

MAGDA HUDAK*

KLASYFIKACJA OBIEKTÓW MIĘDZYNARODOWEJ DROGI WODNEJ E70 DLA POTRZEB ANALIZY ŚRODOWISKOWEJ

Słowa kluczowe: droga wodna, żegluga śródlądowa, obszary Natura 2000, obszary chronione

Streszczenie

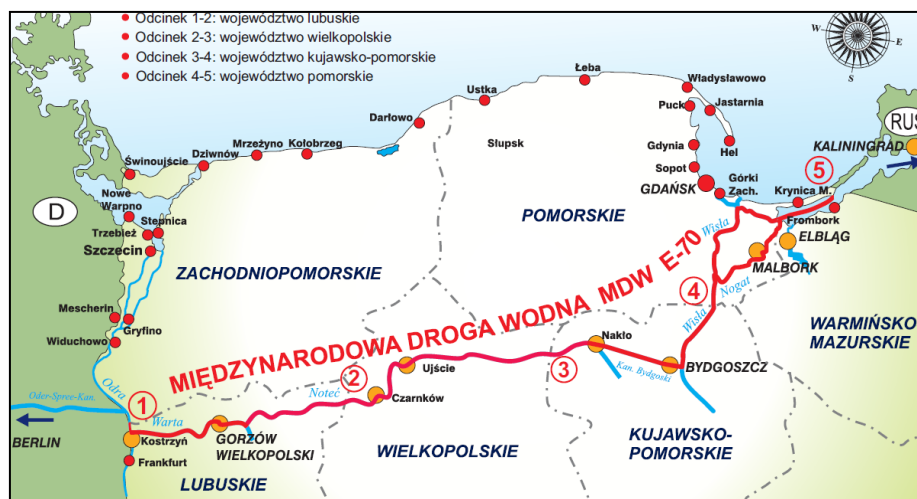
Podstawowym celem „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski Międzynarodowa Droga Wodna E70)” jest wzmocnienie rozwoju gospodarczego regionów poprzez kompleksowy rozwój systemu żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej czterech województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju. Podstawę Koncepcji stanowią, m.in. Komunikat komisji europejskiej w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES”, zintegrowany europejski program działań na rzecz żeglugi śródlądowej - Bruksela 2006, Wstępny projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju na lata 2008-2033 oraz Polityka ekologiczna państwa na lata 2009-2012 z perspektywą na 2016r. Wdrożenie koncepcji musi uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, szczególnie wynikające z lokalizacji niektórych zadań na obszarach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Niniejszy artykuł stanowi wstęp do analizy środowiskowej wymienionej Koncepcji i dotyczy podziału planowanych obiektów na grupy inwestycyjne.

Wstęp

„Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Brda, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany (planowana na

* Uniwersytet Zielonogórski, Instytut Inżynierii Środowiska, Zakład Hydrologii i Geologii Stosowanej

terenie Polski Międzynarodowa Droga Wodna E70)'' stanowi I etap kompleksowego systemu rozwoju żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej. System ten obejmuje również powiązania transportu wodnego z drogowym i kolejowym na całym obszarze, przez który przebiega polski odcinek Międzynarodowej Drogi Wodnej E70, rozciągającej się z Antwerpii do Kłajpedy – rys. 1.



Rys. 1. Międzynarodowa Droga Wodna E70

Fig. 1. International Waterway E70

Przewodnią ideą koncepcji jest pobudzenie inicjatyw gospodarczych w regionie poprzez rozwój transportu śródlądowego i turystyki [Łojewski 1997]. Bezsporne jest tutaj założenie prospołeczne, niemniej jednak, dla spełnienia nadrzędnego warunku zrównoważonego rozwoju, realizacja koncepcji musi uwzględniać uwarunkowania środowiskowe, szczególnie - wynikające z lokalizacji niektórych zadań na obszarach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 [Beck 2005].

Program inwestycyjny koncepcji składa się ze 162 zadań zlokalizowanych na terenach czterech województw: lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Obejmuje przedsięwzięcia takie jak: budowa oraz rozbudowa portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej, kąpielisk, przystani kajakowych oraz miejsc postoju jachtów motorowych i łodzi, mostów zwodzonych, punktów widokowych, a także pogłębianie szlaków wodnych.

