

Analiza wpływu planowanej drogi wodnej E40 na środowisko

25.10.2022 r.

Elżbieta Pendrak

Jeżeli chcemy, żeby ten kraj sprawnie funkcjonował, muszą istnieć obszary, gdzie przyroda jest ważniejsza niż człowiek”

Andrzej Kassenberg

SPIS TREŚCI

Wstęp	2
Rys historyczny rozwoju w Polsce żeglugi śródlądowej.....	2
Informacja na temat dostosowania polskiego prawodawstwa do przepisów UE	4
Analiza ogólna zaproponowanych trzech wariantów drogi wodnej E40	5
Informacja o stanie rzek wraz z dolinami na obszarze wytypowanym pod inwestycję	9
Wisła.....	10
Wieprz.....	11
Tyśmienica.....	12
Krzna.....	12
Bug.....	13
Analiza dotycząca zniszczenia ekosystemu wszystkich rzek i ich dolin wraz z dopływami oraz wód podziemnych występujących na tym obszarze	14
Nieodwracalne skutki realizacji projektu budowy drogi E40 dla środowiska naturalnego	21
Opłacalność budowy drogi wodnej E40 w porównaniu rozwoju infrastruktury kolejowej-analiza.....	23
Podsumowanie, wnioski oraz zalecenia	26

Wstęp

Niniejsze opracowanie pokazuje zagrożenia wynikające z planowanego zniszczenia ekosystemu polskich rzek. Wskazuje konsekwencje dla środowiska naturalnego, które spowodowałyby realizacja nieprzemyślanych inwestycji na rzekach, w dolinach i dorzeczach w środkowym biegu Wisły i Bugu.

Opracowanie ma na celu również rozpoznanie tematu, który określany jest w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”.¹ Główną intencją jest określenie możliwości zahamowania tej bardzo degradującej środowisko naturalne strategii, mającej na celu pozyskanie funduszy przeznaczonych na rozbudowę wodnych dróg śródlądowych wchodzących w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Rys historyczny rozwoju w Polsce żeglugi śródlądowej

Od wieków doliny rzeczne były najczęstszym miejscem powstawania osiedli ludzkich. Rzeka była źródłem wody pitnej, dostarczała pożywienia dla ludzi i zwierząt, umożliwiała rozwój rolnictwa na terenach przyległych oraz stanowiła ważny szlak migracyjny i handlowy. Z uwagi na bardzo słabo rozwiniętą sieć dróg lądowych z ubitą nawierzchnią, jedyną możliwością rozwoju gospodarczego regionu był właśnie transport wodny. Dlatego ludność wykorzystywała istniejące drogi wodne w celu transportu towarów. Drogą tą przede wszystkim przewożono zboża i produkty leśne. Rzeki stały się szlakami odgrywającym dużą rolę w systemie gospodarczym i transportowym.

Żegluga na rzekach polskich nie była jednak intensywna. Warunki spławu były uzależnione przede wszystkim od czynników naturalnych. Rzeki żeglowne w Polsce to rzeki nizinne, które rozlewały się szeroko, miały kilka odnóg, tworzyły starorzecza, wyspy i mielizny. W okresach letnich niosły mało wody, dlatego spław towarów odbywał się jedynie wczesną wiosną, przy wysokim poziomie wód, co stwarzało dogodne warunki do nawigacji. Słaby rozwój osadnictwa, brak portów i spichlerzy rzecznych położonych po obu brzegach rzeki utrudniały rozwój takiego transportu. Pomimo tego, rola rzek wzrastała przez kolejne wieki, ponieważ były one głównym szlakiem, przez który przepływały towary wielkogabarytowe do Gdańska.

¹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20160000711/0/M20160711.pdf>

Wisła w XIX w. stała się jednym z głównych szlaków przewozowych towarów na mapie Europy. Po 1918 r. próbowano przywrócić charakter żeglowny rzek, jednak przy zmianie układu granic państwa, dotkliwie zniszczonej części infrastruktury rzecznej oraz zmianie kierunku i ilości przewozów, radykalnie zmieniło się znaczenie żeglugi. Do dorzecza Wisły należała tylko połowa obszaru międzywojennej Polski, poza granicami kraju znalazło się też ujście rzeki.

Okres międzywojenny przyniósł regres w transporcie wodnym śródlądowym. Szlaki komunikacyjne żeglugi śródlądowej traciły znaczenie na rzecz rozbudowywanej kolei żelaznej. Po II wojnie światowej w obrębie Polski znalazły się całe dorzecza Wisły i Odry. Nad żeglownymi rzekami znalazło się siedem spośród dziewięciu największych polskich miast, z okręgiem przemysłowym Górnego Śląska włącznie.

Mimo tak sprzyjających warunków, żegluga śródlądowa była w Polsce jedną z najslabiej rozwijających się gałęzi transportu. Drogi wodne śródlądowe w Polsce zostały zepchnięte na margines. Częściowo odbudowano jedynie szlak wodny Odry. Wisłę użeglowniono na krótkich odcinkach dzięki inwestycjom przeciwpowodziowym i chroniącym środowisko wodne.

Rozbudowywana od zaborów sieć dróg kolejowych pozwoliła po wojnie dowozić towary wielkogabarytowe do niemal wszystkich miejscowości w Polsce. Szybkość dowozu towaru pociągiem towarowym, który może rozwijać prędkość 70–85 km/h i jest niezależny od pogody, był czynnikiem, który zdecydował o przewadze kolei nad żeglugą. Niedoinwestowane szlaki wodne straciły zasadnicze znaczenie. W rezultacie dziś po dawnej świetności szlaków wodnych towarowych pozostało jedynie wspomnienie.

Informacja na temat dostosowania polskiego prawodawstwa do przepisów UE

Drogi wodne klasyfikuje się według wielkości statków lub zestawów pchanych, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi na danym odcinku, przyjmując jako kryterium określenia klasy drogi wodnej największą długość i największą szerokość statku lub zestawu pchanego oraz minimalny prześwit pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Śródlądowe drogi wodne, w zależności od przypisanej im klasy, dzielą się na drogi o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym. Zostały one podzielone na siedem klas, przy czym ranga klasy rośnie wraz z numeracją:

- Ia, Ib, II oraz III o znaczeniu regionalnym,
- IV, Va, Vb o znaczeniu międzynarodowym.

Od czasu akcesji Polski do Unii Europejskiej, zmienione zostały przepisy ustawy – Prawo wodne w celu transpozycji przepisów wspólnotowych w zakresie polityki wodnej UE. Politykę tę wyznaczają trzy podstawowe dyrektywy:

- dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327 z 22.12.2000, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 15, t. 5, str. 275, z późn. zm.), tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna (dalej: RDW);
- dyrektywa 2006/118/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniem i pogorszeniem ich stanu (Dz. U. UE L 372 z 27.12.2006, str. 19);
- dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dz. U. UE L 288 z 6.11.2007, str. 27).

Najważniejszym przesłaniem RDW jest ochrona zasobów wodnych dla przyszłych pokoleń. Wprowadza ona zintegrowaną politykę wodną, mającą na celu zapewnienie ludziom dostępu do czystej wody pitnej po rozsądnej cenie, która umożliwi rozwój gospodarczy i społeczny przy równoczesnym poszanowaniu potrzeb środowiska.

Zgodnie z przepisami RDW planowanie gospodarowania wodami odbywa się w podziale na obszary dorzeczy. Zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) w chwili obecnej na obszarze Polski wyznaczonych jest 10 obszarów dorzeczy: Wisły, Odry, Dniestru, Dunaju, Jarftu,

Łaby, Niemna, Pregoty, Świeżej i Ücker. Dla każdego obszaru dorzecza opracowuje się Plan Gospodarowania Wodami (dalej: PGW).

Według RDW plany gospodarowania wodami są narzędziem planistycznym, które mają usprawnić proces osiągania celów środowiskowych. Stanowią one będą fundament podejmowania decyzji mających wpływ na stan zasobów wodnych oraz zasady gospodarowania wodami w przyszłości. PGW mają wpływ nie tylko na kształtowanie gospodarki wodnej, ale także na inne sektory gospodarki, w tym: przemysł, rolnictwo, leśnictwo, gospodarkę komunalną, transport, rybołówstwo czy turystykę. PGW powinny zostać uwzględnione w dokumentach planistycznych na poziomie krajowym i regionalnym, np. w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, strategii rozwoju województw czy w wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego. PGW jako dokumenty które obejmują działania zmierzające do spełnienia celów RDW nie stoją w sprzeczności z realizacją działań mogących wpłynąć na pogorszenie stanu wód, o ile działania te służą nadrzędnemu celowi społecznemu lub wynikają z przyjętych polityk, planów lub programów, a ich realizacja jest uzasadniona pod względem ekonomicznym, społecznym lub gospodarczym.

