

Slajd 3 (2/2):

- ✓ Zlewnia Dunaju rozciąga się na terytoriach 19 państw i obejmuje ponad 800 000 km², co stanowi około 10% powierzchni Europy kontynentalnej. W zlewni mieszka ponad 80 mln ludzi.
- ✓ Jest to najbardziej „międzynarodowa” zlewnia rzeki na świecie
- ✓ Przez tysiąclecia, Dunaj stanowił zarówno barierę, jak i szlak żeglowny, zarówno dzieląc ludzi jak i łącząc ich.
- ✓ Przez zlewnię Dunaju przebiega wiele politycznych granic (uskoków), także sam Dunaj stanowił przyczynę konfliktu dziesiątków narodów mieszkających wzdłuż jego brzegów.

Slajd 3 (2/2):

- ✓ Dlatego też zlewnia Dunaju była kolebką współpracy międzynarodowej, która wypracowana została na kanwie żeglugi – zarówno wojskowej jak i handlowej.
- ✓ W 1616 r. zawarty został traktat pomiędzy Habsburgami a Imperium Otomańskim, na podstawie którego sformalizowano zasady żeglugi na dolnym Dunaju. W 1775 r. traktat Rosyjsko-Otomański zakończył wojnę i zagwarantował Rosji dostęp do Dunaju. W konsekwencji Wojny Krymskiej, zawarty w 1856 r. Traktat Paryski ustanowił komisję żeglugi – której sukcesor funkcjonuje do dzisiaj.
- ✓ Dla historyków prawa, komisje żeglugowe są jednymi z najstarszych organizacji międzynarodowych. Niemniej jednak, po II wojnie światowej, znacząco wzrosła potrzeba współpracy międzynarodowej w zakresie gospodarowania wodami.
- ✓ Wspólnie z Renem, Dunaj przekształca się w główny europejski szlak transportowy, tworząc oś rozciągającą się od Morza Północnego do Morza Czarnego, o długości 3500 km, bezpośrednio łącząc drogą wodną terytoria 15 państw.
- ✓ Spośród państw europejskich, najwyższe stopy wzrostu gospodarczego odnotowuje się wśród państw położonych wzdłuż brzegów Dunaju. Wzrost handlu pociąga za sobą wzrost natężenia ruchu na szlaku wodnym Dunaju i wymaga niezawodnej i efektywnej infrastruktury (drogi wodnej).
- ✓ Komisja Europejska uznała, że droga wodna Dunaju może stanowić trzon tego dynamicznie rozwijającego się regionu, a Dunaj jest elementem kluczowym (priority project) w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), zapewniającym lepsze połączenia komunikacyjne i wzrost gospodarczy.

Slajd 4

- ✓ Źródła Dunaju znajdują się w Szwarzwaldzie w Niemczech, rzeka uchodzi do Morza Czarnego w Rumunii i na Ukrainie. Rzeka ma długość 2 845 km, z czego 2 415 jest żeglowna – i łączy 10 państw położonych wzdłuż jej brzegów.
- ✓ Od wieków, Dunaj jest głównym szlakiem handlowym w Europie. Jest istotnym źródłem energii i wody do picia, jak również jest wyjątkowym siedliskiem dzięki przyrodzie; jest też wykorzystywany rekreacyjnie.

Slajd 5

- ✓ Pojemność drogi wodnej Dunaju jest kluczowym elementem systemu żeglugi śródlądowej; zależy głównie od panujących warunków żeglugowych (żeglowność Dunaju przy optymalnym (efektywnym kosztowo) zanurzeniu obciążonej jednostki w ciągu roku).
- ✓ Ma to bezpośredni wpływ na wykorzystanie potencjalnej pojemności transportowej jednostek pływających po rzece. Dobre warunki żeglugowe i ciągłe utrzymanie infrastruktury dróg wodnych umożliwiają sektorowi oferowanie niezawodnych i konkurencyjnych usług transportowych.

→ Jest to kluczowy warunek wstępny zrównoważonej integracji żeglugi śródlądowej jako przyjaznego dla środowiska środka transportu w ramach logistycznych koncepcji nowoczesnej gospodarki.

