koncepcja „Ecosystem Services” i jej zastosowania w badaniach ekologiczno-krajobrazowych*, [w]: T.J. Chmielewski (red.), *Struktura i funkcjonowanie systemów krajobrazowych: meta-analizy, modele, teorie i ich zastosowanie*, „Problemy Ekologii Krajobrazu”, t. 22, s. 25-44
- Weiner J., 1999, *Życie i ewolucja biosfery*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa

Akty prawne

- Europejska Konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego (poprawiona), sporządzona w La Valetta dnia 16 stycznia 1992 r., Dz. U. z 1996 r., Nr 120, poz. 564*
- Europejska Konwencja Krajobrazowa sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 r., Dz. U. z 2006 r. Nr 14, poz. 98*
- Konwencja o różnorodności biologicznej, sporządzona w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 2002 r., Dz. U. Nr 184, poz. 1532*
- Konwencja o ochronie światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego przyjęta w Paryżu dnia 16 listopada 1972 r. przez Konferencję Generalną Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wychowania, Nauki i Kultury na jej siedemnastej sesji, Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 190*
- Konwencja o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, sporządzona w Ramsarze dnia 2 lutego 1971 r., Dz. U. z 1978 r. Nr 7, poz. 24*
- Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, Dz. Urz. WE L 103 z 25.04.1979, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 1, z późn. zm*
- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, z późn. zm*
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, tj. z późn. zm*
- Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”, Dz. U. Nr 98, poz. 1067, z późn. zm*
- Ustawa z dnia 28 listopada 2014 r. o uchyleniu ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”, Dz. U. poz. 1856, z późn. zm*
- Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz. U. z 2017 r. poz. 186*
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, Dz. U. z 2018 r. poz. 2268, tj. z późn. zm*
- Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 20130, M. P. z 2012 r. poz. 252*
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020, M. P. poz. 882*
- Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), M.P. poz. 75*
- Uchwała Nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”, M. P. poz. 711*
- Uchwała Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), M. P. poz. 260*
- Uchwała Nr 67 Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2019 r. w sprawie przyjęcia „Polityki ekologicznej państwa 2030 – strategii rozwoju na obszarze środowiska i gospodarki wodnej”, M. P. poz. 794*
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz. U. Nr 77, poz. 695*
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych, Dz. U. poz. 1208*
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000, Dz. U. z 2014 r. poz. 1713*
- Oświadczenie Rządowe z dnia 14 września 1976 r. w sprawie ratyfikacji przez Polską Rzeczpospolitą Ludową Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego przyjętej w Paryżu dnia 16 listopada 1972 r. przez Konferencję Generalną Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wychowania, Nauki i Kultury na jej siedemnastej sesji, Dz. U. Nr 32, poz. 191*
- Oświadczenie Rządowe z dnia 26 stycznia 1978 r. w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej do Konwencji o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe,*

zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, sporządzonej w Ramsarze dnia 2 lutego 1971 r., Dz. U. Nr 7, poz. 25

Oświadczenie Rządowe z dnia 20 marca 1991 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Europejskiej Konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego (poprawionej), sporządzonej w La Valetta dnia 16 stycznia 1992 r., Dz. U. z 1996 r., Nr 120, poz. 565

Oświadczenie Rządowe z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie mocy obowiązującej Konwencji o różnorodności biologicznej, sporządzonej w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r., Dz. U. Nr 184, poz. 1533

Oświadczenie Rządowe z dnia 6 kwietnia 2017 r. w sprawie mocy obowiązującej Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz. U. poz. 1138

Netografia

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014, (<https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/dokument-implementacyjny-do-strategii-rozwoju-transportu>, 23.12.2019)

Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2016, (https://mgm.gov.pl/wpcontent/uploads/2017/11/ekspertyza_rozwoju_srodladowych_drog_wodnych.pdf, 23.12.2019)

Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej. Informacja o wynikach kontroli (KIN-4101-04/2013, nr ewidencyjny: 188/2013/P/13/079/KIN). Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2014, (<https://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/prosta/>, 23.12.2019)

Grygoruk M., Jabłońska E., Osuch P., Trandziuk P. 2018. Analysis of selected possible impacts of potential E40 International Inland Waterway development in Poland on hydrological and environmental conditions of neighbouring rivers and wetlands – section between Polish-Belarusian border and Vistula River. Frankfurt Zoological Society, (https://www.ratujmyrzeki.pl/dokumenty/E40_raport_2019.pdf, 23.12.2019)

Interpelacja nr 31088 do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w sprawie budowy drogi wodnej E40 z dnia 16.04.2019 r. (posłanka Ewa Lieder), (<https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/interpelacje.xsp?page=99>, 23.12.2019)

Odpowiedź na interpelację nr 31088 w sprawie budowy drogi wodnej E40 z dnia 8.05.2019 r. (odpowiadający: podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Anna Moskwa), (<https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=BBZHHC>, 23.12.2019)

Odbudowa drogi wodnej E40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planów. Final Feasibility Study Report. Instytut Morski, Gdańsk, 2015, (<https://docplayer.pl/27851116-Odbudowa-drogi-wodnej-e40-na-odcinku-dniepr-wisla-od-strategii-do-planow.html>, 23.12.2019)

Pawlaczyk P., Ławicki Ł., Świerkosz K., Żurek R. 2016, Wstępna ocena ryzyka oddziaływania Rządowej „Strategii Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r.” na przyrodnicze obszary chronione. Klub Przyrodników, Świebodzin, (<https://www.kp.org.pl/pl/gospodarka-wodna/opinie-klubu-przyrodnikow-w-sprawach-gospodarki-wodnej/1968-wstepna-ocena-ryzyka-oddziaływania-rzadowej-strategii-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce-na-lata-2016-2020>, 23.12.2019)

Planned development of Polish waterways as a threat for cultural river services

Keywords: inland waterways, ecosystem services, cultural services, protection of river valleys

Abstract

River valleys with their huge natural and cultural variability constitute a unique type of landscape that requires special protection. The use of natural properties and economic values of rivers is associated with maintaining their provision, regulatory, support and cultural services, which strictly depends on the protection of ecosystems and river landscapes in the conditions of existing and future development. In the conditions of our country, this applies especially to the planned development of rivers for the needs of inland water transport. Although Poland has a convenient spatial arrangement of waterways, due to many years of neglect related to investment shortages and the maintenance and poor technical condition of existing infrastructure, they do not largely meet the requirements for waterways of international importance. Various - and in current natural and economic conditions - even utopian ways of developing large rivers in our country as waterways are presented. All these visions of river management violate the constitutional principle of sustainable development and many international and national legal principles related to the protection of the European natural and cultural heritage. Rivers are viewed only from the perspective of resources, without seeking - resulting explicitly from the Water Framework Directive - Poland's obligation to achieve good water status. The fulfilment of the navigation conditions established by international standards, which can only be obtained as a result of the huge expansion of technical infrastructure, will take place practically at the expense of decommissioning the rivers. The protection of cultural heritage is not taken into account at all. In this situation it is difficult to talk about ecosystem (landscape) services of rivers, including cultural services, which will practically be completely irretrievably destroyed, and their restoration or natural compensation is impossible.