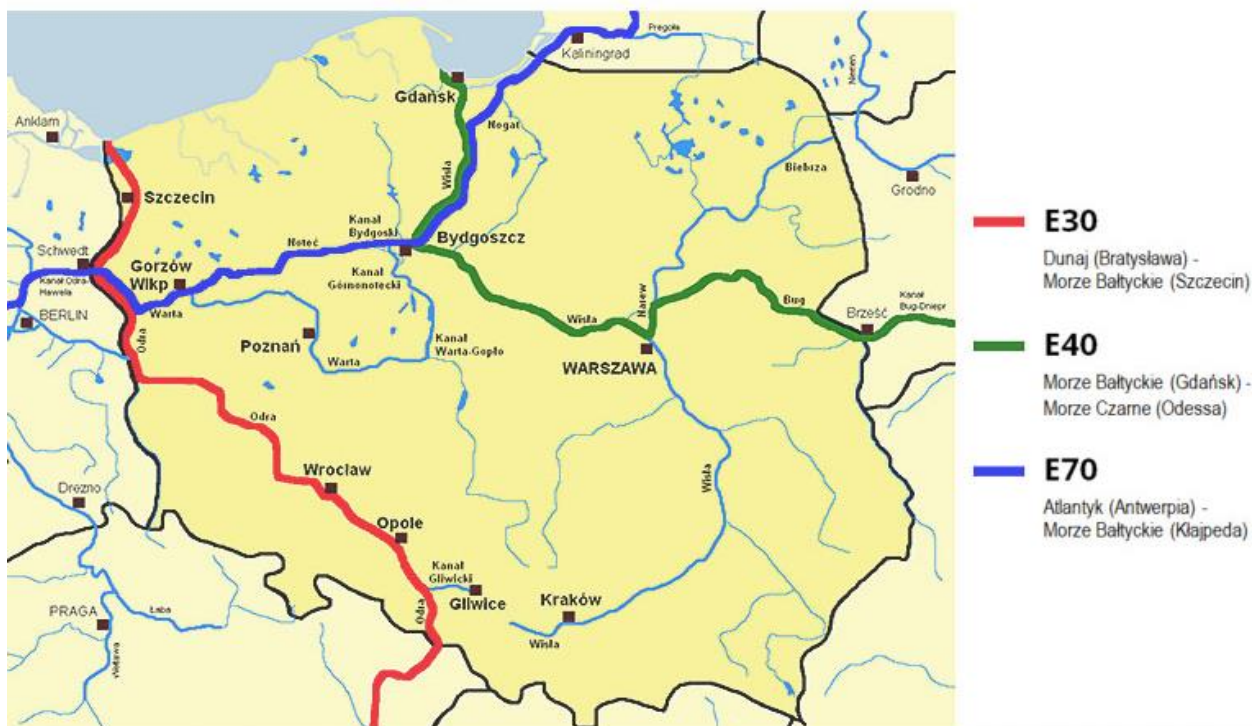
Jak wynika z analizy WWF, nie jest też prawdą, że rozbudowa wodnych dróg śródlądowych w Polsce wynika ze zobowiązań unijnego rozporządzenia o TEN-T. Unijne prawo nie przewiduje w Polsce tego typu dróg poza niewielkim odcinku na odrze granicznej w okolicy Szczecina.²

Analiza ogólna zaproponowanych trzech wariantów drogi wodnej E40

Na terytorium Polski znajdują się trzy szlaki wodne w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Są to:

1. Droga wodna E40, łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie,
2. Droga wodna E30, przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łącząca Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie
3. Droga wodna E70, łącząca Odrę z zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód

² <https://straznicy.wwf.pl/raport-analiza-prawna-wymagan-unijnego-prawa-ochrony-srodowiska-dotyczacych-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce/>



Rysunek 1- Międzynarodowe drogi wodne w Polsce³

Układ i długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Wisła była i jest zaniedbywana od 70 lat. Trasa relacji Brześć–Warszawa nie jest żeglowna, istnieje więc konieczność utworzenia tego odcinka. Jednak powierzchnia zlewni Wieprza, Tyśmienicy, Krzyny i Bugu na całej swojej długości to rzeki o znaczeniu regionalnym. Objęte są Europejską Siecią Natura 2000 utworzoną na terenie Polski. Dlatego modyfikacja biegu rzek i przystosowanie do pełnienia roli drogi wodnej klasy międzynarodowej nie mogą być brane pod uwagę.

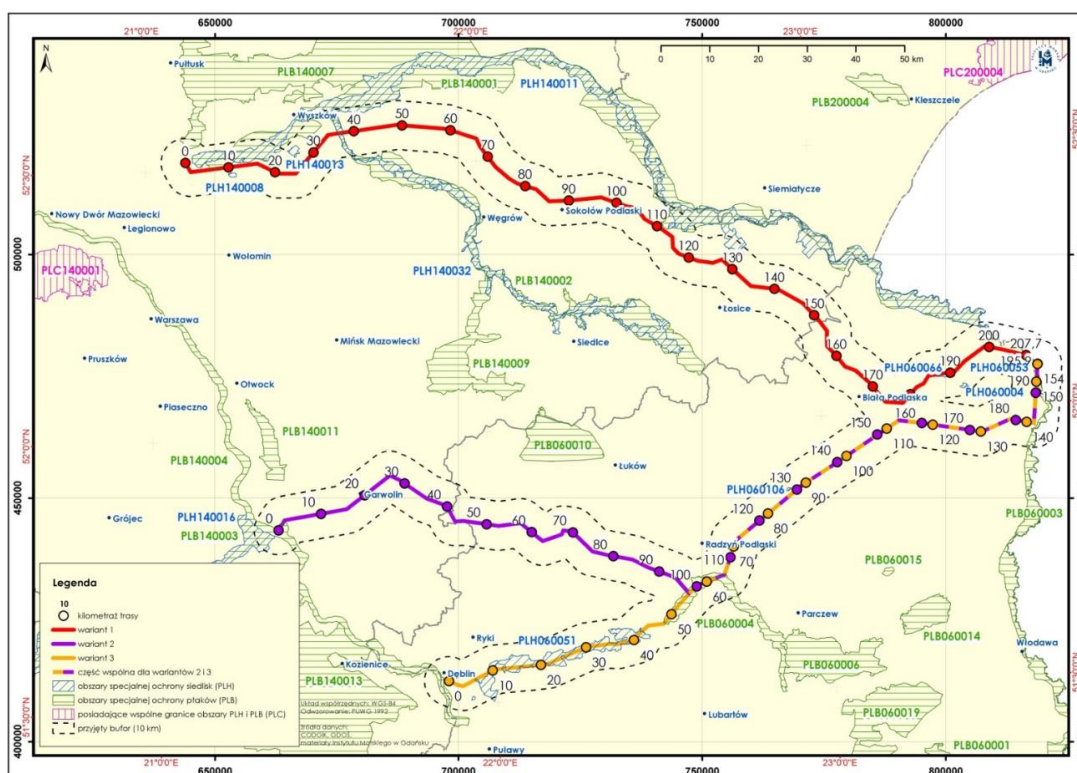
Gigantyczna rzeczna inwestycja, która ma służyć transportowi wodnemu dużych rozmiarów między Gdańskiem a ukraińskim Chersoniem, w ramach unijnego Programu Współpracy Transgranicznej Polska–Białoruś–Ukraina, powstała dzięki inicjatywie trzech regionów nadgranicznych: województwa lubelskiego, obwodu brzeskiego na Białorusi i obwodu wołyńskiego na Ukrainie. Międzynarodowe konsorcjum opracowało pierwszy raport dotyczący realizacji przedsięwzięcia. Wyłoniono trzy główne warianty budowy kanału E40, przebiegającego równolegle do biegu rzek. Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego

³ https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Plik:Miedzynarodowe_drogi_wodne_Polski.PNG

w Gdyni pod kierunkiem Marcina Kalinowskiego opracował raport i stwierdził, że główne zasilanie kanału planowane jest przy wykorzystaniu wód Wieprza, Krzyny, Bugu, Wisły oraz zbiorników retencyjnych.

Jako obszar potencjalnego oddziaływania Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 przyjęto obszary województw: mazowieckiego, lubelskiego i podlaskiego. Wskazać też należy, że budowa kluczowego dla całej trasy połączenia Wisła – Bug, dotyczyć będzie (w zależności od wyboru wariantu trasy) w szczególności województw mazowieckiego i lubelskiego.

Ze względu na projekt budowy drogi wodnej E40, który bardzo agresywnie ingeruje w przekształcenie rzeki Wisły w środkowym biegu i jej prawobrzeżnych dorzeczy, omówimy trzy warianty, które zostały wybrane jako realistyczne i bliskie spełnienia wszystkich wymogów stawianych drodze wodnej o znaczeniu międzynarodowym.



Rysunek 2 – Obszary Natura 2000 na tle trzech wariantów planowanej drogi wodnej⁴

⁴ Odbudowa drogi wodnej E40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planów, Instytut Morski w Gdańsku

Wariant I. Trasa północna o długości 207,8 km (oznaczona kolorem czerwonym). Ujście rzeki Muchawiec, Bug w okolicach Terespola, Polesie Brzeskie, Równina Kodeńska, Zakłęstość Łomaska, Równina Łukowska, Wysoczyzna Siedlecka, Równina Wołomińska, Dolina Dolnego Bugu, Zbiornik Dębe (Jezioro Zegrzyńskie) ujście Narwi do Wisły. Zakłada budowę całkiem nowego kanału żeglownego, międzynarodowego, zlokalizowanego równolegle do rzeki Bug, od jego środkowego biegu przy ujściu rzeki Muchawiec, wpływającej do Bugu z terenu Białorusi w okolicach Terespola.

Wariant II. Trasa środkowa o długości 195,9 km (oznaczona kolorem fioletowym). Ujście rzeki Muchawiec, Bug w okolicach Terespola, Polesie Brzeskie, Równina Kodeńska, Zakłęstość Łomaska - Kanał Wieprz-Krzna, Równina Parczewska, - Bystrzyca, - Pradolina Wieprza, Równina Łukowska, -Wysoczyzna Żelechowska, Równina Garwolińska, Dolina Środkowej Wisły, ujście Wilgi do Wisły.

Wariant III. Trasa południowa o długości 159,6 km (oznaczona kolorem żółtym). Ujście rzeki Muchawiec, Bug w okolicach Terespola Równina Kodeńska, Zakłęstość Łomaska -Równina Parczewska Pradolina Wieprza - Dolina Środkowej Wisły ujście Wieprza do Wisły.

Po analizie wariantów nasuwa się refleksja, że wszystkie trzy propozycje przebiegają przez najpiękniejsze tereny Polski wschodniej tj. przez krainy Polesia Lubelskiego, Nizinę Podlaską oraz przez środkowo-wschodnią Nizinę Mazowiecką u zbiegu Wisły, Narwi oraz Bugu. Obejmują sieć rzek powiązanych ze sobą przez zlewnie jako systemem przestrzenny, w skład którego wchodzi takie elementy, jak: sieć rzeczna, jeziora, bagna, mokradła, wody gruntowe i podziemne, szata roślinna, gleby, rzeźba terenu, podłoże geologiczne oraz obiekty antropogeniczne (np. budynki, drogi). Na obszarze przewidzianym pod inwestycję występują trzy duże rzeki: Wisła, Bugo-Narew i Wieprz, oraz niezliczona ilość większych i małych rzek, jezior, bagien, mokradel i małych lokalnych akwenów.

Studium Wykonalności planowanej drogi wodnej E-40 wskazuje, że wszystkie trzy warianty zakładają budowę kilkunastu nowych zapór na Wiśle i Bugu. Planowany do wykopania kanał przebiegać ma przez doliny rzek Bugu, Wilgi Wieprza i Krzny aż do Terespola. Kanał będzie budowany na wododziale i poza funkcją żeglowną ma pełnić również funkcję zaopatrzenia w wodę dla rolnictwa, jako że poziom piętrzenia wody w kanale ma być w założeniu wyższy niż poziom terenów przyległych (kanał ma powstać przez wykonanie wykopu i obustronnych obwałowań). Kanał ma być zasilany w wodę za pomocą przepompowni pobierających wodę z istniejącej sieci rzecznej lub wód podziemnych. Zastanawiające jest jednak, skąd ma się wziąć odpowiednia ilość wody? Województwo lubelskie należy już do obszarów coraz silniej dotykanych przez suszę,

a deficyt wody będzie narastać w związku z postępującym ociepleniem klimatu. Naukowcy ostrzegają, że na zapelnienie takiego kanału najprawdopodobniej nie wystarczy wody w istniejących okolicznych małych rzekach, pompowanie wody z Wisły byłoby zbyt kosztowne i być może technicznie niewykonalne, zaś wykorzystanie wody z Bugu niemal dwukrotnie zwiększyłoby częstotliwość susz w regionie, ze szkodą dla lokalnych mieszkańców, rolnictwa i unikatowych walorów przyrodniczych samej doliny Bugu. Wprawdzie wybrane warianty zakładają ominięcie samej doliny Bugu, ale za to powodują zniszczenie cennej przyrodniczo, zachowanej w stanie naturalnym rzeki Wieprz i jej doliny, w obszarze Natura 2000 Dolny Wieprz. Koryto Wieprza ma tam silnie meandrujący charakter, rzece towarzyszą liczne starorzecza i ekstensywnie użytkowane mokre łąki.⁵

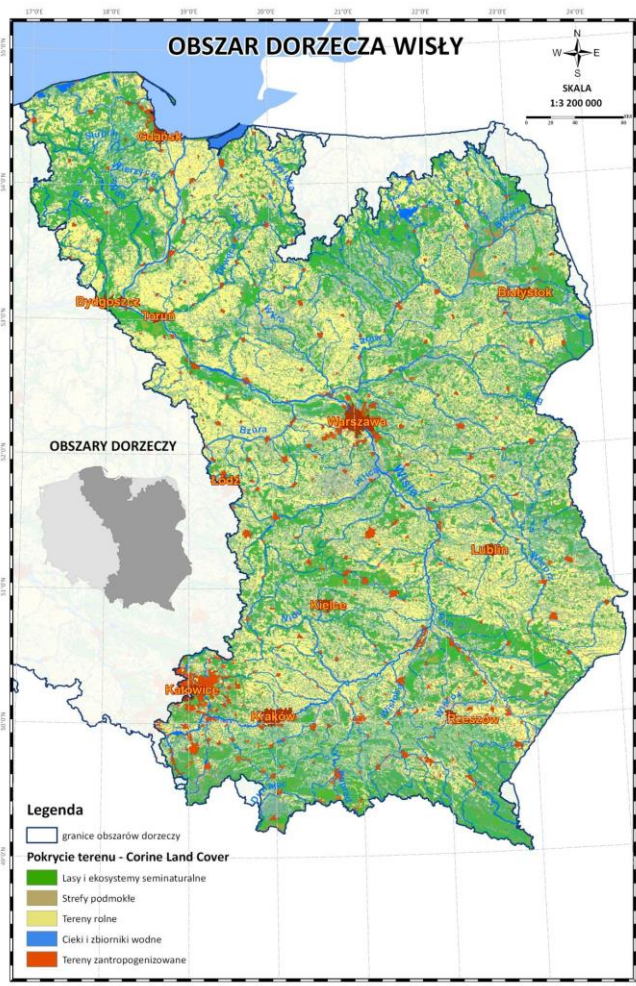
Informacja o stanie rzek wraz z dolinami na obszarze wytypowanym pod inwestycję

Polskich rzek dotyczy reżim śnieżno-deszczowy, który wyróżnia się wysokimi stanami wód wiosną. Wezbrania wiosenne następują, gdy rozpoczyna się proces topnienia śniegu, zwłaszcza w górach. Zjawisku temu dodatkowo sprzyjają zatory lodowe, które utrudniają odpływ wody do Bałtyku. Najniższe stany wód w rzekach Polski występują pod koniec lata i na początku jesieni (małe opady) oraz w zimie, kiedy to bardzo duża ilość wody jest magazynowana w postaci śniegu i lodu. Dalej przedstawiono charakterystykę rzek przewidzianych do "dewastacji".

Polską część zlewni Morza Bałtyckiego tworzą dwa dorzecza największych rzek: Wisły, o powierzchni 168,9 tys. km² (co stanowi 54 % powierzchni kraju), oraz Odry, o powierzchni 106,0 tys. km² (33,9 % powierzchni kraju). Wisła jest największą rzeką w zlewisku Morza Bałtyckiego i zarazem najdłuższą rzeką w Polsce. Płynie przez cały kraj, począwszy od Beskidu Śląskiego do Zatoki Gdańskiej. Wisła składa się z trzech zasadniczych biegów – górnego, środkowego i dolnego, które wyznaczone są przez największe jej dopływy: San i Bug. Nas interesuje środkowy bieg Wisły. Region Wodny Środkowej Wisły obejmuje Wisłę na odcinku od ujścia Sanu do Włocławka, zlewnię Bugu i Narwi, Krainę Wielkich Jezior Mazurskich, Wyżynę Lubelską i północną część regionu świętokrzyskiego.

⁵ Ewa Jabłońska i Wiktor Kotowski, Życie na bagnach – mokradła umożliwiają życie na Ziemi

Wisła



Rysunek 3 – Przebieg Wisły⁶ oraz obszar jej dorzecza w Polsce⁷

Wisła- najdłuższa i największa rzeka w Polsce o długości ok. 1 048 km. W okolicach Elbląga i Gdańska buduje deltę, rozdzielając się na kilka ramion, takich jak Nogat, Szarpawa czy Leniwka. Do Bałtyku uchodzi jednak sztucznym przekopem pod Świbnem. Klasa żeglowności - IVb międzynarodowy odcinek dolnej Wisły. Dolina Środkowej Wisły - objęta ochroną w ramach sieci Natura 2000 (kod obszaru: PLB140004), obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia).

⁶ https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmmap=gpPGW

⁷ <https://hydrobim.pl/ramowa-dyrektywa-wodna-2021/>

Wieprz



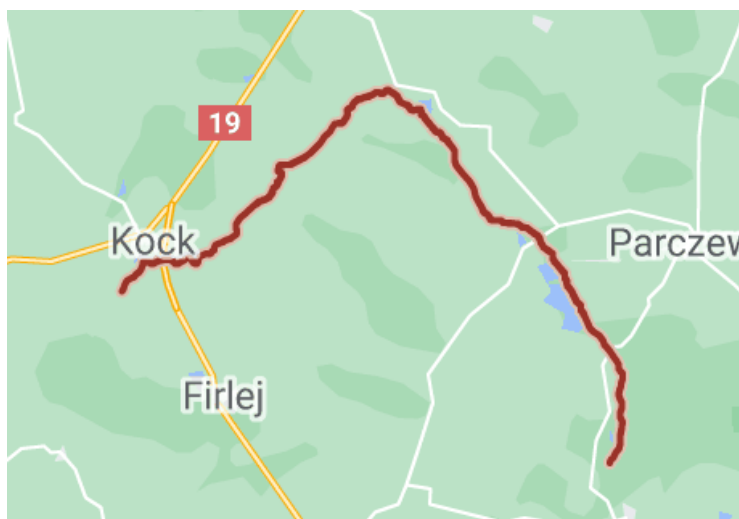
Rysunek 5 – Przebieg rzeki Wieprz⁸, meandrująca rzeka Wieprz⁹

Wieprz – jedna z największych rzek we wschodniej Polsce o długości 368,3 km. Ważniejsze dopływy: Tyśmienica, Bystrzyca, Świnka, Giełczew, Wolica, Łabuńka i Por. Przecina kilka krain geograficznych: Roztocze Środkowe, Padół Zamojski, Działy Grabowieckie, Obniżenie Dorohuskie, Płaskowyż Świdnicki, Wysoczyznę Lubartowską, Pradolinę Wieprza. Uchodzi do Wisły w okolicy Dębłina. Klasa żeglowności – regionalna. Dolina Dolnego Wieprza jest objęta ochroną w ramach sieci Natura 2000 (kod obszaru: PLH060051), specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa siedliskowa)

⁸ https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmap=gpPGW

⁹ http://www.miejscowosci.eu/wpis/legendy-o-wieprzy_id:153

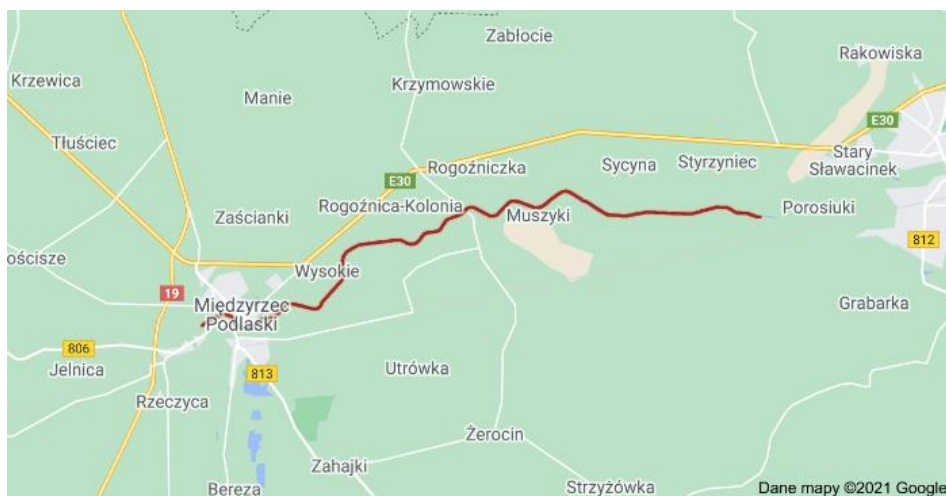
Tyśmienica



Rysunek 6 – Przebieg rzeki Tyśmienica¹⁰

Tyśmienica- rzeka Podlasia długości około 76 km. Przepływa przez Równinę Łęczyńsko-Włodawską, Równinę Parczewską i rejon stawów siemieńskich. Wpada do Wieprza pod Kockiem. Główne dopływy to: Bystrzyca, Piwonia I, Piwonia II, Czarna. Klasa żeglowna regionalna. Dolina Tyśmienicy jest objęta ochroną w ramach sieci Natura 2000 (kod obszaru: PLB060004), obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia)

Krzna



Rysunek 7 – Przebieg rzeki Krzna¹¹

¹⁰ <https://www.google.com/>

¹¹ Tamże

Krzna– lewy dopływ Bugu o długości 120 km. Powstaje z dwóch strumieni wypływających z lasów Łukowskich, uchodzi do Bugu. Przed ujściem naturalnie meandrująca oraz częściowo wyprostowana przez zabiegi hydrotechniczne zmieniając jej pierwotny charakter. Stan wód w dolnym biegu silnie uzależniony są od Bugu. Zachowały się liczne starorzecza. Klasa żeglowna regionalna. Forma ochrony w ramach sieci Natura 2000 (kod obszaru: PLH06_13), specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa)

Bug



Rysunek 8 – Przebieg rzeki Bug¹²

Bug– rzeka we wschodniej Polski, zachodniej Ukrainie i południowo-zachodniej Białorusi o długości 772 km. Źródło w Werchobużu na północnej Wyżynie Podolskiej na Ukrainie, wpływa do Zalewu Zegrzyńskiego. Czwarła co do wielkości rzeka Polski, jest dopływem Narwi. Nieuregulowana, dziko płynąca rzeka stanowi ewenement na skalę europejską. Obejmuje kilka regionów geologicznych i fizjograficznych. Klasa żeglowna regionalna. Dolina środkowego Bug jest objęta ochroną w ramach sieci Natura 2000 (kod obszaru: PLB060003), obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia)

¹² Tamże

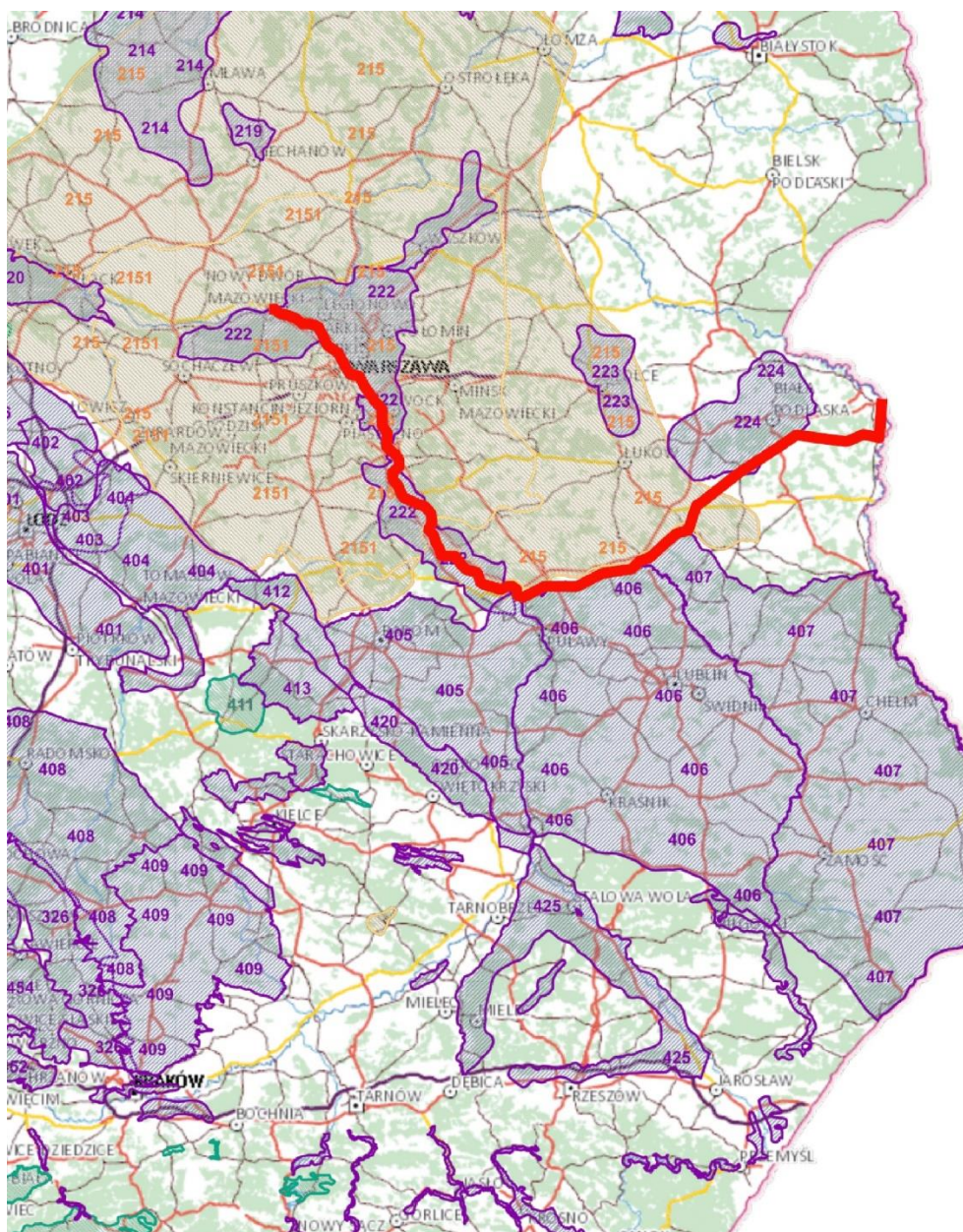
Analiza dotycząca zniszczenia ekosystemu wszystkich rzek i ich dolin wraz z dopływami oraz wód podziemnych występujących na tym obszarze

Woda nie jest produktem handlowym takim jak każdy inny, ale raczej dziedzictwem, które musi być chronione, bronione i traktowane jako takie – to ważne stwierdzenie jest jedną z zasad Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, nazywanej Ramową Dyrektywą Wodną. Dyrektywa jest aktem prawa wiążącego dla wszystkich państw członkowskich UE, a zatem i dla Polski. Dlatego konieczna jest walka o uratowanie rzek, ich dolin i przynależnych do nich ekosystemów. Znaczenie rzeki w życiu człowieka, w przyrodzie i w krajobrazie jest ogromne. Rzeka jest ekosystemem zintegrowanym z całym krajobrazem. To układ ekologiczny, w którego skład wchodzi część ożywiona i nieożywiona pewnej przestrzeni wodnego środowiska naturalnego. Każda rzeka ma określony obszar zasilania, który nazywa się zlewnią rzeczną. Jest to całość obszaru, z którego wody spływają do danej rzeki (jeziora, bagna itp.) lub jej fragmentu. Zlewnia dotyczy zarówno wód powierzchniowych i wód podziemnych.

Wody podziemne, zgodnie z definicją zawartą w RDW, są to jednolite części wód podziemnych GZWP obejmują wody podziemne, które występują w warstwach wodonośnych o porowatości i przepuszczalności, umożliwiających pobór znaczący w zaopatrzeniu ludności w wodę lub przepływ o natężeniu znaczącym dla kształtowania pożądanego stanu wód powierzchniowych i ekosystemów lądowych), które z wodami występującymi na powierzchni tworzą jeden ekosystem wodny. Zaburzenie nawet jednego z nich prowadzi w konsekwencji do postępującego niszczenia kolejnych jego elementów. Każda ingerencja w dno rzeki, każde przekopanie lub usunięcie roślinności, czy też odcięcie starorzecza, wpływa na pozostałe elementy złożonego „organizmu” rzeki.