Podział przedsięwzięć na grupy inwestycyjne

Dla potrzeb analizy środowiskowej poszczególne zadania zaplanowane w koncepcji zaliczono do różnych grup inwestycyjnych (A, B, C, D, E), jakie wydzielono w zależności od:

- rodzaju inwestycji,
- kwalifikacji przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na środowisko i konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko [Dz. U. 2004r. nr 257 poz. 2573 z późn. zm.],
- wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 i obszary podlegające ochronie [Dz. U. 2008r. nr 25 poz. 150, Dz. U. 2004r. nr 92 poz. 880 z późn. zm.].

Nawet w ramach jednej grupy zadaniowej, poszczególne przedsięwzięcia znacznie różnią się programem inwestycyjnym, a co za tym idzie – zakresem robót budowlanych.

Dlatego też poszczególne zadania uszeregowano w następujące grupy inwestycyjne:

grupa A:

budowa oraz rozbudowa portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej oraz mostów zwodzonych, a także pogłębianie szlaków wodnych.

Pod względem środowiskowym są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne – zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 45, 58-60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573 z p.zm.). Przedsięwzięcia te są zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa B:

budowa oraz rozbudowa portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej i mostów zwodzonych oraz pogłębianie szlaków wodnych.

Są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne. Przedsięwzięcia te nie są zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa C:

budowa oraz rozbudowa dużych przystani turystycznych.

Pod względem środowiskowym są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne – zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 58 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), a także - przedsięwzięcia zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa D:

budowa oraz rozbudowa kąpielisk, przystani kajakowych oraz miejsc postoju jachtów motorowych i łodzi.

Pod względem środowiskowym są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne. Nie są one zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

grupa E:

budowa punktów widokowych, modernizacja wyposażenia śluz, oznakowania szlaków wodnych itp.

Są to przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko nie jest obligatoryjne.

Jak wynika z dokonanego podziału, niektóre zadania, np.: budowa oraz rozbudowa portów handlowych i przeładowni, turystycznych portów bazowych, dużych przystani turystycznych, przystani i portów żeglugi pasażerskiej, mostów zwodzonych oraz pogłębianie szlaków wodnych mają ten sam charakter i zakres robót, a mimo to - ze względu na lokalizację (są to obiekty położone na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody lub poza nimi) – zostały przyporządkowane do różnych grup inwestycyjnych: A lub B.

W grupie C znalazły się zadania o mniejszym ciężarze gatunkowym, takie jak: budowa oraz rozbudowa dużych przystani turystycznych, ale zlokalizowane na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Grupa D obejmuje zadania dotyczące budowy oraz rozbudowy kąpielisk, przystani kajakowych oraz miejsc postoju jachtów motorowych i łodzi, nieznajdujące się na obszarach Natura 2000 oraz obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W grupie E umieszczono następujące zadania: budowa punktów widokowych, modernizacja wyposażenia śluz, oznakowania szlaków wodnych i podobne, o potencjalnie najmniejszym oddziaływaniu na środowisko, znajdujące się zarówno na obszarach Natura 2000, jak i obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jak i poza nimi.

Uwarunkowania środowiskowe wydzielonych grup inwestycyjnych

Zasadniczym problemem ekologicznym, który winien być uwzględniony przy realizacji koncepcji, jest zachowanie podstawowych wartości przyrodniczych na całym obszarze objętym opracowaniem, w tym jego różnorodności biologicznej. Szczególną wartość stanowią elementy przyrodnicze, dla ochrony których utworzone zostały obszary Natura 2000 i inne formy ochrony przyrody. Realizacji założeń koncepcji winno zatem towarzyszyć permanentne podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz zmiana modelu rekreacji i turystyki z konsumpcyjnego na poznawczy, z jednoczesnym poszanowaniem wartości przyrodniczych [Lenart i Tyszecki 1998].

Pozytywne znaczenie dla ochrony środowiska będzie miało również wdrożenie przewozów masowych, w tym tramwajami wodnymi i statkami pasażerskimi. W konflikcie z zasadami ochrony przyrody mogą natomiast znaleźć się przedsięwzięcia związane z rozwojem sportów motorowodnych i jachtingu motorowego.

Podstawowymi problemami środowiskowymi, wynikającymi z realizacji ustaleń omawianej koncepcji będą straty przyrodnicze, towarzyszące w sposób nieunikniony budowie i rozbudowie portów i innych obiektów infrastruktury turystycznej oraz wzrost uciążliwości akustycznych spowodowanych eksploatacją szlaku wodnego w sezonie wiosenno-letnim. Międzynarodowa Droga Wodna E70 stanowi typową drogę wodną służącą do prowadzenia przewozów masowych, a także użytkowaną w celu przemieszczania się turystów, z krótkimi pobytami w miejscach o wyjątkowych walorach poznawczych, co może mieć różnorodne negatywne oddziaływanie na poszczególne elementy środowiska.

