



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-10.054.1.2025

Warszawa, 20 marca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 8094 z dnia 19 lutego br., Poseł na Sejm RP, Pań Małgorzaty Tracz oraz Klaudii Jachiry w sprawie planowanych zmian w klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Propozycja wpisania rzeki Pastęki do katalogu śródlądowych dróg wodnych w ramach trwającej aktualizacji rozporządzenia *Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych oraz rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie śródlądowych dróg wodnych* jest oddolną inicjatywą jednostek samorządów terytorialnych, w tym Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz lokalnej organizacji pozarządowej.

W uzgodnieniu z administracją drogi wodnej, w tym biorąc pod uwagę aktualne uwarunkowania, rzeka Pastęka na odcinku 9,5 km została zakwalifikowana do najniższej klasy drogi wodnej Ia. Klasę drogi wodnej określa się maksymalnymi parametrami statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi, a także wielkością minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Dla śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków, które nie odpowiadają w pełni ustalonej klasie, ustala się ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych, określając faktyczne ich wartości.

Wpisanie rzeki do katalogu śródlądowych dróg wodnych nie zwalnia administracji drogi wodnej, przy realizacji zadań statutowych ze stosowania obowiązujących przepisów prawa m.in. w zakresie stosowania ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Powyższa inicjatywa samorządowa ma na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia żeglugi poprzez określenie aktualnych warunków nawigacyjnych oraz ich ograniczeń. W pierwszej kolejności droga wodna zyska oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń, a także przeszkód nawigacyjnych czy obiektów krzyżujących się z nią. Jest to bardzo istotne z uwagi na ilość – około 100 jednostek, które poruszają się po rzece – rekreacyjnych łodzi motorowodnych i żaglowych oraz kilkunastu kutrów rybackich.

Należy również podkreślić zaangażowanie samorządów w budowę infrastruktury towarzyszącej żegludze turystycznej tj. portów i przystani. W ramach ponadregionalnego projektu pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” realizowanego przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego zostały wybudowane dwie przystanie

żeglarskie w Braniewie i Nowej Pasłęce za ponad 8 mln zł. To dwie spośród osiemnastu kluczowych przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE, za łączną kwotę 84,8 mln zł. Ponadto w ramach ww. środków przebudowano również most zwodzony przez kanał portowy przy ujściu do rzeki Pasłęki, co przyczyniło się do eliminacji wąskiego gardła. W Nowej Pasłęce funkcjonuje także port rybacki z zapleczem magazynowo-przetwórczym.

Jednocześnie informuję, że nie planuje się realizacji inwestycji na rzece Pasłęka.

W latach 2020 – 2023 Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie zrealizowało inwestycje pn. *Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej – ETAP II*, której celem była poprawa warunków nawigacyjnych. Parametrem limitującym żeglugę śródlądową na Odrzańskiej Drodze Wodnej jest głębokość tranzytowa. Skutki występujących corocznie zmian klimatycznych tj. susz i powodzi wpływają bezpośrednio na warunki prowadzenia transportu wodnego śródlądowego.

W 2023 r. średnia głębokość tranzytowa na omawianym odcinku na rzece Odrze wyniosła 189 cm, przy czym głębokość powyżej 180 cm - odpowiadająca III klasie drogi wodnej - odnotowano przez 201 dni w roku, natomiast w 2024 r. średnia głębokość tranzytowa – bez uwzględnienia września, gdzie odnotowano wysokie stany wód, wyniosła również 189 cm, a głębokość powyżej 180 cm utrzymywała się przez 164 dni. Dodatkowo głębokość tranzytowa na poziomie 160 cm występowała w 2023 roku przez 225 dni, a w roku 2024 bez uwzględnienia września przez 190 dni.

Zaproponowana zmiana nie wiąże się z realizacją zadań inwestycyjnych. Jest techniczną zmianą mającą na celu określenie aktualnych warunków nawigacyjnych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu