

**KOMPLEKSOWE ZAGOSPODAROWANIE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG  
WODNYCH W ŚWIETLE IDEI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**

Rozwój transportu wodnego śródlądowego potrzebuje odpowiednio zagospodarowanych dróg wodnych gwarantujących określone w klasyfikacji parametry nawigacyjne. W procesie zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych powstaje jednak wiele kontrowersji i sprzeciwów wynikających z faktu niezrozumienia roli dróg wodnych w gospodarce wodnej.

Większość zgłaszanych zastrzeżeń do zagospodarowania dróg wodnych wynika z dość jednostronnego podejścia do tej inwestycji, każdy podmiot ocenia inwestycję tylko przez pryzmat swoich potrzeb. Także nierównomierne rozłożenie potrzeb w czasie i przestrzeni sprawia, że realizowane na śródlądowych drogach wodnych inwestycje nie zawsze uwzględniają potrzeby wszystkich podmiotów, a transport wodny śródlądowy postrzegany jest często jako utrudnienie i jego potrzeby bywają w niektórych krajach niedoceniane.

Kontrowersje powstające w związku z realizowanymi na śródlądowych drogach wodnych inwestycjami dowodzą, że istnieje potrzeba badań pozytywnych i negatywnych dla społeczeństwa, środowiska i gospodarki skutków kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych. **Celem** niniejszej dysertacji jest wykazanie znaczenia kompleksowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych dla zrównoważonego rozwoju. Dla tak określonego celu pracy sformułowano dwie główne **hipotezy badawcze** :

- 1) kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych jest zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju,
- 2) kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły może przynieść korzyści w regionach zlokalizowanych nad tą drogą wodną.

W celu przeprowadzenia badania oraz weryfikacji pierwszej hipotezy głównej sformułowano **trzy hipotezy szczegółowe**:

- integralnym elementem zrównoważonego rozwoju jest zrównoważony rozwój transportu,
- rozwój transportu wodnego śródlądowego zapewnia społeczne, ekologiczne i ekonomiczne efekty, podstawą rozwoju tej gałęzi transportu są śródlądowe drogi wodne,

- zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych powinno mieć charakter kompleksowy.

W celu udowodnienia drugiej hipotezy głównej sformułowano **dwie hipotezy szczegółowe**:

- w województwie pomorskim istnieją społeczne, ekonomiczne i ekologiczne przesłanki zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych,
- kompleksowe zagospodarowanie dolnej Wisły może przyczynić się do łagodzenia problemów społecznych, ekologicznych i rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego.

Praca składa się z pięciu rozdziałów. W rozdziale piątym zaproponowana została autorska metoda badań częściowych efektów kompleksowego zagospodarowania drogi wodnej możliwych do osiągnięcia na wybranym terenie powiązanych z drogą wodną.

Podjęty w dysertacji temat ma wymiar interdyscyplinarny. Obejmuje wiele dziedzin nauki i sektorów gospodarki powiązanych z wodą i zagospodarowaniem śródlądowych dróg wodnych. Przedstawione hipotezy zostały zweryfikowane w toku studiów literatury krajowej i zagranicznej oraz fachowych czasopism z zakresu: ochrony środowiska, gospodarki wodnej, hydroenergetyki, ochrony powodziowej, transportu. Ważnym źródłem informacji były także analizy publikowane przez Eurostat i GUS oraz raporty i opracowania Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego. Przeprowadzone rozważania oparto w dużej mierze na doświadczeniach zagranicznych. Istniejące kontrowersje wokół zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych powodują, że podjęty temat jest ważny i aktualny.

**Słowa kluczowe:** śródlądowe drogi wodne, transport wodny śródlądowy, gospodarka wodna, ochrona środowiska