Potencjalnym zagrożeniem dla stanu czystości wód powierzchniowych mogą być również awaryjne rozlewy paliwa [Przybyłowski 2005].

Konieczność wydobycia i usunięcia urobku w czasie pogłębiania istniejącego toru wodnego może z kolei spowodować znaczny wzrost zmętnienia wody w rejonie prowadzonych prac refulacyjnych.

Nie przewiduje się natomiast zmian ukształtowania terenu i zniszczeń szaty roślinnej, tak w obrębie pasa wodnego, jak i poza terenami lokalizacji poszczególnych przedsięwzięć. Realizacja koncepcji nie powinna więc stanowić zagrożenia dla bioróżnorodności przedmiotowych regionów.

Analiza środowiskowa opracowana dla przedmiotowej Koncepcji [Kołodziejczyk, Hudak 2009] wykazała, że intensywność oddziaływania na środowisko poszczególnych planowanych przedsięwzięć, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji jest bardzo zróżnicowana.

Oddziaływania na środowisko poszczególnych grup inwestycyjnych można scharakteryzować następująco:

- zadania zaliczone do grupy A;

na etapie budowy – następować będzie przekształcenie powierzchni ziemi, przy dużym zakresie robót ziemnych i budowlanych, wykonywanych z zastosowaniem ciężkiego sprzętu z napędem mechanicznym, z pogłębieniem podejściowego toru wodnego. Pracom tym towarzyszyć będzie: znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów do powietrza, zniszczenie (co najmniej w zasięgu placu budowy) istniejącej roślinności oraz drobnej fauny, ponadnormatywna emisja hałasu i wibracji, możliwe zmiany stosunków gruntowo-wodnych, a w sytuacjach awaryjnych – możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wód powierzchniowych i podziemnych oraz gruntów.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny, krótko i średnioterminowy, bezpośredni. Ponadto mogą wystąpić negatywne, długoterminowe zmiany biocenozy i jej warunków siedliskowych. Możliwe jest także znaczące, negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

na etapie eksploatacji – rozbudowa sieci portów spowoduje wzrost ilości jednostek pływających, również z napędem silnikami spalinowymi, a co za tym idzie - wzrost zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, wzrost hałasu, wzrost ruchliwości na szlakach wodnych i potencjalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie eksploatacji, będą miały charakter negatywny, długoterminowy lub chwilowy, bezpośredni. Możliwe są także negatywne oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Pozytywnym efektem realizacji przedsięwzięcia będzie częściowe zastąpienie transportu samochodowego środkami transportu wodnego, a w efekcie - skrócenie niektórych odcinków komunikacji lądowej, zmniejszenie zużycia paliwa oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz rozwój „białej floty”. W tym zakresie będą to pozytywne oddziaływania długoterminowe, pośrednie,

- zadania zaliczone do grupy B;

na etapie budowy - następować będzie przekształcenie powierzchni ziemi z zastosowaniem ciężkiego sprzętu z napędem mechanicznym, z możliwo-

ścią pogłębiania toru podejściowego. Pracom tym towarzyszyć będzie znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów do powietrza, zniszczenie w zasięgu placu budowy istniejącej roślinności oraz drobnej fauny, ponadnormatywny hałas i wibracje, a niewykluczone też będą lokalne zmiany stosunków gruntowo-wodnych (w sytuacjach awaryjnych – możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wód powierzchniowych i podziemnych oraz gruntów).

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótko i średnioterminowe, bezpośrednie. Mogą też wystąpić negatywne, długoterminowe zmiany biocenotyczne i warunków siedliskowych,

na etapie eksploatacji – rozbudowa sieci portów spowoduje wzrost ilości jednostek pływających, również z napędem silnikami spalinowymi, a co za tym idzie - wzrost zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, hałasu i ruchu na szlakach wodnych, a także – potencjalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi. Pozytywnym efektem będzie rozwój „białej floty”. Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie eksploatacji, będą miały zatem charakter negatywny (będą to oddziaływania długoterminowe, chwilowe, bezpośrednie), ale również – pozytywny (oddziaływania długoterminowe, pośrednie),

