

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
REGIA AUTONOMĂ ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ  
A DUNĂRII DE JOS GALAȚI

PORTULUI nr.32,800025,Galați,România  
Tel.: + 40 - 236/460812, 460016  
E-mail: secretariat@afdj.ro

Registrul comerțului: J17/10031/1991  
C.U.I.: 1644670  
Cod IBAN:RO75BRDE180SV03879541800 BRD GALAȚI



River Administration of the Lower Danube Galati



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

In atenția doamnei Doina Cojocaru - Director Direcția Transport Naval

**Ref: Punct de vedere privind adâncirea brațului Bâstroe de către Ucraina**

Urmare analizei acestei situații, consideram ca adâncirea acestui braț va genera o serie de efecte negative ce se vor reflecta în activitatea de întreținere pe care AFDJ RA Galați o desfășoară conform obiectului de activitate pe Dunare, atât pe Brațul Chilia, Brațul Tulcii și mai ales pe Canalul Sulina cât și la gura de vărsare a acestuia în mare, prin Bara Sulina. Astfel:

- Activarea brațului Chilia și a Canalului Bâstroe va conduce la creșterea transportului aluvionar în aval spre vărsarea acestora în mare, cât și ulterior și în zona marină de coastă, urmând ca acestea să ajungă în Bara Sulina;

- Acest fenomen se datorează faptului că defluenții din nord ai Brațului Chilia și a Sтамбулului Vechi prin care se făcea vărsarea în mare în trecut au suferit transformări hidrologice și morfologice radicale, datorită pierderilor în adâncime prin colmatarea în timp a acestora, sau datorită posibilelor blocaje cu anrocamente, prin alunecarea malurilor și a lucrărilor hidrotehnice existente. Astfel, situația în sine a generat o schimbare a repartiției de debite solide și lichide, acestea amplificându-se în favoarea Brațului Bâstroe.

- Datorită existenței curenților marin cu direcția generală NE – SV și a vântului predominant NE, delta Brațului Chilia, respectiv aluviunile au migrat și au colmatat în timp gura de vărsare a Canalului Sulina, iar pentru viitor vor ajunge să închidă golful Musura, transformându-l în lagună. Spre exemplu amintim apariția Insula K, formată între gura de vărsare a Canalului Sulina și Brațul Chilia.

- Acest efect de înnisipare a gurii de vărsare în mare a Canalului Sulina a fost contracarat de-a lungul timpului prin realizarea unor construcții hidrotehnice speciale, respectiv diguri de înaintare în mare, realizate longitudinal pe canal ca și a jetelelor realizate pentru stabilizarea bancurilor aluvionare.

- Aceste diguri longitudinale, submersibile și insubmersibile au fost prelungite de către statul roman, prin AFDJ RA Galați, anual, într-un ritm permanent către izobate mai adânci, în scopul asigurării unui autodragaj natural al Canalului Sulina la gura de vărsare în mare, în combinație cu dragaj de întreținere, realizat cu dragile proprii.

- Aceste lucrări rezolvau pentru perioade scurte problema menținerii adâncimilor de navigație, zona de navigație nou creată se colmata destul de repede și astfel prelungirea acestora în timp s-a dovedit a avea un efect negativ datorită lungirii zonei de bară, evoluând în timp de la câteva sute de metri, la circa 2 km în prezent.

- De asemenea anual pentru menținerea adâncimilor de navigație ca și a funcționalității digurilor, s-au înregistrat costuri semnificative atât pentru completarea cu anrocamente a acestora cu blocuri de piatră de 2-5 to și piatră brută de 1 to, precum și datorită dragajelor intensive desfășurate la gura Canalului Sulina cu utilaje specifice, respectiv drăgi cu cupe ca și cu drăgi absorbant refulante.

- Prin aceste lucrări periodice de investiții ca și de întreținere a digurilor și prin dragaje de întreținere s-a încercat limitarea dezvoltării barei Canalului Sulina având ca scop final menținerea și asigurarea adâncimilor de navigație conform recomandărilor Comisiei Dunării.

Astfel, prin realizarea acestor diguri de înaintare în mare de la gura Canalului Sulina s-a încercat blocarea și limitarea înaintării aluviunilor aduse de Brațul Chilia către gura de vărsare în mare a Canalului Sulina.

Situația generată de lungirea anuală a digurilor de înaintare a condus în timp la dezechilibre pe litoralul de sud al Mării Negre, în ceea ce privește eroziunile tarmului în unele zone, ca și înnisiparea acestuia în alte zone, generând situații în care marea s-a retras foarte mult și zone în care au avut loc prăbușiri de terasamente, maluri sau terase.

Măsurile privind înnisiparea și refacerea plajelor au condus de asemenea la costuri suplimentare pentru contracararea acestor efecte precum și la unele probleme de mediu cu efecte directe asupra faunei și florei din zona Mării Negre, dar în ceea ce privește în mod direct activitatea regiei, ca efect nefavorabil, precizăm că migrarea aluviunilor de pe Brațul Chilia spre gura de vărsare a Canalului Sulina a condus, așa cum am menționat mai sus la intensificarea activității de dragaj de întreținere pentru asigurarea și menținerea adâncimilor de navigație de la gura Canalului Sulina.

