

OPINIA
Państwowej Rady Gospodarki Wodnej
w sprawie

projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury **zmieniającego rozporządzenie w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (numer w wykazie RD 117).**

W odniesieniu do przedstawionego projektu Państwowa Rada Gospodarki Wodnej wnosi następujące uwagi:

1. W § 1 punkt 1 zmiana dotycząca punktu 3 w uzasadnieniu nie przedstawiono w oparciu o jakie dane podwyższono klasyfikację drogi wodnej na rzece Bug z klasy Ia do klasy Ib co wiąże się z uzyskaniem głębokości tranzytowej do wartości 1,4m. Z informacji uzyskanych w trakcie sporządzania opinii wynika bowiem iż w obecnej sytuacji hydrologicznej rzeka Bug na znacznym odcinku objętym drogą wodną nie spełnia wymogów głębokości tranzytowej dla klasy 1a czyli 1,0 m. Dotyczy to szczególnie okresu letniego i jesienno kiedy na wielu fragmentach biegu rzeki głębokość jest mniejsza niż 1,0 m. Dostosowanie rzeki do parametrów znaczących dla drogi wodnej Ib biorąc pod uwagę długość drogi wodnej wymagałoby ogromnych inwestycji hydrotechnicznych wiążących się z ogromnymi kosztami. Biorąc pod uwagę zarówno uwarunkowania przyrodnicze, prawne, ekonomiczne oraz geopolityczne działania takie nie mają żadnego uzasadnienia. Konieczne jest więc weryfikacja pod względem rzeczywistych głębokości tranzytowych występujących na rzece Bug ponieważ podwyższenie klasy żeglowności jedynie w oparciu o spełnienie przez ten fragment biegu Bugu kryterium minimalnego prześwitu pod mostami w okresie występowania WWŻ nie daje zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1170) podstawy do podniesienia klasy żeglowności. Jak wspomniano powyżej wyszczególniony w projekcie odcinek Bugu zgodnie ze stanem wiedzy uzyskanym w trakcie procesu opiniowania nie spełnia kryterium głębokości tranzytowej wynoszącej 1,4 m wymaganego dla drogi wodnej w klasie 1b.
2. W § 1 punkt 6 podpunkt b, lit. e w uzasadnieniu do rozporządzenia nie podano przyczyn zmiany klasyfikacji drogi wodnej na odcinku Odry od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia kanału Odra – Szprewa. Nie można więc ocenić czy proponowane podwyższenie klasyfikacji wynika z przeprowadzonych już działań w zakresie adaptacji szlaku żeglownego czy też działania takie zostaną podjęte dopiero po zmianie klasyfikacji drogi wodnej. Brak transparentnego wyjaśnienia sprawia, że nie można ocenić, czy propozycja ta wynika z rzeczywistych potrzeb transportowych oraz istniejącej już infrastruktury technicznej czy też pociąga za sobą konieczność ponoszenia kosztów i nakładów na tworzenie odpowiednich warunków technicznych dla drogi wodnej III klasy zwłaszcza konieczności profilowania koryta celem dostosowania go w zakresie promienia łuku szlaku żeglownego.
3. W § 1 punkt 5 zdaniem Rady należy rozważać czy w obecnej sytuacji hydrologicznej klasyfikacja fragmentu drogi wodnej obejmującej rzekę Noteć we fragmencie biegu od ujścia Kanału Bydgoskiego do ujścia rzeki Drawa nie powinna ulec obniżeniu do klasy 1a ze względu trwale występujące niskie stany wód a tym samym okresowy brak głębokości tranzytowej 1,4m będącej jednym z parametrów eksploatacyjnych wyznaczających klasę drogi wodnej.

4. W odniesieniu do pozostałych proponowanych zmian Państwowa Rada Gospodarki Wodnej nie wnosi uwag.

Przewodnicząca Rady

Prof. dr hab. inż. Izabela Zimoch