Slajd 6

- ✓ Żeglugę na Dunaju należy rozumieć jako system ściśle ze sobą powiązanych pojedynczych elementów. Te elementy to:
- ✓ droga wodna Dunaju, jednostki i ich ładunki (kategorie towarów), porty jako węzły łączące żeglugę śródlądową
- ✓ ze środkami transportu drogowego i kolejowego, usług informacji rzecznej (RIS) wraz z ramami prawnymi i politycznymi.
- ✓ Potencjalne możliwości żeglugi na Dunaju mogą być w pełni wykorzystane tylko wtedy, gdy wszystkie powyższe elementy współdziałają

Slajd 7

- ✓ Żegluga na Dunaju w 2016 roku w liczbach

Slajd 8 – Silne i słabe strony dunajskiej żeglugi

- ✓ **Silne strony** żeglugi na Dunaju leżą przede wszystkim w jej możliwości do przenoszenia dużych ilości dóbr w przeliczeniu na jednostkę, niskich kosztach transportu i w tym, że jest przyjazna dla środowiska.
- ✓ Ponadto, jest dostępna przez całą dobę, bez ograniczeń przewożenia towarów podczas weekendów lub w porze nocnej. Dodatkowo, charakteryzuje się wysokim poziomem bezpieczeństwa i niewielkim kosztem infrastruktury.
- ✓ **Słabością** tego środka transport jest jego zależność od bieżących warunków na torze wodnym oraz powiązanych zmiennych wpływających na możliwość obciążenia (załadowania) jednostek, niskiej prędkości transport i niewielkiej gęstości sieci transportowej, często wymagającej dowozu i odbioru towaru za pośrednictwem transportu drogowego lub kolejowego.
- ✓ Głównymi **szansami** dla żeglugi na Dunaju są: ogromna niewykorzystana możliwość transportu, którą oferują drogi wodne, rozwijane międzynarodowe inicjatywy, takie jak Strategia dla Regionu Dunaju, internalizacja kosztów zewnętrznych w skali Europy, działania z sektorem transportu drogowego i kolejowego
- ✓ Główne **zagrożenie** dla żeglugi Dunaju stanowią: jej zmienna „ważność” w zależności od uwarunkowań politycznych, a w rezultacie w dyskusjach o budżecie wielu państw naddunajskich, jak również potrzeba modernizacji wielu portów i części floty.

Slajd 9 Żegluga na Dunaju w porównaniu do innych rodzajów transportu

W wyniku porównania żeglugi śródlądowej do innych rodzajów transportu można wskazać wiele czynników przemawiających na jej korzyść. Przykładowo, charakteryzuje się najniższym jednostkowym zużyciem energii i najniższymi kosztami zewnętrznymi w porównaniu do wszystkich rodzajów transportu lądowego. Ponadto ma możliwość transportowania dużych ilości towarów na jednostkę (masa ładunkowa) i wymaga porównywalnie niskich nakładów na utrzymanie i rozbudowę swojej infrastruktury.

- ✓ **Specyficzne wykorzystanie energii**
- ✓ With regard to specific energy use, inland navigation can be described as the most effective and most environmentally friendly mode of transport. An inland vessel is able to transport one ton of cargo almost four times further than a truck using the same consumption of energy.

Slajd 10 – Koszty zewnętrzne

- ✓ External costs for inland navigation, i.e. costs deriving from climate gases, air pollutants, accidents and noise, are the lowest when compared to other transport modes. CO2 emissions are, in comparison to other modes of transport, especially low and this enables inland navigation to contribute to the achievement of climate goals set by the European Union.

Slajd 11 – Objętości transportu

Slajd 12:

- ✓ Woda łączy: jest istotna dla wielu sektorów gospodarki, warunków i działań społecznych i środowiskowych
- ✓ Zrównoważone gospodarowanie wodami konfrontuje się z rozbieżnymi potrzebami aktorów (szczególnie w zakresie korzystania z wód)
- ✓ Konieczność zbilansowania potrzeb wodnych
- ✓ Rolą MKDR jest wdrożenie Konwencji Ochrony Dorzecza Dunaju i stworzenie platformy wdrożenia RDW. Co 6 lat opracowywany jest Plan Gospodarowania Wodami
- ✓ Ale w celu opracowania Planu Gospodarowania Wodami i osiągnięcia wskazanych celów, musimy prowadzić szeroki, międzysektorowy dialog
- ✓ Wspaniałym przykładem współpracy międzysektorowej jest opracowane w październiku 2007 r. „*Wspólne stanowisko w sprawie zasad przewodnich rozwoju żeglugi śródlądowej i ochrony środowiska w Dorzeczu Dunaju*”, które zostało bardzo pozytywnie przyjęte przez interesariuszy
- ✓ W kolejnych latach, właściwe organy administracji rządowej i grupy interesu spotykały się wielokrotnie celem przedyskutowania postępów i wypracowania sposobów ulepszenia Wspólnego stanowiska w projektach żeglugowych. Spotkania prowadzone są do dzisiaj.