- În cazul prelungerii anuale a digurilor de înaintare s-a ajuns la amplificarea efectului de remuu ce s-a resimțit în amonte datorită creșterii nivelului apei, în orașul Sulina.

Acest fenomen a condus în timp la înecarea gurii de deversare a canalizărilor și implicit la inundații cu posibile probleme de mediu, datorită faptului că apa în loc să fie deversată în Dunăre, a ajuns pe străzile din Sulina, ieșind astfel din canalizări. Situația în sine a generat costuri suplimentare pentru comunitatea locală

prin alocarea de fonduri pentru proiecte de refacere a gurilor de deversare ape uzate in Dunare.

- Un alt aspect negativ al remuului ce s-a inregistrat in amonte, pe Canalul Sulina a constat în faptul că menținerea permanentă a apei la un nivel peste cel asigurat a condus la distrugerea digurilor, a apărărilor de maluri și a protecțiilor împotriva inundațiilor ale localităților riverane Canalui Sulina și implicit dezechilibre ale ecosistemelor din zona Rezervației Biosferei Delta Dunării, situație ce se va răsfrânge în final asupra faunei, florei cat și a comunităților de localnici ce trăiesc în zonă.

- Un alt aspect negativ îl constituie faptul că în timp, pe Canalul Sulina va scădea debitul de apă necesar menținerii adâncimilor de navigație, diminuând astfel efectului de autocalibrare si autodragaj, situație ce va conduce la creșterea costurilor pentru întreținerea șenalului navigabil prin realizarea unor lucrări suplimentare de dragaj sau prin realizarea altor lucrări hidrotehnice specifice, al căror scop va fi asigurarea și menținerea adâncimilor de navigație conform Recomandărilor Comisiei Dunării.

- Aceste lucrări suplimentare pot provoca atât pentru Canalul Sulina cât și pentru Brațul Chilia și alte dezechilibre datorită eroziunilor produse în albie și în maluri, situație ce poate genera o mare de apa dulce, interioara, distrugând arealele si habitatele existente.

- Efectele dragajului si ale deversarilor de material rezultat din dragaj se vor evidenția și asupra distribuției scurgerii apei între Brațul Bâstroe și Brațul Stambulul Vechi situație ce va duce la un impact transfrontalier datorită pierderilor de habitat (pești, păsări) precum și alte dezechilibre ecologice datorate adâncimilor și a traficului de nave mari ce se va înregistra în timp, cu efecte ireversibile pentru natura, pentru comunitățile existente de-a lungul malurilor, cat si a activitatii Administratiei.

Totodată, considerăm că partea ucraineană nu se va opri doar la realizarea Canalului Bâstroe ci va desfășura dragaj de întreținere permanent pe tot Brațul Chilia și pe Stambulul Vechi, în punctele critice, pentru asigurarea si mentinerea adancimilor de navigatie dorite a fi obtinute prin proiectul propriu.

Aceasta situație prin care se dorește crearea unui braț cu adâncimi foarte mari va conduce la un antagonism în ceea ce privește scopul fiecărui stat pentru folosirea Brațului Chilia, respectiv pentru Ucraina privind asigurarea desfășurării unui trafic maritim, iar pentru România pentru asigurarea condițiilor de navigație pentru un trafic fluvial.

Mentinam ca in prezent, România asigură pe Brațul Chilia și Stambulul Vechi pana la Periprava semnalizarea costieră și plutitoare corespunzătoare desfășurării unui trafic fluvial de mărfuri și pasageri, necesarul pentru navigație fiind de 25 de decimetri si nu de 8-0 metri cat se doreste de catre parte ucraineana pentru Chilia si Bastroe.

Conform Convenției de la Belgrad semnata in anul 1948, precizam ca navigația maritimă se desfășoară pe Dunăre cu ieșire la Marea Neagră prin Canalul Sulina, canal care asigură adâncimile necesare desfasurarii traficului maritim cu nave de pescaje de 7,01 m, datorită intretinerii lucrărilor hidrotehnice existente și prin dragaj de intretinere.

Dragajul de întreținere se face pe Dunare, atat pe Canalul Sulina cat si la gura de vărsare a acestuia in mare, respectiv la Bara Sulina, in scopul asigurarii si mentinerii adancimilor de navigatie, ca efect negativ datorat migrării spre sud a aluviunilor deltei Brațului Chilia care se suprapun peste aluviunile proprii ale Canalului Sulina.

Cu deosebita consideratie,

Director General  
Angela Stela Ivan



Director Cai Navigabile  
Florin Uzumtoma

Șef Serviciu Hidrotehnic

Hidrologie, Comisia, Dunarii  
Mihai Popescu Teclu