- zadania zaliczone do grupy C;

na etapie budowy – przewiduje się mniejsze negatywne oddziaływania na środowisko, o intensywności zależnej od wielkości i programu zaplecza, spowodowane pracą sprzętu mechanicznego, głównie w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótkoterminowe, bezpośrednie. Możliwe są także negatywne oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

na etapie eksploatacji – rozbudowa sieci przystani przyczyni się do wzrostu ilości jednostek pływających, a więc wzrostu zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, wzrostu hałasu, wzrostu ruchliwości na szlakach wodnych i potencjalnego zanieczyszczenia wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie eksploatacji, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania długoterminowe, chwilowe, bezpośrednie. Możliwe będą także negatywne oddziaływania na obszar Natura 2000 oraz na obszary podlegające ochronie na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

- zadania zaliczone do grupy D;

na etapie budowy – zakłada się niewielkie negatywne oddziaływania, w tym wzrost zanieczyszczenia powietrza i hałasu.

oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótkoterminowe, bezpośrednio,

na etapie eksploatacji – przewiduje się niewielki wpływ na wzrost ilości i wielkości jednostek pływających na szlaku żegludowym.

Oddziaływania obiektów tej grupy na środowisko, na etapie budowy, będą miały charakter negatywny. Będą to oddziaływania krótkoterminowe, bezpośrednio,

- zadania zaliczone do grupy E;

na etapie budowy i eksploatacji – wystąpi brak negatywnego oddziaływania na środowisko; realizacja zadań przyczyni się do usprawnienia żeglugi, także do podniesienia świadomości ekologicznej społeczeństwa. Będą to zatem pozytywne oddziaływania długoterminowe.

Przewidziana w koncepcji budowa sieci portów i przystani żeglarskich, a następnie wdrożenie systemu transportu multimodalnego, polegającego na powiązaniu transportu publicznego i indywidualnego drogami lądowymi oraz kolejowego z turystyką wodną, a także rowerową i pieszą, ma istotne znaczenie proekologiczne. Na wyróżnienie zasługuje możliwość uruchomienia transportu statkami pasażerskimi i tramwajami wodnymi. Szczególną wartość ma jachting żaglowy. Wyjątkowo edukacyjną rolę ma także propozycja powiązania turystyki wodnej z poznawczą, w odniesieniu nie tylko do walorów przyrodniczych, ale także – kulturowych, ze wskazaniem na zabytki klasy światowej.

Poszczególne przedsięwzięcia planowane w ramach koncepcji, a zakwalifikowane w analizie środowiskowej do odpowiedniej grupy inwestycyjnej: A, B, C, D, E można zestawić następująco:

- **w grupie A** konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z zaleceniem przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko w pełnym zakresie. Dotyczy to:
 - 10-u zadań w województwie lubuskim,
 - 2-ch zadań w województwie wielkopolskim,
 - 6-u zadań w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 15-u zadań w województwie pomorskim,
- **w grupie B** konieczne będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ewentualna potrzeba sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko określona zostanie właściwym postanowieniem. Dotyczy to:
 - 10-u zadań w województwie lubuskim,
 - 11-u zadań w województwie wielkopolskim,
 - 10-u zadań w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 10-u zadań w województwie pomorskim,

- w **grupie C** wskazane będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 dla przedsięwzięć ujętych w Koncepcji, co dotyczy:
 - 9-u zadań w województwie lubuskim,
 - 13-u zadań w województwie wielkopolskim,
 - 10-u zadań w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 15-u zadań w województwie pomorskim,
- w **grupie D i E**, zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, brak jest podstaw prawnych do postawienia wymogu uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Do grupy tej zakwalifikowano:
 - 4 zadania w województwie lubuskim,
 - 7 zadań w województwie wielkopolskim,
 - 14 zadań w województwie kujawsko-pomorskim,
 - 16 zadań w województwie pomorskim.

Poszczególne przedsięwzięcia planowane w ramach Koncepcji i zakwalifikowane w analizie środowiskowej do odpowiedniej grupy inwestycyjnej (A, B, C, D, E) zestawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Zestawienie ilościowe grup inwestycyjnych, planowanych w ramach MDW E-70

Tab.1. Quantitative composition of investment groups, planned in MDW E-70

WOJEWÓDZTWO	Ilość zadań zakwalifikowanych do poszczególnych grup inwestycyjnych				RAZEM
	A	B	C	D i E	
LUBUSKIE	10	10	9	4	33
WIELKOPOLSKIE	2	11	13	7	33
KUJAWSKO-POMORSKIE	6	10	10	14	40
POMORSKIE	15	10	15	16	56
RAZEM	33	41	47	41	162

Część przedsięwzięć będzie realizowana na obszarach objętych Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000. Możliwości gospodarczego wykorzystywania tych terenów określa, zgodnie z właściwymi dyrektywami Wspólnoty Europejskiej, ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z p.zm.). Ustawa ta dopuszcza prowadzenie na tych obszarach działalności gospodarczej nie zagrażającej siedliskom przyrodniczym oraz nie wpływającej negatywnie na gatunki roślin i zwierząt objętych ochroną. Wśród przedsięwzięć realizowanych w ramach Koncepcji dotyczyć to będzie 80 obiektów zakwalifikowanych do grupy inwestycyjnej A i C.

Podsumowanie

Transport wodny z założenia przynosi mniej szkód środowiskowych niż transport kołowy, a jego rozwój jest preferowany w Unii Europejskiej. Rozbudowa śródlądowych dróg wodnych, zarówno dla celów turystycznych, jak i przewozów towarowych, jest przedmiotem szeregu prac badawczych oraz dokumentów strategicznych. Jednym z nich jest „Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Brda, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski Międzynarodowa Droga Wodna E70)”, dlatego też jej realizacja musi przebiegać zgodnie z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju, przy uwzględnieniu uwarunkowań przyrodniczych.

Z uwagi na bardzo ogólne przedstawienie w Koncepcji zakresu rzeczowego kolejnych zadań, nie można jednoznacznie ocenić stopnia oddziaływania poszczególnych obiektów na elementy środowiska. Określenie intensywności i zakresu oddziaływania danego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementy objęte ochroną przyrody (również obszary Natura 2000), wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz środowiskowych w oparciu o dokumentację projektową. Wynikiem tych analiz będzie każdorazowo opracowanie Karty informacyjnej przedsięwzięcia, a dla obiektów wskazanych przez odpowiednie organy administracji – Raportów oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w zakresie uzgodnionym z Regionalnymi Dyrektorami Ochrony Środowiska oraz Inspektorami Sanitarnymi. Dokumenty te będą niezbędne dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzji środowiskowej) oraz pozwolenia na budowę danego obiektu.

Literatura

1. BECK C.H.: *Międzynarodowe zarządzanie środowiskiem – Tom 2 – Instrumenty i systemy zarządzania*, Warszawa 2005
2. KOŁODZIEJCZYK U., HUDAK M.: *Analiza środowiskowa oddziaływania obiektów zawartych w „Koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E70)”*, Redan – Biuro Projektowo-Inżynierskie Sp. z o.o. w Szczecinie, Szczecin 2009
3. ŁOJEWSKI S.: *Ocena ekonomiczna i ekonomiczno-ekologiczna systemów technicznych i przestrzennych - zagadnienia metodyczne*, Wydawnictwo

- Uczelniane Akademii Techniczno-Rolniczej w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1997
4. LENART W., TYSZECKI A. [red.]: *Poradnik przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko*, NFOŚiGW, Warszawa 1998
 5. PRZYBYŁOWSKI P.: *Podstawy Zarządzania środowiskiem*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2005

THE DIVISION OF INVESTMENT OBJECTS OF THE INTERNATIONAL WATERWAY E70 FOR NEEDS OF ENVIRONMENTAL ANALYSIS

S u m m a r y

The strengthening of economic development by complex progress of inland navigation system and the water tourism of four provinces: the Lubuskie, the Wielkopolska, the Kujawy-Pomerania and Pomeranian, with its sustainability development principle is the basic aim of "The conception of spatial inland waterway east - west: Oder, Warta River, Notec River, Bydgoszcz Canal, Brda River, Vistula, Nogat River, Szarpawa River and the Vistula Bay revitalization (the planned in Poland International Waterway E70)". The announcement of European committee in matter of inland navigation the "NAI-ADES" promotion, integrated European programme of work for inland navigation – Brussels 2006, Preliminary project of spatial farm implements 2008-2033 conception and the state ecological Politics 2009-2012 with perspective on 2016 are the basis of Conception. Initiating of conception has to take into account environmental conditioning to.

This article is the introduction to environmental analysis of mentioned Conception and concerns the division of planned objects to investment groups.

Key words: waterway, inland waterway, Natura 2000 areas, areas of conservation