Slajd 13 – MKRD (Międzynarodowa Komisja Regionu Dunaju) w skrócie

- ✓ Najbardziej międzynarodowa organizacja zlewniowa na świecie
- ✓ Współpraca 14 państw i UE
- ✓ Służy niemal 90 mln ludzi
- ✓ Pełni funkcję modelu dla współpracy międzynarodowej
- ✓ Mistrz gospodarowania zasobami wodnymi

Slajd 14 – Role of the ICPDR

- ✓ Do 1990 roku, wraz z upadkiem żelaznej kurtyny, kraje stały się bardziej świadome i pełne głosu w związku z presją, jaką działalność człowieka nakłada na zasoby naturalne. Współpraca transgraniczna stała się bardziej dynamiczna, ale także bardziej złożona, z większą liczbą krajów położonych w dorzeczu - aż do obecnych 19.
- ✓ Jakość wody w wielu europejskich rzekach, w tym w Dunaju, uległa pogorszeniu szczególnie w ciągu dziesięcioleci następujących po drugiej wojnie światowej. Wody ulegały zanieczyszczeniu wynikającemu ze wzrostu uprzemysłowienia, rosnącej populacji i intensywniejszych praktyk rolniczych. Rozwinęła się hydroenergetyka, żegluga śródlądowa, osuszono mokradła i zbudowano zapory.
- ✓ Był to czas wyższej świadomości ekologicznej w społeczeństwach europejskich, szczególnie od lat 80. i czasu umów międzynarodowych, które były odpowiedzią na tę tendencję.
- ✓ W duchu tych trzech tendencji lub rozwoju, kraje położone w dorzeczu Dunaju postanowiły skoordynować zarządzanie zasobami wodnymi w bardziej formalny sposób. W 1994 r. podpisano Konwencję o Ochronie Dunaju
- ✓ Na tym slajdzie przedstawiono główne tematy konwencji: ochronę wody i związanych z nią zasobów ekologicznych; zrównoważone i sprawiedliwe korzystanie z wód; zanieczyszczenie nutrientami i substancjami niebezpiecznymi; oraz zarządzanie powodzią i zagrożeniami związanymi ze zlodzeniem.
- ✓ Mogę dodać, poza protokołem, że aż do 2000 r. podejmowane działania koncentrowały się głównie na wspólnym monitorowaniu i redukcji zanieczyszczeń.
- ✓ Ponadto MKOD koordynuje wdrażanie RDW i dyrektywy powodziowej w dorzeczu Dunaju, dwóch najważniejszych dyrektyw UE mających na celu zarządzanie zasobami wodnymi

Side 15: Ramowa Dyrektywa Wodna (RDW) - Key Principles

- ✓ Przedstawiłam ogólną sytuację w porządku chronologicznym. Począwszy od 2010 r. Sytuacja stała się tym, co można nazwać "zwykłym biznesem", z sześcioletnimi cyklami i planami gospodarowania wodami.
- ✓ Oto kluczowe zasady Ramowej Dyrektywy Wodnej UE
- ✓ This gives you an overview of what was just said in chronological order. Starting in 2010, the situation became what you can call "business as usual" with the 6-year cycles and the Management Plans.
- ✓ Here are the key principles of the EU Water Framework Directive
- ✓ Zintegrowane zarządzanie zasobami wodnymi, uwzględniające i odpowiadające wszystkim presjom i wpływom
- ✓ Zarządzanie na poziomie zlewniowym
- ✓ Osiągnięcie celów środowiskowych (dobry stan/potencjał) jako wymóg prawny
- ✓ Opracowanie Planów Gospodarowania Wodami obejmujących Plany Działań dla osiągnięcia celów RDW
- ✓ 6 letni cykl zarządzania
- ✓ Obowiązek udziału społecznego

Side 16: Woda: różnorodność zastosowań, aspiracji i wpływów

- ✓ Woda łączy. Jest istotna dla wielu sektorów gospodarki, warunków i działań społecznych i środowiskowych
- ✓ A jeśli chodzi o wykorzystanie wody, mamy różne zastosowania, aspiracje i oddziaływania.

