

Zabudowa regulacyjna rzeki Klasyfikacja drogi wodnej

Autor: kpt. ż. ś. Andrzej Podgórski

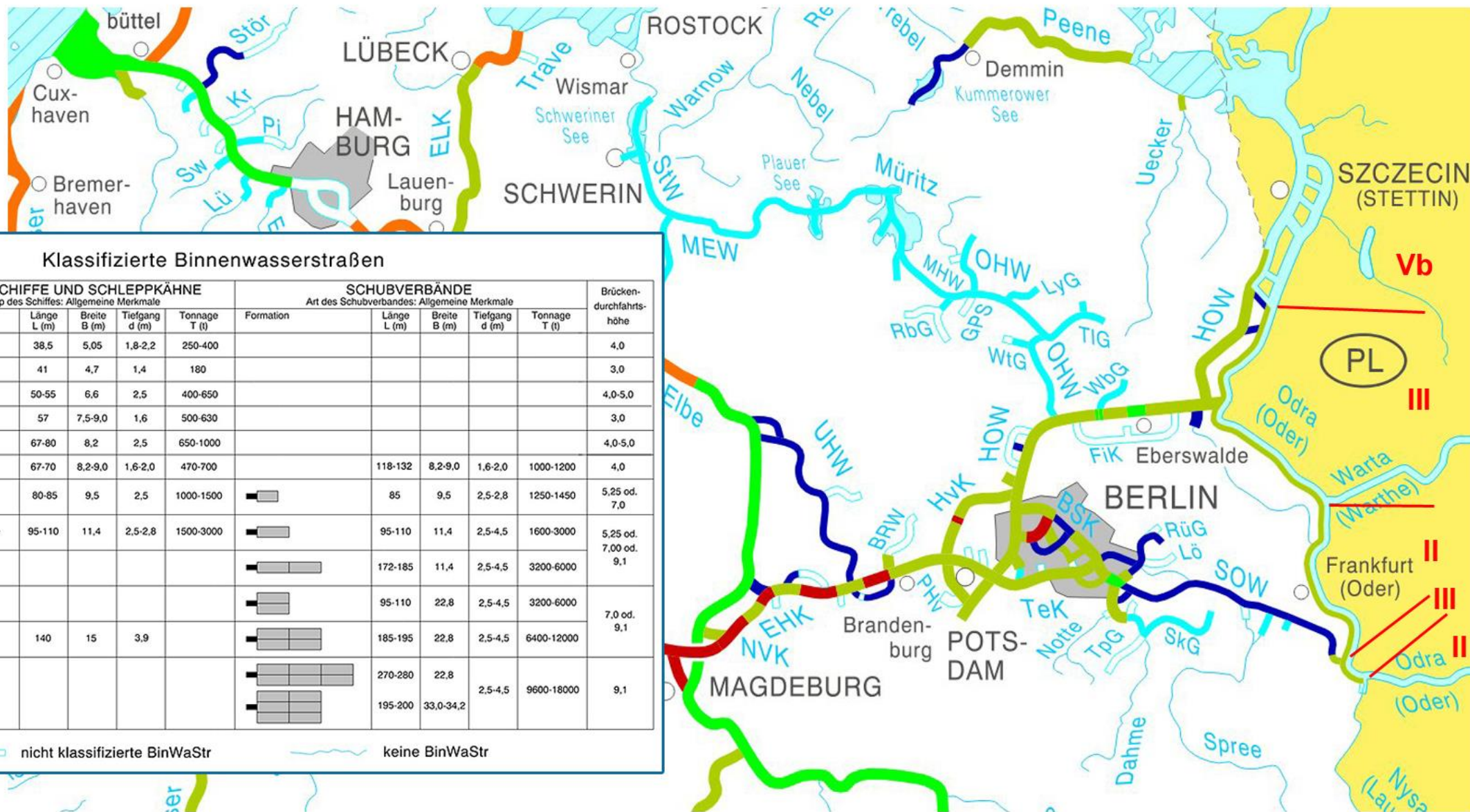


Źródło:



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes



Niemiecka mapa klasyfikacji dróg wodnych - Odra graniczna w całości w klasie IV (międzynarodowej)
Po stronie polskiej ten sam odcinek rzeki w trzech różnych klasach z całkowitym pominięciem IV klasy

Wasserstraßenkarte Europa

UN/ECE-Klassen

- VII
- VIa, b, c
- Va, b
- IV
- III
- I, II
- Sonstige

Häfen

- Bedeutend
- Sonstige

- Schleuse
- Hebewerk
- 900 Kilometrierung

Städte

- Hauptstadt
- Sonstige

- Staatsgrenze



Rzeka Odra na terenie Polski została sklasyfikowana od Koźla do Malczyc w klasie III i od Malczyc do granicy w klasie II. Ponownie widzimy na mapie Odrę graniczną w klasie IV

(źródło mapki: Via Donau)



ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 7 maja 2002 r.

w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych

Na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych;
- 2) podział śródlądowych dróg wodnych na klasy;
- 3) śródlądowe drogi wodne o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym;
- 4) warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas śródlądowych dróg wodnych.