W omawianym regionie istnieje pięć Głównych Zbiorników Wód Podziemnych widocznych na załączonej mapie poniżej:

- GZWP nr 215,
- GZWP nr 222 dolina środkowej Wisły (Warszawa–Puławy). Zbiornik- 2085km²,
- GZWP nr 224 Subzbiornik Podlasie. Zbiornik 1000km²,
- GZWP nr 406 Zbiornik niecka lubelska (Lublin). Zbiornik - 6650km²,
- GZWP nr 407



Rysunek 9 – Wody podziemne w Polsce z naniesionym przebiegiem drogi wodnej E40 (na czerwono)¹³

GZWp nr 222 - Dolina środkowej Wisły (Warszawa–Puławy). Zbiornik o powierzchni 2085 km². Zbiornik charakteryzuje się dużą zasobnością i odnawialnością wód podziemnych. Zasilany jest przez infiltrację opadów atmosferycznych oraz dopływów lateralnych z sąsiadujących obszarów. Główną bazą drenażu jest rzeka Wisła wraz z jej większymi dopływami (m.in. Pilica i Narew). Zbiornik Dolina Środkowej Wisły jest podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę

13

<https://geologia.pgi.gov.pl/arcgis/apps/MapSeries/index.html?appid=8d14826a895641e2be10385ef3005b3c>

miast i miejscowości położonych w jego obrębie, a zwłaszcza Warszawy oraz międzyrzecza Wisły i Narwi. GZWP nr 222 jest również obszarem zasilania dla głębiej położonych zbiorników: GZWP nr 215 Subniecka Warszawska i GZWP nr 215A Subniecka Warszawska – część centralna. W obrębie zbiornika możliwa jest również budowa dużych ujęć infiltracyjnych w dolinach rzek. Na obszarze zbiornika dominują wody dobrej jakości Zagospodarowanie przestrzenne na obszarze zbiornika GZWP nr 222 jest silnie zróżnicowane. Występują tereny silnie zurbanizowane, przemysłowe jak również intensywnie użytkowane rolniczo oraz bardzo duże kompleksy leśne i podmokłe (m.in. Kampinoski Park Narodowy). W obrębie zbiornika występuje wiele obszarów przyrodniczych objętych ochroną prawną (parki narodowe, obszary Natura 2000, rezerваты i inne) oraz obszary ochrony uzdrowiskowej.

GZWP nr 224 - Subzbiornik Podlasie. Zbiornik o powierzchni 1196,6 km². Położony jest we wschodniej części Polski na granicy Podlasia i Polesia. Obejmuje miasto Białą Podlaską, powiaty: bialski, łukowski, radzyński, łosicki i siedlecki. Zasilanie wód podziemnych GZWP nr 224 następuje pośrednio na drodze infiltracji opadów atmosferycznych w obrębie zbiornika oraz w wyniku ascenzji z poziomów głębszych (przesączanie pionowe).

Podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę ludności w tym regionie są wody podziemne. Stan jakości wód podziemnych na obszarze całego zbiornika zaklasyfikowano jako dobry. Rejon GZWP nr 224 to głównie tereny użytkowane rolniczo, w tym łąki, pastwiska i pola uprawne.

GZWP nr 406 - Zbiornik niecka lubelska (Lublin). Zbiornik o powierzchni 7476,66 km². Zlewnia powierzchniowa Wisły od Sanu do Wieprza. Główny zbiornik wód podziemnych nr 406 znajduje się w zachodniej części województwa lubelskiego. Jego granice stanowią: od zachodu rzeka Wisła, od wschodu i północy rzeka Wieprz, od południa linia miejscowości Biłgoraj–Janów Lubelski–Zaklików–Szczecyn.

Wody podziemne GZWP nr 406 są na obszarze jego występowania podstawowym i jedynym źródłem zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. Najwięcej wody pobiera się w obrębie zlewni Bystrzyca, gdzie są zlokalizowane ujęcia komunalne i przemysłowe dla Lublina. Obszar GZWP nr 406 jest rejonem typowo rolniczym z przewagą gospodarstw indywidualnych. Potencjalne ogniska zanieczyszczeń stanowią: oczyszczalnie ścieków, obszary nieskanalizowane, składowiska odpadów, magazyny paliw płynnych, fermy hodowlane, linie kolejowe, drogi oraz obszary, na których jest prowadzona intensywna produkcja rolnicza. Ze względu na odkryty charakter zbiornika poziom wodonośny jest zagrożony migracją zanieczyszczeń z powierzchni terenu i wymaga

ochrony jakości wód. dlatego dla zbiornika wydzielono obszar ochronny ze względu na występowanie w jego obrębie terenów podatnych i bardzo podatnych na zanieczyszczenie.

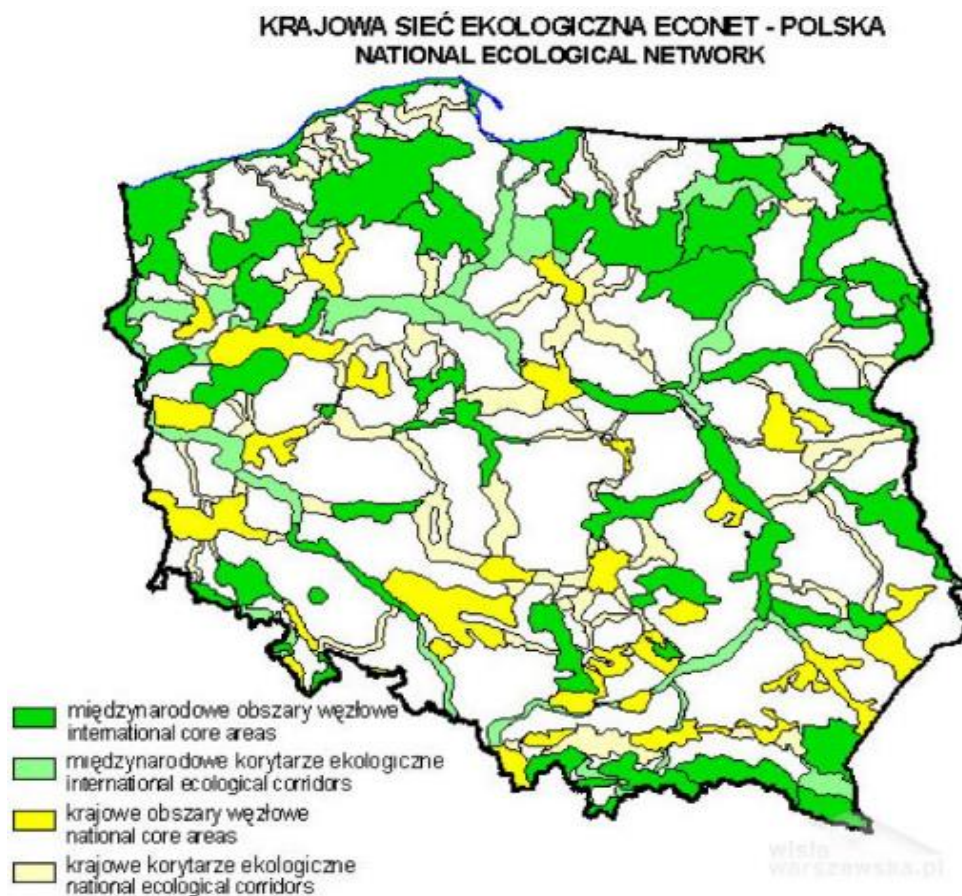
Zasoby wód podziemnych muszą pozostać nienaruszone i chronione z uwagi na konieczność utrzymywania ekosystemów lądowych zależnych od wody. Muszą pokrywać również zaopatrzenie ludności w wodę i stanowić rezerwę wody pitnej dla przyszłych pokoleń. Wody podziemne są podstawowym i jedynym na obszarze województwa lubelskiego i mazowieckiego źródłem zaopatrzenia w wodę do celów pitnych, gospodarczych i przemysłowych. Obecnie trudno jest precyzyjnie określić, jaki dokładnie będzie wpływ występujących susz i brak opadów atmosferycznych na ekosystemy i życie człowieka. Zasoby wodne są jednymi z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu. Jak daleko spowoduje to zaburzenia gospodarki wodnej? Bilans wykazuje, że w ostatnich latach na obszarach tych województw opady i woda zgromadzona w glebie są niewystarczające dla pokrycia zapotrzebowania roślin i człowieka.

Racjonalne podejście do problematyki gospodarki wodnej wymaga uwzględnienia zasobów wodnych nie tylko jako części systemu wodno-gospodarczego, lecz również jako czynnika tworzącego siedliska, których stan zależy od podejmowanych lub planowanych działań na terenie regionów pod planowane inwestycje wodne. Jest to szczególnie ważne zarówno dla ekosystemów zależnych od wód podziemnych, jak i w przypadku wykorzystywania wód podziemnych do zaopatrzenia ludności w wodę. Korzystanie z zasobów wód podziemnych musi odbywać się w sposób zrównoważony i nie może znacząco pogarszać stanu wód powierzchniowych i ekosystemów lądowych, ściśle zależnych od wód podziemnych, a także nie może istotnie pogarszać warunków zaopatrzenia ludności w wodę do picia.

Zasoby wód podziemnych na obszarach województwa lubelskiego i mazowieckiego będą zawsze podstawowym źródłem zaopatrzenia ludności w wodę. Ale będzie to możliwe przy racjonalnym ich wykorzystaniu, ochronie ilościowej i jakościowej, przy udaremnieniu dewastacji przyrody i ekosystemów wodnych przez bezsensowne inwestycje.

Walory przyrodnicze i krajobrazowe północnej części województw lubelskiego, mazowieckiego i podlaskiego sprawiają, że te rejony należą do najbardziej cennych przyrodniczo w Polsce. Specyficzne położenie wpływa na zróżnicowanie krajobrazu oraz bogactwo flory i fauny, co znajduje odzwierciedlenie w rozwiniętym systemie obszarów chronionych. Główne znaczenie w systemie powiązań przyrodniczych na Mazowszu i Lubelszczyźnie pełnią doliny rzeczne Wisły, Bugu i Wieprza. Rzeki te stanowią korytarze ekologiczne o bardzo istotnej roli

w europejskiej strategii ochrony różnorodności biologicznej tzw. paneuropejskie korytarze ekologiczne. Należą one do nielicznych dużych rzek w rejonie Europy Środkowej, które nie zostały całkowicie uregulowane. Wraz z Narwią tworzą w Kotlinie Warszawskiej największy w kraju i jeden z największych w Europie węzeł wodny.



Rysunek 10 – Krajowa sieć ekologiczna ECONET – POLSKA¹⁴

Krainy geograficzne usytuowana w części środkowo-wschodniej Polski w dorzeczu rzek Wisły, Wieprza i Bugu z nieujarzmioną jeszcze przez człowieka dziką przyrodą, charakteryzujące się niepowtarzalnym pięknem, naturalnie płynących rzek o zmiennym co do głębokości i szerokości korytem, tworzącymi liczne meandry i starorzecza. Dolin tych rzek mają bardzo bogatą zróżnicowaną florę i faunę.

Polesie lubelskie stanowi przepiękną krainę geograficzną usytuowaną w części środkowo-wschodniej Polski w dorzeczu rzek Wieprz i Bug. Jest to płaska rozległa równina z licznymi ciekami wodnymi oraz z naturalnymi jeziorami, w liczbie około 60. Są one czymś wyjątkowym w Polsce ze względu na pochodzenie krasowe.

¹⁴ Liro, A. 1995. Koncepcja krajowej sieci ekologicznej ECONET – Polska. Fundacja IUCN Poland.

Należy również nadmienić, iż region od strony północnej ku południowi przecina najdłuższy kanał w Polsce – Wieprz – Krzna. Polesie Lubelskie to kraina łąkowo-leśna. W skład Polesia lubelskiego wchodzi Równina Łukowska. To bogata przyrodniczo kraina położona w północno-wschodniej części Lubelszczyzny, położona między rzekami: Wieprzem i Tyśmienicą na północy oraz Liwcem i Muchawką na południu. Na terenie równiny łukowskiej znajdują się porośnięte jodłami rezerwaty Jata i Topór oraz Obszary Chronionego Krajobrazu. Również na tym obszarze znajduje się naturalna dolina dolnego Wieprza, z licznymi meandrami i starorzeczami. Najlepszy to przykład półnaturalnego krajobrazu dużej doliny rzecznej w tej części Polski. Dolina Wieprza pełni funkcję korytarza ekologicznego o randze krajowej. Jest również ważną ostoją siedlisk podmokłych i okresowo zalewanych łąk. Jest ostoją dla ptaków wodno-błotnych. Poleskie lasy tworzy bogatą szatę roślinną. Dominują bory bagienne, lasy mieszane, znaczne obszary zajmują podmokłe łąki, zarośla szuwarowe, a także zbiorowiska wodne i bagienne. Polesie Lubelskie to obszary krajobrazu prawnie chronionego, według ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody formami ochrony przyrody w Polsce

Nizina Mazowiecka, to region, przez który przepływają duże rzeki, w tym Narew, Wisła i Bug. Rzeki te ze wszystkich stron Niziny Mazowieckiej spływają ku Kotlinie Warszawskiej. Nizina Mazowiecka jest pozbawiona naturalnych jezior. Natomiast poniżej ujścia Bugu do Narwi wybudowano zaporę wodną i utworzono duży sztuczny zbiornik wodny, nazywany Jeziorem lub Zalewem Zegrzyńskim. Na terenie Niziny Mazowieckiej przed kilkudziesięciu laty przekopano dwa kanały. Jeden z nich, Kanał Żerański, powstał w latach 50. XX w. Współcześnie Kanał Żerański pełni głównie funkcje żeglugowe między Wisłą a Bugiem i Narwią. Drugi kanał, Wieprz–Krzna, został wybudowany w latach 1954–1961 dla celów melioracyjnych. Ma długość 140 km i jest najdłuższym kanałem w Polsce.

Większość obszaru zbiornika Zegrzyńskiego, ze względu na wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe, została włączona do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, część terenów objęto siecią Natura 2000. W rejonie wyróżnić można ponadregionalne korytarze ekologiczne prowadzące wzdłuż Bugu oraz Narwi i łączące się w Zalewie Zegrzyńskim. Doliny obu rzek odznaczają się niezwykle bogactwem zwierząt, w szczególności ptaków i stanowią szlak migracyjny o znaczeniu międzynarodowym. Doliny rzek wraz z przylegającymi terenami łąkowymi, leśnymi itp. tworzą sieć powiązań przestrzennych umożliwiających swobodną migrację nawet większym zwierzętom. Ważną rolę przyrodniczą pełnią jednak również korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym. Ich strukturę tworzą głównie zadrzewienia i zarośla, a funkcję uzupełniającą w stosunku do nich spełniają otwarte przestrzenie rolnicze oraz zieleń urządzona, towarzysząca zabudowie i ciągom komunikacyjnym.

Wszystkie rzeki duże i małe płynące przez rejon planowany pod inwestycję wodną, posiadają ogromną wartość przyrodniczą z uwagi na zachowane w ich dolinach cenne typy siedlisk, z wieloma wymierającymi w Polsce gatunkami flory i fauny. Są także jedynymi już, w zdominowanym przez człowieka krajobrazie, liniowymi strukturami pochodzenia naturalnego, a jako takie są bezcennym łącznikiem pomiędzy różnymi, izolowanymi fragmentami siedlisk przyrodniczych. Za ich pośrednictwem, zarówno bezpośrednio z nurtem rzeki, jak i wzdłuż ciągów zachowanych w bliskości jej koryta ekosystemów, różne gatunki roślin i zwierząt mogą przemieszczać się na dziesiątki i setki kilometrów: zarówno w górę, jak i w dół rzeki. Z chwilą wybudowania drogi wodnej E40 cały istniejący dzisiaj ekosystem będzie niemożliwy do odtworzenia i zniknie bezpowrotnie.

Po przeanalizowaniu wielu ogólnodostępnych materiałów i opracowań jednoznacznie można stwierdzić, że budowa drogi wodnej o międzynarodowej klasie E40 w jakimkolwiek wariantcie, przyczyni się do zniszczenia całych ekosystemów wodnych, wód powierzchniowych i podziemnych w tych makroregionach. Prace hydrotechniczne prowadzone na małych rzekach, strugach, bagnach, kanałach i rowach wodnych spowodują całkowity ich zanik, ponieważ zostaną one zniszczone.

Doliny rzek oraz związane z nimi ekosystemy i obiekty kultury materialnej należą do przyrodniczego i kulturowego dziedzictwa narodu. Zachowanie tego dziedzictwa należy pogodzić zarówno z zaspokojeniem bieżących potrzeb społecznych, jak i możliwościami zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń. Zasada zrównoważonego rozwoju w gospodarce wodnej oznacza dążenie do zaspokojenia potrzeb mieszkańców w sposób nieuszczipający dostępu do wody przyszłym pokoleniom, przy jednoczesnej ochronie ekosystemów wodnych i od wody zależnych w celu zachowania trwałości walorów przyrodniczych.

W Polsce cenne walory przyrodniczo-krajobrazowe dolin rzecznych i związane z nimi ekosystemy zostały objęte ochroną prawną (na podstawie Ustawy z 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody – Dz. U. z 2004 roku Nr 92, poz. 880) w celu zachowania ich wartości. Doliny rzeczne stanowią szczególny typ złożonego ekosystemu, który charakteryzuje się ciągłością przestrzenną i zmiennością zarówno w przekroju poprzecznym jak i podłużnym doliny. Struktura przyrodnicza dolin rzecznych jest niezwykle bogata i wyróżnia się występowaniem dużej różnorodności biologicznej, dlatego też często zasadniczy trzon obszarów chronionych ciągnie się wzdłuż dolin rzek.

Nieodwracalne skutki realizacji projektu budowy drogi E40 dla środowiska naturalnego

Rzeki i ich doliny na całym świecie należą do ekosystemów najbogatszych pod względem różnorodności biologicznej, a jednocześnie najbardziej zdegradowanych wskutek skażenia wody, regulacji koryt rzek, ograniczania obszarów zalewowych, przegradzania rzek budowlami piętrzącymi wodę. Mówiąc o rzece, najczęściej myślimy o wodzie, która w tej rzece płynie. Czasami przypominamy sobie, że rzeka to także koryto, czyli to, w czym owa woda płynie. Dużo rzadziej jednak zdajemy sobie sprawę, że rzeka to cały złożony ekosystem wraz z szeroką doliną, wodą gruntową i podziemną. Należy pamiętać, że wody gruntowe i podziemne są wyłącznym źródłem zasilania rzek w okresach bezopadowych oraz w znacznym stopniu kształtują warunki siedliskowe roślinności łąkowej i bagiennej obszarów podmokłych. Zatem zasoby wód podziemnych muszą pokrywać nie tylko potrzeby człowieka, lecz także ich część musi pozostać nienaruszona z uwagi na konieczność utrzymania ekosystemów lądowych zależnych od wody. Korzystanie z zasobów wód gruntowych i podziemnych musi odbywać się w sposób zrównoważony i nie może w sposób znaczący pogarszać stanu wód powierzchniowych i ekosystemów lądowych.

Ekosystem rzeczny jest niesłychanie złożony i funkcjonuje w ciągłej dynamice i równoważeniu się wielu procesów. Zaburzenie nawet jednego z nich prowadzi w konsekwencji do postępującego niszczenia kolejnych jego elementów. Każda ingerencja w dno rzeki, każde przekopanie lub usunięcie roślinności, czy też odcięcie starorzecza, wpływa na pozostałe elementy złożonego organizmu rzeki. Dynamiczny charakter ekosystemów rzecznych związany jest z szeregiem procesów zachodzących zarówno w korycie rzeki, jak i w jej dolinie. Procesy te stale zmieniają szczegóły przebiegu koryta i takie parametry jak: szerokość, głębokość, ukształtowanie dna i brzegów.

Rzeki wytypowane do regulacji w ramach autostrady E40 są zakwalifikowane jako drogi wodne śródlądowe o znaczeniu regionalnym klasy Ia, Ib, II. Istnieje realna obawa, że zmieniając klasę żeglowną rzek na szlak międzynarodowy zostaną one całkowicie zniszczone wraz z dolinami, dorzecziami i ich dopływami. Wszystkie rzeki przebiegają też przez obszary Natura 2000.

Plany wszelkich inwestycji, prac hydrotechnicznych czy zmian w użytkowaniu w dolinach rzecznych wyznaczonych jako obszary Natura 2000 będą podlegały tzw. ocenom oddziaływania na środowisko w celu określenia ewentualnego wpływu projektowanych działań na stan ochrony określonych rodzajów siedlisk populacji gatunków. Zgodnie z postanowieniami Dyrektywy Siedliskowej ewentualna utrata

wartości przyrodniczych obszaru spowodowana przez ludzi może zostać usprawiedliwiona jedynie ważnym interesem społecznym lub bezpieczeństwem publicznym. Członkowie UE, w tym Polska, zadeklarowały przyjęcie jej postanowień do swojego ustawodawstwa. Wdrożenie RDW jest związane z osiągnięciem przez państwa członkowskie do roku 2015 systematycznej poprawy stanu ekologicznego swoich wód powierzchniowych. Dotyczy to zarówno jakości wody, a zatem uwolnienie jej od zanieczyszczeń, ale także odbudowania różnorodności biologicznej związanej z tymi wodami.

Wielka planowana wodna autostrada E40 od Odessy do Gdańska, jest całkowicie sprzeczna z interesem społecznym i Ramową Dyrektywą Wodną. Wraz z narastającym ociepleniem klimatu i powtarzającymi się suszami, istnieje groźba, że w rzekach, które zostaną poddane przebudowie nie będzie wody, zwiększy się stopień zagrożenia powodziowego, spowoduje to straty gospodarcze, oraz powstaną konflikty społeczności o wodę. Realizacja projektu całkowicie zdevastuje fragment polskiej przyrody o europejskim znaczeniu. Polska ma mało wody, a zasoby polskich wód należą do najniższych w Europie.

Inwestycja ta zdegraduje Dolinę Środkowej Wisły (obszar Natura 2000 PLB140004) na odcinku od Płocka, przez Warszawę do Dębina, z mnóstwem piaszczystych łąk, koloniami mew, rybitw i ptaków siewkowych. Ponadto na tym odcinku znajduje się 13 rezerwatów przyrody o łącznej powierzchni ponad 5 tys. ha. Zniszczony zostanie także obszar Natura 2000 PLH060051 Doliny Dolnego Wieprza wraz z meandrami i szeroką doliną rzeczną. Zdegradowana w sposób nieodwracalny zostanie dolina Tyśmienicy ze stanowiskami wodniczki, obszar Natura 2000 PLB060004. Przystanie istnieć dolina rzeki Krzyny: Kod obszaru: PLH06_13 Natura 2000. Głównym celem ochrony jest ochrona siedlisk motyli: modraszek teleius, czerwończyk nieparek, czerwończyk fioletek. *Lycaena helle* ma tutaj silną populację; w przypadku modraszka teleiusa i czerwończyk nieparka chodzi o uzupełnienie luki geograficznej w występowaniu. Zniszczeniu ulegnie, dolina środkowego Bugu. Kod obszaru: PLB060003. W ostoi stwierdzono co najmniej 22 gatunki ptaków, w tym 9 wpisanych do Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. Do lęgów przystępuje tu przynajmniej 1% krajowej populacji: błotniaka łąkowego, bociana białego, derkacza, dzięcioła biało-grzbieczonego, rybitwy białowąsej, rybitwy czarnej, rybitwy biało-skrzydłej, zimorodka, piskliwca, krwawodzioba i rycyka. Ostoje zasiedla również ponad 5% krajowej populacji brzegówki, czyli ponad 10 tys. par. ponadto w ostoi stwierdzono 8 gatunków ptaków migrujących wpisanych do załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Stwierdzono w nim również wysokie zagęszczenia bąka, błotniaka stawowego, podróżniczka i jarzębatki. Są to obszary położone na terenie województwa lubelskiego.

Dewastacja dolin rzecznych to nie zagrożenie, to nieodwracalna strata w ekosystemach wodnych na tych obszarach. Nie da się zminimalizować ani zrekomensować strat w systemach wodnych. Przekształcenia hydromorfologiczne koryt i dolin oraz zmiany parametrów fizykochemicznych wody stanowią zagrożenie dla licznych gatunków zwierząt.

Najpoważniejszym zagrożeniem dla ludzi, związanym z rozwojem dróg wodnych jest wzrost zagrożenia powodziowego. Odcięcie koryt od terenów zalewowych, skrócenie długości rzek poprzez prostowanie łuków oraz utrzymywanie wymaganego przez żeglugę wysokiego poziomu wód w korytach szlaków żeglownych to bezpośrednie przyczyny zwiększenia częstotliwości i zasięgu niszczących powodzi.

Powinniśmy przez cały czas przypomnieć decydentom i opinii publicznej, że rzeki tworzą niezwykle wartościowe ekosystemy i należą do dóbr wspólnych wszystkich ludzi, jak i innych istot. Zamiast promować nierealne dzisiaj marzenia o nowych szerokich i bezkresnych drogach wodnych, władze krajowe i samorządowe powinny wspierać inicjatywy lokalnej społeczności zamieszkującej tereny w pobliżu rzek, do ochrony dobra wspólnego jakim jest rzek.

Zniszczenie rzek i masowa żegluga towarowa wyeliminuje rekreacyjne korzystanie z rzek przez miłośników sportów wodnych czy turystyki przyrodniczej. Rzeki stanowią istotny element lokalnej tożsamości kulturowej, a ich degradacja zniszczy tę więź nieodwracalnie.

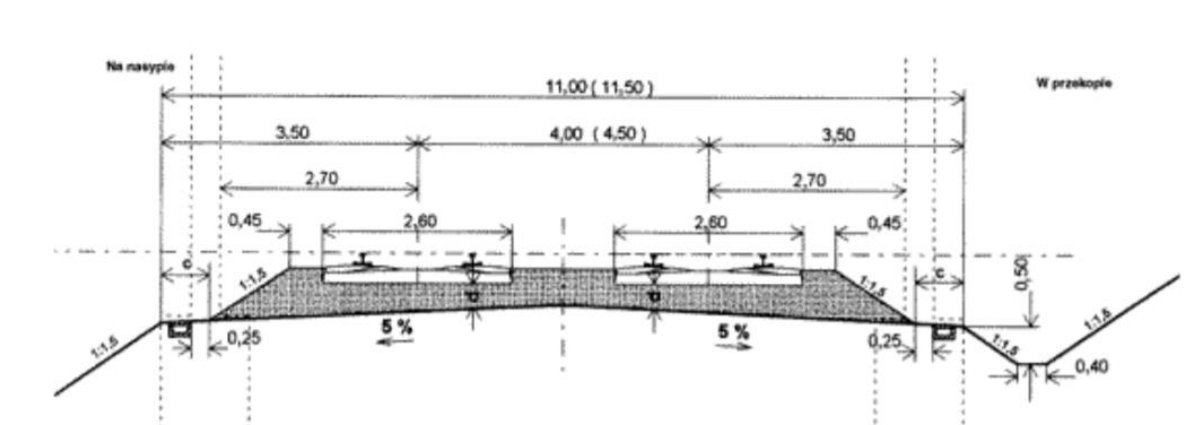
Program rozwoju drogi wodnej E40 stanowi realne zagrożenie dla dobrze prosperującej branży turystycznej. Negatywnym skutkiem gospodarczym będzie spadek atrakcyjności uregulowanych rzek z punktu widzenia turystyki i rekreacji – w tym przyrodniczej, wędkarskiej, kajakowej czy związanej z rozwojem żeglugi sportowej i tradycyjnej. Polskie rzeki posiadają szczególne walory krajobrazowe, dzięki którym różne formy turystyki wodnej są w naszym kraju bardzo rozwinięte. Wodna turystyka przyrodnicza, czy kajakarstwo są trudne do pogodzenia z celami regulacji rzek na potrzeby intensywnej żeglugi towarowej. Szansę na rozwój również stracą przede wszystkim obszary o wysokich wskaźnikach bezrobocia oraz zagrożonych wykluczeniem

Opłatność budowy drogi wodnej E40 w porównaniu rozwoju infrastruktury kolejowej- analiza

Pod względem czasu potrzebnego do przewozu towarów, transport rzeczny wypada zdecydowanie gorzej od transportu kolejowego. Średni czas rejsu barki

płynącej w górę rzeki to 10 km/h, a w dół 25 km/h. Całkowita długość dróg wodnych różnych klas to 3660 km, z czego tylko 214 km to drogi wodne IV - V klasy żeglowności. Całkowita długość sieci kolejowej w Polsce wynosi 18 000 km. Również pod względem ograniczania emisji CO₂ transport kolejowy wypada znacznie lepiej. Emisyjność kolei dla dwutlenku węgla to 15,6 g/tkm (gramów na tonokilometr pracy przewozowej), podczas gdy dla transportu rzeczno to 50,63 g/tkm.¹⁵