Side 17: Na skrzyżowaniu pomiędzy środowiskiem i ekologią

W roku 2000, byliśmy na rozdrożu. Woda łączy. Mieliśmy żeglugę z jednej strony, zarządzaną przez różnorodne krajowe i międzynarodowe instrumenty prawne, zapewniające między innymi bezpieczeństwo żeglugi. I mieliśmy potrzeby integralności ekologicznej z wymaganiami Ramowej Dyrektywy Wodnej oraz wymogiem dobrego stanu ekologicznego lub braku pogorszenia stanu wód.

Side 18: Utrzymanie równowagi

- ✓ Aby zachować równowagę, przyszłe projekty infrastrukturalne muszą być prowadzone przy użyciu najlepszych praktyk środowiskowych i najlepszych dostępnych technik w całym dorzeczu Dunaju. W ten sposób można w pełni zapobiec skutkom lub pogorszeniu dobrego stanu wód i negatywnych skutków transgranicznych.
- ✓ Dyskusje na temat ochrony i rozwoju gospodarczego europejskich rzek w ostatnich latach doprowadziły do coraz lepszego zrozumienia, że istnieje silna potrzeba kierowania przyszłymi działaniami z myślą o pogodzeniu tego, co może być konfliktem interesów

Side 19: Uzasadnienie

- ✓ Aby sprostać niekorzystnemu wpływowi nawigacji na ekologię wód, w 2007 r. MKOD połączyła się z Komisją Dunaju i Międzynarodową Komisją ds. Ochrony Rzeki Sawy, rozpoczynając silny, międzysektorowy proces dyskusji

Slajd 20: Pierwsza odpowiedź: dialog międzysektorowy 2007

Jak wygląda proces angażowania interesariuszy:

- ✓ 12 rządów „zlewniowych”
- ✓ 22 przemysłowe i środowiskowe grupy interesu
- ✓ 3 warsztaty

Wynik: Zobowiązanie 3 komisji rzecznych

- ✓ MKOD
- ✓ Komisja Dunaju
- ✓ Komisja Sawy

Slajd 21: Wspólne stanowisko 2007

- ✓ Zaangażowanie to doprowadziło do przyjęcia Wspólnego Stanowiska w październiku 2007 r.
- ✓ Uruchomione w 2007 roku przez MKOD we współpracy z Komisją Dunajską i Międzynarodową Komisją ds. Ochrony Rzeki Sawy
- ✓ Wspólne stanowisko podsumowuje zasady i kryteria zrównoważonej pod względem środowiskowym żeglugi śródlądowej na Dunaju i jego dopływach
- ✓ Wraz z utrzymaniem istniejących dróg wodnych i rozwojem przyszłej infrastruktury wodnej.
- ✓ Regularne spotkania odbywają się co roku z międzysektorowym procesem dyskusji

Slajd 22: Przewodnik

- ✓ „Wspólne stanowisko w sprawie zasad przewodniczących rozwoju żeglugi śródlądowej i ochrony środowiska w Dorzeczu Dunaju”
- ✓ Przewodnik dla:
- ✓ Opracowania „Programu działań” wymaganego przez RDW,
- ✓ Utrzymania istniejącej żeglugi śródlądowej,
- ✓ Planowania i inwestowania w przyszłe projekty infrastrukturalne i środowiskowe

Slajd 23: Kluczowe zasady

- ✓ Zintegrowany proces planowania od początku, przez interdyscyplinarne zespoły, tak aby osiągnąć wspólne cele planowania środowisko+ gospodarka wodna i transport
- ✓ Minimalizacja wpływów interwencji inżynierskich, wykorzystanie metod nietechnicznych
- ✓ Wykorzystanie OOS z udziałem społecznym
- ✓ Szanowanie planów gospodarowania wodami z 2009 r. i celów zachowania/przywrócenia ekologii (stanu/potencjału ekologicznego) i zmniejszenia negatywnych wpływów,
- ✓ Określenie celów ŚZW i integralności ekologicznej rzek i terenów zalewowych
- ✓ Stosowanie najlepszych praktyk by osiągnąć wymagane cele

Slajd 24: Wspólne stanowisko – do zapamiętania

To jest doświadczenie MKO Do organizacji procesu „cywilizowanego” dialogu między **trzema partnerami**:

- **Sektorem gospodarki:** żegluga
- **Regulatorami** odpowiedzialnymi za **wodę i środowisko:** RDW, Naturę 2000, dyrektywy „naturowe”
- **Spółecznościami pozarządowymi** zainteresowanymi środowiskiem

W proces zaangażowani zostali wszyscy kluczowi interesariusze z obszaru dorzecza, tacy jak władze odpowiedzialne za żeglugę, organy ochrony środowiska, przedstawiciele przemysłu i organizacji ekologicznych w całym dorzeczu.

Zasadniczo mamy teraz narzędzie pozwalające dowiedzieć się, jak prowadzić właściwy udział zainteresowanych stron w projektowaniu i wdrażaniu projektów żeglugowych.

Slajd 25: Inna odpowiedź: Podręcznik Platina (The Platina MANUAL)

Skrót wywodzący się z projektu **Platina Project** *Platina: "Platforma wdrażania Programu Działań EU NAIADES"*

- 7 Badawczy Program Ramowy (22 partnerów) – projekt rozwijający zdolności w ramach 5 obszarów działań NAIADES
- SWP 5.3: Przygotowanie Podręcznika Planowania ŚZW
- Kontynuacja 2 warsztatów interesariuszy: przyjazny użytkownikowi podręcznik

Slajd 26: Inna odpowiedź: Podręcznik Platina: cele i zawartość

- ✓ Celem jest pójście o krok naprzód i zobrazowanie Wspólnego stanowiska z jego zasadami i kryteriami
- ✓ Przedstawia nowe ramy prawne uwarunkowań zarządzania wodami
- ✓ Przedstawia nowe ujęcie zintegrowanego planowania
- ✓ Podaje generalne praktyczne wskazówek zintegrowanego planowania
- ✓ Podaje przykłady zorientowanych na przyrodę dróg wodnych i robót inżynierskich w korycie rzeki

Zawartość podzielono na 3 części:

- **Część A Wprowadzenie i Tło**
- **Część B Model Zintegrowanego Procesu Planowania**
- **Część C Ramy Praktycznego Wykorzystania**

Zasadniczo podręcznik zawiera ogólne porady dotyczące organizacji i wdrażania zrównoważonego i zintegrowanego procesu planowania. W związku z tym, planujący muszą uwzględniać krajowe, regionalne i lokalne uwarunkowania i wymagania przy opracowywaniu projektów transportowych z zakresu śródlądowych dróg wodnych.

Slajd 27: Aktorzy & Interesariusze

- ✓ Wszystkie te elementy są ważne, jeden z nich jest często pomijany, mimo ogromnego znaczenia: jest to wczesne zintegrowanie interesariuszy - w tym tych reprezentujących interesy środowiskowe - także cele środowiskowe i szeroka komunikacja są niezbędne dla udanego procesu planowania.

Slajd 28: Inna odpowiedź: METEET

METEET stanowi skróty od: *"Mixed Environment Transport External Expert Team on integrated planning of inland waterways transport (IWT) Projects, including inland waterway transport and environment experts."*

Opracowano Wspólne stanowisko (Joint statement), Podręcznik PLATINA (PLATINA Manual), które wprowadziły pewne zmiany na lepsze, niemniej jednak...

- ✓ **Sytuacja środowiskowa** wielu odcinków Dunaju (dolny Dunaj) pozostaje problematyczna
- ✓ **Ekosystemy rzeczne** cierpią z powodu zanieczyszczenia, eutrofizacji, zmian morfologicznych spowodowanych **gospodarczym wykorzystaniem rzek, w tym żegluga śródlądową**, niewłaściwym utrzymaniem i pozostałościami przemysłu ciężkiego wzdłuż brzegów.
- ✓ **Pozostają obawy** ze strony **organizacji pozarządowych** i lokalnych interesariuszy dotyczące **wpływu planowanych projektów żeglugi śródlądowej** (wspieranych przez UE) na ekosystemy i długoterminową równowagę rzeki