§ 2. 1. Śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się według wielkości statków lub zestawów pchanych, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi na określonej drodze wodnej, przyjmując jako kryterium określenia klasy drogi wodnej:

- 1) największą długość i największą szerokość statku lub zestawu pchanego,
 - 2) minimalny prześwit pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną
- zwane dalej „parametrami klasyfikacyjnymi”.



2. Najniższą klasą drogi wodnej jest klasa Ia, a najwyższą klasą jest klasa Vb.
3. Śródlądowe drogi wodne klasy Ia, Ib, II i III są drogami wodnymi o znaczeniu regionalnym, a śródlądowe drogi wodne klasy IV, Va i Vb – drogami wodnymi o znaczeniu międzynarodowym.
4. Szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, na podstawie parametrów klasyfikacyjnych, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Dla śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków, które nie odpowiadają w pełni ustalonej klasie, ustala się ograniczenia parametrów klasyfikacyjnych, określając faktyczne ich wartości. Ograniczenie parametrów klasyfikacyjnych może dotyczyć największej długości i szerokości oraz zanurzenia statku albo zestawu pchanego lub minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

2. Dla dróg wodnych lub ich odcinków, na których występuje zmienny poziom zwierciadła wody, określa się faktyczną wartość zanurzenia statku lub zestawu pchanego, odniesioną do ustalonej wartości parametru klasyfikacyjnego, która nie powinna być mniejsza od wartości zanurzenia występującego w okresie 240 dni lub więcej, w roku przeciętnym z wielolecia.

3. Wysokość minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną ustala się ponad poziom najwyższej wody żeglownej, z uwzględnieniem bezpiecznej odległości, nie mniejszej niż 30 cm, między najwyższym punktem konstrukcji statku lub jego ładunku a dolną krawędzią konstrukcji mostu, rurociągu lub innego urządzenia krzyżującego się z drogą wodną. Ograniczenie tej wysokości odnosi się do najniższego mostu, rurociągu lub innego urządzenia nad śródlądową drogą wodną lub jej odcinkiem.

4. Ograniczenia, o których mowa w ust. 1, określa w przepisach prawa miejscowego dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, właściwy dla odcinka drogi wodnej, w porozumieniu z administracją tej drogi wodnej.



§ 5. 1. Warunki eksploatacyjne dla śródlądowych dróg wodnych poszczególnych klas określa się minimalnymi wymiarami szlaku żeglownego i słuz oraz wysokością prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną, zwanymi dalej „parametrami eksploatacyjnymi”.

2. Parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Czasowe zmiany w parametrach eksploatacyjnych są podawane w komunikatach o aktualnych warunkach żeglugowych, ogłaszanych przez administrację drogi wodnej.

§ 6. 1. Na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i Va, dla których parametr maksymalnej długości zestawów pchanych jest odpowiednio mniejszy niż dla drogi wodnej klasy III, mogą być dopuszczone do żeglugi zestawy pchane o długości przewidzianej dla drogi wodnej klasy III, o ile warunki eksploatacyjne na drogach wodnych tych klas pozwalają na bezpieczną żeglugę takich zestawów pchanych.

2. Odcinki śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym mogą być użytkowane przez statki o długościach i szerokościach większych od parametrów klasyfikacyjnych, przewidzianych dla tych klas, jeżeli warunki eksploatacyjne na to pozwalają.

3. Maksymalne długości zestawów pchanych, o których mowa w ust. 1, oraz maksymalne długości i szerokości statków, o których mowa w ust. 2, określa w przepisach prawa miejscowego dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, właściwy dla tych odcinków dróg wodnych.

§ 7. 1. Przy rozbudowie śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy Ia, Ib i II – jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy bezpośrednio wyższej.

2. Przy rozbudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym klasy III i o znaczeniu międzynarodowym klasy IV – jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy Va.



PARAMETRY EKSPLOATACYJNE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Łączenie parametrów klasyfikacyjnych z eksploatacyjnymi skutkuje w Polsce stanowiskiem służb administracji wód, projektantów i Urzędów Żeglugi Śródlądowej że jeśli któregośkolwiek parametru droga wodna nie spełnia - nie może być uznana za drogę wodną w danej klasie.

Lp.	Parametry eksploatacyjne		Wielkości parametrów:						
		klasy:	Ia	Ib	II	III	IV	Va	Vb
1.	Minimalne wymiary szlaku żeglownego w rzece	jedn. miary							
1.1	szerokość szlaku żeglownego ¹⁾	m	15	20	30	40	40	50	50
1.2	głębokość tranzytowa ²⁾	m	1,2	1,6	1,8	1,8	2,8	2,8	2,8
1.3	promień łuku osi szlaku żeglownego ³⁾	m	100	200	300	500	650	650	800
2.	Minimalne wymiary kanału								
2.1	szerokość szlaku żeglownego ¹⁾	m	12	18	25	35	40	45	45
2.2	najmniejsza głębokość wody w kanale ²⁾	m	1,5	2,0	2,2	2,5	3,5	3,5	3,5
2.3	promień łuku osi szlaku żeglownego ³⁾	m	150	250	400	600	650	650	800
3.	Minimalne wymiary śluz żeglugowych								
3.1	szerokość śluzy	m	3,3	5,0	9,6	9,6	12,0	12,0	12,0
3.2	długość śluzy	m	25	42	65 ⁴⁾	72	120 ⁴⁾	120	187
3.3	głębokość na progu dolnym ²⁾	m	1,5	2,0	2,2	2,5	3,5	4,0	4,0
4.	Odległość pionowa przewodów linii elektroenerg. przy zwisie normalnym ponad poziom WWŻ ⁵⁾								
4.1	nieuziemionych o napięciu do 1kV oraz uziemionych (bez względu na napięcie linii) i przewodów telekomunikacyjnych	m	8	8	8	10	12	15	15
4.2	nieuziemionych o napięciu wyższym niż 1kV, w zależności od napięcia znamionowego linii (U)	m	$10 + \frac{U}{150}$		$12 + \frac{U}{150}$		$14 + \frac{U}{150}$	$17 + \frac{U}{150}$	

Przypisy:

¹⁾ Szerokość szlaku żeglownego na poziomie dna statku o dopuszczalnej ładowności przy pełnym zanurzeniu.

²⁾ Głębokość odnosi się do pierwszej wartości zanurzenia statku lub zestawu, określonej dla tej samej klasy w tabeli w załączniku nr 1.

³⁾ Szlak żeglowny na łuku poszerza się w zależności od długości statku lub zestawu pchanego i promienia łuku.

⁴⁾ Do klasy II zalicza się również śluzy istniejące o długości od 56,6 m do 57,4 m, a do klasy IV – o długości 85,0 m.

⁵⁾ WWŻ – najwyższa woda żeglowna, ustalony stan wody, po którego przekroczeniu uprawianie żeglugi jest zabronione.



Łączenie parametrów klasyfikacyjnych z eksploatacyjnymi skutkuje w Polsce stanowiskiem służb administracji wód, projektantów i Urzędów Żeglugi Śródlądowej, że jeśli któregośkolwiek parametru droga wodna nie spełnia - nie może być uznana za drogę wodną w danej klasie.

Dowodem na błąd takiego założenia jest na przykład rzeka Hunte w Niemczech, na której docierające pływy Morza Północnego sprawiają, że wielkość prześwitów pod mostami zmienia się dwukrotnie w ciągu doby. Nie wpływa to jednak na sklasyfikowanie drogi wodnej (Vb).

Inny przykład - zakole na zdjęciu. Zamiast wymaganego (wg polskich "specjalistów") dla klasy Vb promienia łuku wartości 800 metrów ma tylko 350 i nikt nie zamierza zmienić klasy tej drogi wodnej na niższą. Stosuje się system obowiązkowej komunikacji radiotelefonicznej między statkami zbliżającymi się do krytycznych odcinków.

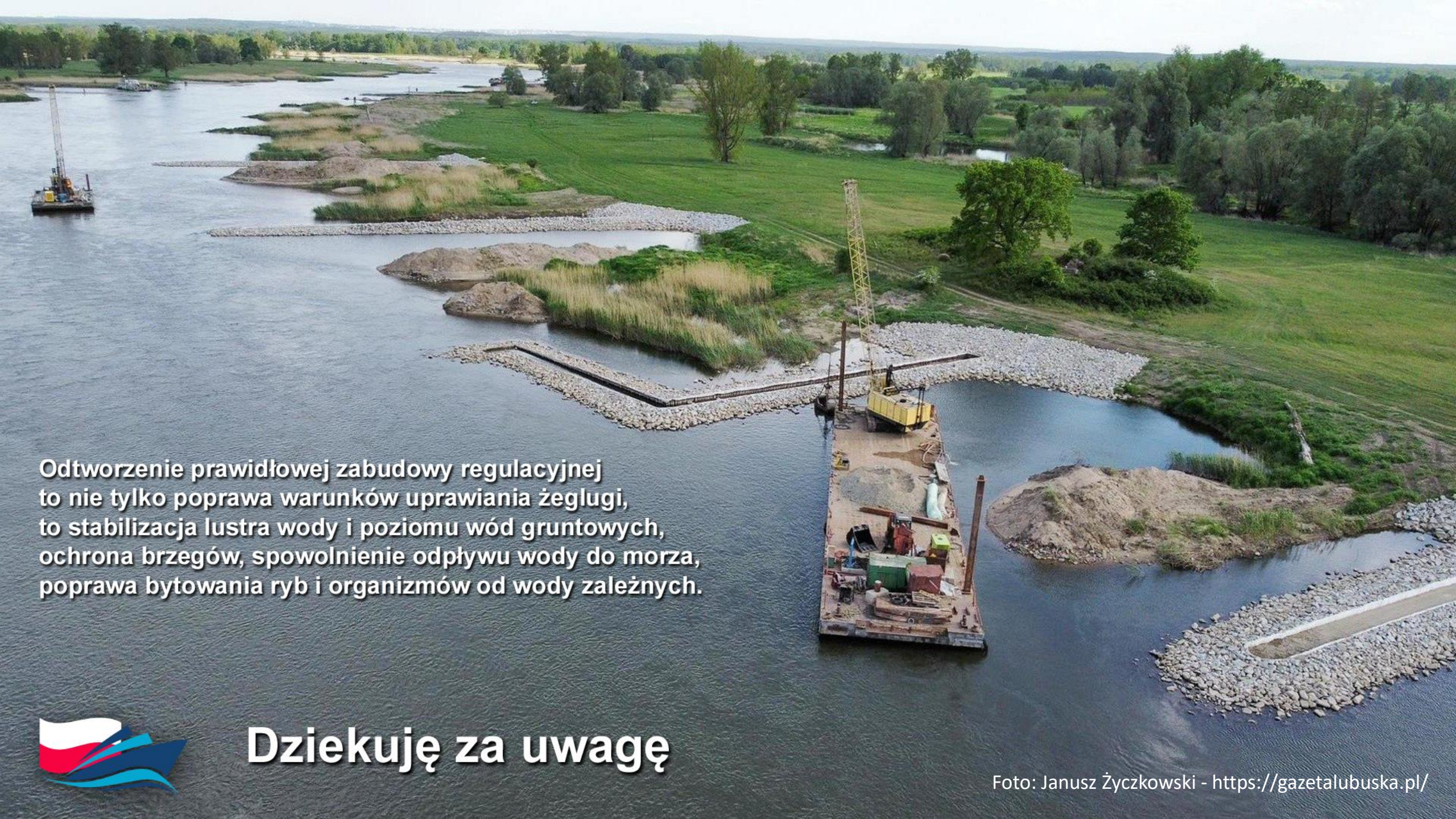
W Polsce deklasuje się całą rzekę, mimo że dopuszczalne są - jak widać - derogacje.



źródło: <https://www.pexels.com/pl-pl/zdjecie/krajobraz-rzeka-podroz-podrozowac-18610633/>



Zakole w Bremm na Mozeli - promień łuku 350 m

An aerial photograph showing a river restoration project. A large barge with a yellow crane is positioned in the river, surrounded by newly constructed stone and gravel structures. The river flows through a green landscape with trees and grass. The text is overlaid on the left side of the image.

Odtworzenie prawidłowej zabudowy regulacyjnej
to nie tylko poprawa warunków uprawiania żeglugi,
to stabilizacja lustra wody i poziomu wód gruntowych,
ochrona brzegów, spowolnienie odpływu wody do morza,
poprawa bytowania ryb i organizmów od wody zależnych.



Dziekuję za uwagę

Foto: Janusz Życzkowski - <https://gazetalubuska.pl/>