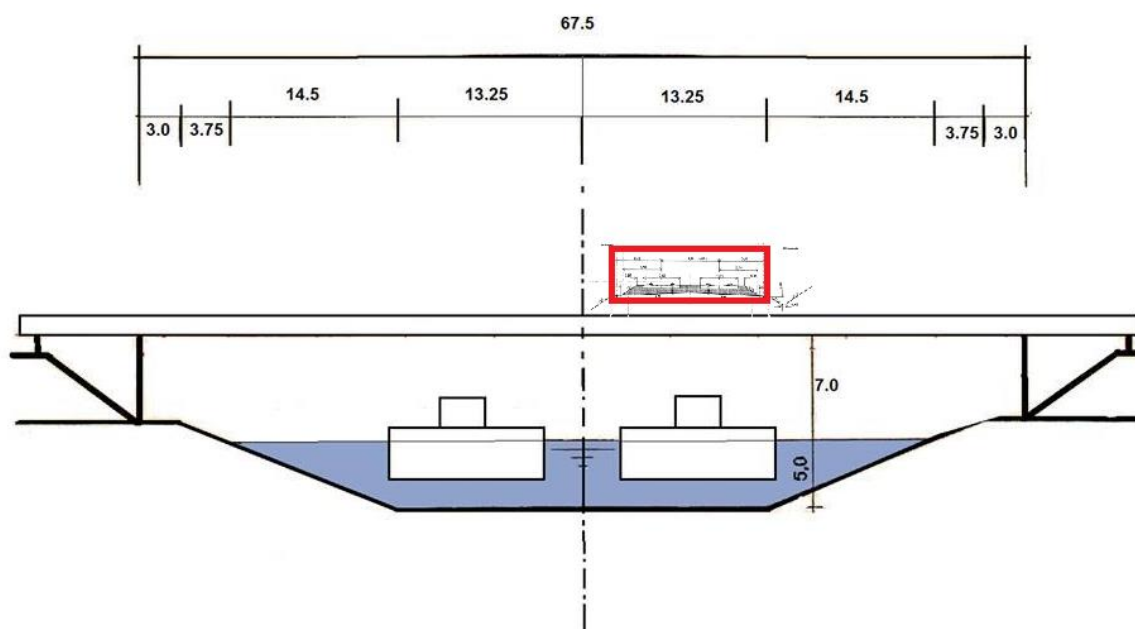
Warto w takim przypadku zadać pytanie. Droga kolejowa czy droga wodna? Rozważanie zaczniemy od szerokości „pasa drogowego”. W przypadku drogi wodnej, w skrajnie niekorzystnym przypadku, może to być ingerencja w obszar całej zlewni rzeki, z której czerpie wodę. Za przykład niech posłuży kanał Wieprz-Krzna – jego powstanie przekształciło stosunki wodne na obszarze 40 tys. ha gruntów ornych i 80 tys. ha użytków zielonych w całym basenie Tyśmienicy, a nie jest to kanał żeglowny – jest wąski i nie ma tam rozbioru wody na potrzeby śluzowania. Porównajmy jednak szerokości „netto” obu rodzajów dróg jako przeszkód terenowych. Bezpośrednie przekształcenie terenu pod kanał szacować należy na 40 m. W przypadku magistralnej linii dwutorowej będzie to w koronie toru 11,5 m (korona to w przybliżeniu tłuczeń i to, co na nim).



Rysunek 11 – Przekrój przez pierwszorzędną linię kolejową¹⁶

¹⁵ Raport Fundacji WWF Polska „Żegluga czy kolej? Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku”

¹⁶ <http://il.pw.edu.pl/~zuraw/pliki/Projektowanie%20linii%20kolejowych.pdf>



Rysunek 12 – Przekrój przez drogę wodną klasy Vb, o szerokości drogi wodnej 40m (szerokość profilu trapezowego na lustrze wody 54m)¹⁷, z naniesioną linią kolejową z zachowaniem skali (dla widoczności linię kolejową ujęto w czerwonym obramowaniu)

Drogi kolejowe są bardziej ekonomiczne, mniej agresywne dla środowiska naturalnego i szybsze. Teren pod budowę nowego torowiska jest o wiele mniejszy niż tor wodny. Drogi kolejowe mogą być lokalizowane wzdłuż dróg szybkiego ruchu. Za rozwojem ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej, przemawiają najnowsze badania. Kolej emituje mniej szkodliwych substancji do środowiska niż żegluga śródlądowa. Pod względem emisji gazów cieplarnianych, żegluga towarowa wprawdzie jest korzystniejsza od transportu samochodowego, natomiast przegrywa ze współczesną koleją,

Wydatki na infrastrukturę wodną ze względu na jej niekonkurencyjność (dłuższa trasa, prędkość komunikacyjna 10 km/h, brak przewozów osób) oraz olbrzymiej ingerencji w środowisko, są w obecnej sytuacji Polski, propozycją najgorszego z możliwych wydania środków publicznych. Są przykładem skrajnego marnotrawstwa i wskazują na nieuzasadnione faworyzowanie grup interesów związanych z transportem śródlądowym.

¹⁷ <https://www.infomare.pl/wplyw-budowy-kanalu-odra-dunaj-laba-na-polska-i-europejska-zegluga-srodladowa/>

Podsumowanie, wnioski oraz zalecenia

1. Zasoby polskich wód należą do najniższych w Europie.
2. Rządowe plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych grożą zniszczeniem czterech rzek i przygotowywane są z pominięciem lokalnych społeczności, na życie których regulacja rzek będzie miała największy bezpośredni wpływ.
3. Autostrada wodna E40 od Odessy do Gdańska jest całkowicie sprzeczna z interesem społecznym i Ramową Dyrektywą Wodną. Jej wytoczenie doprowadzi niechybnie do większej częstotliwości powodzi, suszy, konfliktów oraz zniszczenia siedlisk w jej otoczeniu.
4. Wody podziemne na obszarach województwa lubelskiego i mazowieckiego powinny pozostać podstawowym źródłem zaopatrzenia ludności w wodę. Budowa autostrady wodnej i realizacja związanych z nią inwestycji hydrotechnicznych ograniczą możliwość pozyskania z tych źródeł wody pitnej. W interesie państwa jest ochrona zasobów wód podziemnych.
5. Rozwój dróg wodnych jest wprost powiązany ze wzrostem zagrożenia powodziowego. Odcięcie koryt od terenów zalewowych, skrócenie długości rzek poprzez prostowanie łuków oraz utrzymywanie wymaganego przez żeglugę wysokiego poziomu wód w korytach szlaków żeglownych to bezpośrednie przyczyny zwiększenia częstotliwości i zasięgu niszczących powodzi.
6. Zniszczenie rzek i masowa żegluga towarowa wyeliminuje rekreacyjne korzystanie z rzek przez miłośników sportów wodnych czy turystyki przyrodniczej. Rzeki stanowią istotny element lokalnej tożsamości kulturowej, a wpływy z turystyki wokół rzek wzmacniają nadszarpnięte budżety samorządów.
7. Niskoemisyjny transport towarowy w Polsce należy rozwijać przede wszystkim na torach. Kolej jest szybsza, bardziej ekonomiczna i bardziej ekologiczna od śródlądowego transportu wodnego. Transport wodny nie pozwoli też nigdy na dostarczenie towarów do wszystkich aglomeracji w kraju.

Elżbieta Pendrak – technolog wody i ścieków z ponad 35-letnim doświadczeniem w przedsiębiorstwach komunalnych, w administracji państwowej i samorządowej w działach gospodarki wodno-ściekowej odpadowej, zieleni, melioracji. Od wielu lat zajmująca się projektowaniem i kompleksową gospodarką na terenach zieleni miejskiej. Współtwórczyni wytycznych do konkursu urbanistyczno-

architektonicznego na zagospodarowanie doliny rzeki Uherki w granicach miasta Chełma i gminy Chełm na odcinku między zbiornikami Żółtańce – Stańków. Członek Lubelskiego Oddziału Stowarzyszenia Naukowo-Technicznego Inżynierów i Techników Ogrodnictwa w Lublinie, w przeszłości prezes Stowarzyszenia Lokalna Akcja na Rzecz Środowiska Ziemi Chełmskiej "LAŚ" w Chełmie.

Literatura:

1. Wikipedia
2. Hydroportal
2. Rzeki. Przemysław Biernat (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie)
3. Stanowisko Koalicji Ratujmy Rzeki (KRR Otop. Kosztowna droga wodna E40 | ekspertyza ekonomiczna)
4. PROGRAM GOSPODARKI WODNEJ WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO na lata 2019 – 2023
5. Planowany rozwój polskich dróg wodnych zagrożeniem dla kulturowych usług rzek Turystyka Kulturowa
6. Porty | Żegluga – Polska Dokąd zmierza Polska w żegludze śródlądowej? |Przemysław Farsewicz
7. Jeśli powstanie ten kanał, rzeki i torfowiska zostaną zdegradowane. Szlak wodny E40 zagrożeniem dla Lubelszczyzny Alina Pospischil 22 czerwca 2019 Wyborcza Lublin
8. Analiza niektórych możliwych oddziaływań potencjalnej budowy międzynarodowej drogi wodnej E40 w Polsce na uwarunkowania hydrologiczne i środowiskowe pobliskich rzek i mokradeł dla odcinka pomiędzy granicą polsko-białoruską a rzeką Wisłą. Mateusz Grygoruk, Ewa Jabłońska Paweł Osuch, Paweł Trandziuk.
9. ŚRODOWISKOWE ASPEKTY GOSPODARKI WODNE Monografia zbiorowa pod redakcją Ludwika Tomiałowicza i Andrzeja Drabińskiego
10. TRANSPORT WODNY W ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJE. Ryszard Rolbicki, Krystyna Wojewódzka-Król, Aleksandra Gus-Puszczewicz
11. NIK o żegludze śródlądowej 03 KWIETNIA 2014 06:49
12. WWF Polska Zdrowe rzeki – recepta na zmianę klimatu

13. Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły
Warszawa, 2011 KZGW Krajowy zarząd Gospodarki Wodnej

14. Przyroda Dolin Rzecznych Krzysztof Świerkosz, Jacek Betleja, Robert Wawręty