Slajd 29: METEET: Pokonanie nowych wyzwań

- ✓ Niektórym organom administracji wciąż brakuje **wiedzy technicznej**
- ✓ Jeszcze bardziej oczywista potrzeba **podejścia multidyscyplinarnego**
- ✓ Niezbędny jest **wkład** specjalistów z zakresu ekosystemów rzecznych
- ✓ **Eksperti ds. gospodarki wodnej i władze** odpowiedzialne za wdrożenie i monitorowanie wymagań środowiskowych w zakresie bezpiecznej i czystej żeglugi **muszą sprostać wyzwaniom ekologicznym**
- ✓ Należy **zapewnić zwiększanie zdolności** administracyjnych zarówno w zakresie transportu, jak i środowiska
- ✓ Za trudnościami występującymi w niektórych projektach często stoi brak **skutecznej współpracy i dialogu** między administracjami często stoi w sprzeczności z trudnościami

Slajd 30: Główne zasady

- ✓ Zapewnia **wsparcie w rozwiązywaniu problemów środowiskowych**, które mogą pojawić się podczas planowania i realizacji projektów z zakresu żeglugi śródlądowej **w dorzeczu Dunaju**
- ✓ Beneficjentami są jednostki planowania **lokalnych, krajowych i międzynarodowych organów śródlądowych dróg wodnych** (zazwyczaj rządy wraz z ich agencjami), **urzędnicy i pracownicy** ministerstw środowiska i transportu
- ✓ Opracowany na podstawie Wspólnego stanowiska (Joint Statement)
- ✓ **Konfiguracja projektu**: DG-MOVE, DG-ENV, DG-REGIO, Komisja Dunaju, MKOD
- ✓ Międzynarodowa Komisja Rzeki Sawy pełni funkcję obserwatora

→ Ma na celu **zapewnienie** właściwym organom **wskazówek i porad** w zakresie opracowywania **zrównoważonych strategii, planów i projektów** w dziedzinie żeglugi śródlądowej, **z uwzględnieniem** od samego początku **europejskiego prawodawstwa środowiskowego**

Slajd 31: Podsumowanie i wnioski (1/2)

- ✓ Nowoczesne zarządzanie szlakami wodnymi jest częścią zrównoważonego zarządzania rzekami.
- ✓ Wymaga znacznie bardziej kompleksowego planowania i monitorowania niż w przeszłości.
- ✓ Kluczowe jest wczesne obserwowanie i włączenie w odpowiednim czasie wymagań środowiskowych (i innego korzystania z rzek) do projektów infrastrukturalnych.
- ✓ Zaangażowanie kompetentnych interesariuszy zmniejsza ryzyko związane z planowaniem. Celem planowania jest opracowanie dobrych rozwiązań (wyniki korzystne dla wszystkich, win-win.)

- ✓ Wspólne oświadczenie (Joint Statement) i Podręcznik Platina (Platina Manual) są ogólnymi narzędziami opartymi na pełnym szacunku dialogu
- ✓ Zasady planowania i kryteria wspólnego oświadczenia (Joint Statement) zostały opracowane i uzgodnione w kontekście sytuacji w dorzeczu Dunaju, ale mogą być również stosowane na całym świecie jako punkt odniesienia dla innych dużych systemów rzecznych porównywalnych do Dunaju.
- ✓ METEET kontynuuje i opiera się na pracy obu powyższych.

Slajd 32: Podsumowanie i wnioski (2/2)

- ✓ Dzięki istotnym możliwościom oferowanym przez żeglugę śródlądową możliwe jest transportowanie towarów szlakiem wodnym Dunaju i jego żeglownych dopływów, w sposób energooszczędny i przyjazny dla środowiska, z pominięciem transportu drogowego.
- ✓ Może ona przyczynić się do zmniejszenia ruchu na niektórych trasach, a także do zmniejszenia emisji CO2 w europejskim systemie transportowym.
- ✓ Jednocześnie duże systemy rzeczne, takie jak Dunaj i jego dopływy, są złożonymi i dynamicznymi ekosystemami, istotnymi dla wielu gatunków.
- ✓ Zrozumienie ich złożoności ekologicznej wymaga kompleksowych badań i zarządzania na poziomie zlewni - holistycznego podejścia wymaganego przez Ramową Dyrektywę Wodną UE

Slajd 32: Dalsze informacje