

PROTKÓŁ
z Narady Żeglugowej ‘ 2008
przeprowadzonej w siedzibie RZGW Warszawa w dniu 17.03.2008r.

Na przedmiotowej naradzie Związek Polskich Armatorów Śródlądowych był reprezentowany przez Witolda Łożewskiego -Vice Prezesa ZPAŚ.

Podczas Narady Żeglugowej ‘ 2008 zostały omówione zagadnienia wg określonego porządku, ustalonego w przesłanym do ZPAŚ zaproszeniu UŻ-071/08/08 z dnia 06.03.2008r.

1 Ocena sezonu nawigacyjnego 2007 i warunków żeglugowych, dokonana przez administrację wód (przedstawiciele RZGW w Warszawie, Gdańsku, Poznaniu i Krakowie)

Na wstępie narady żeglugowej, przedstawiciele poszczególnych RZGW dokonali oceny sezonu nawigacyjnego 2007 w administrowanych zlewniach.

1.1. Sekretarz spotkania (RZGW Warszawa) oraz Wojciech Sokołow - Z-ca Dyr. ds. Utrzymania Wód RZGW w Warszawie.

Wielkie Jeziora Mazurskie – uzupełniono braki we właściwym oznakowaniu. Rzeki: Bug, Narew, Pisa i Biebrza – bardzo trudne warunki hydrologiczne i nawigacyjne, nawet dla jednostek turystycznych (żegluga tylko lokalnie).

Rz. Wisła, na odcinku od uj. rz. Sanny do uj. rz. Pilicy, – brak głębokości klasyfikacyjnych. Rz. Wisła, na odcinku Warszawa – Płock, – liczne wypłyenia i rafy kamienne, brak możliwości finansowych oraz liczne utrudnienia, m.in. w zakresie ochrony przyrody, uniemożliwiają prowadzenie planowej konserwacji i odbudowy infrastruktury regulacyjnej rz. Wisły (jako przykład dyr. Sokołow przywołał prawomocny wyrok NSA, na mocy którego RZGW Warszawa musi rozebrać trzy ostrogi na rzece Wiśle w m. Rakowiec – ponieważ budowle te zostały wykonane z rzekomym uchybieniem procedury administracyjnej w zakresie konsultacji z przedstawicielami ochrony przyrody).

1.2. RZGW Gdańsk (p. Jankowski):

Nie zamykano szlaku żeglownego, a jedynie zdjęto oznakowanie letnie i ustawiono zimowe oznakowanie dla potrzeb nawigacji zimowej. Służowanie odbywało się w okresie bez przerwy w okresie zimowym – nawet w lodach i ile to było technicznie możliwe.

Pan Jankowski podkreśla, że z obserwacji stanu uszkodzeń umocnień linii brzegowej rz. Szkarpowy, spowodowanych wpuszczaniem zestawów do eksploatacji w lodach, RZGW w Gdańsku komunikuje, iż nawigacja w lodach na tej rzece nie powinna być praktykowana w przyszłości. Takie stanowisko wynika z uwagi na bilans korzyści ekonomicznych wynikających z transportu oraz rozmiaru strat w infrastrukturze drogi wodnej spowodowanych przemieszczaniem się zestawów w lodach).

Na odcinku rz. Wisły, od km 684 (Włocławek – Oczyszczalnia) do km 718 (Silno), w zasadzie utrzymanie tranzytu jest niemożliwe, na pozostałym odcinku do Tczewa tranzyt był osiągalny w ok. 2/3 sezonu nawigacyjnego, natomiast na pozostałym odcinku do ujścia do Zatoki Gdańskiej głębokość tranzytowa jest zadowalająca.

1.3. RZGW Poznań (Andrzej Łyczywek Z-ca Dyr. ds. Zlewni Noteci Dolnej):

Na obszarze RZGW w Poznaniu występowały nieco większe głębokości tranzytowe niż w latach ubiegłych, jednakże występowały utrudnienia w żegludze, spowodowane budową i remontami mostów w Koninie i Gorzowie Wlkp.

Nadal postępuje katastrofalny stan zarośnięcia Kanału Górnonoteckiego oraz występują powtarzające się zamulenia Kanału Ślesińskiego w km 0,33 oraz 26,5 – ujście Noteci Wschodniej.

1.4. RZGW Kraków (gościnnie wystąpiła pani Dyrektor ...?) :

Odcinek Kaskady Górnej Wisły do km 92 głębokości tranzytowe i warunki nawigacyjne były zadowalające, niestety poważna awaria śluzy Kościuszk delimituje walor tranzytowy tej drogi wodnej (przewidywany termin udrożnienia śluzy – druga połowa roku 2008).

Na pozostałym odcinku rz. Wisły, od śluzy Przewóz do ujścia rz. Sanny, żegluga może się odbywać tylko lokalnie (tranzyt jest możliwy tylko przy wykorzystaniu nielicznych wezbrań rzeki).

2. Ocena sezonu nawigacyjnego 2007 przez armatorów oraz plany przewozowe na 2008r.

W zakresie oceny ubiegłego sezonu nawigacyjnego oraz przedstawienia planów przewozowych armatorów na rok 2008, głos zabrali w kolejności:

2.1. Witold Łożewski (WIR-BUD):

- Nadal eksploatacja transportowa Wisły jest możliwa tylko wiosną, jak jeszcze nie ma oznakowania, oraz jesienią wtedy gdy już nie ma oznakowania. W listopadzie ubiegłego roku moja firma wystąpiła do RZGW o pozostawienie oznakowania, z uwagi na bardzo duży i trudny transport. Niestety spotkaliśmy się z odmową i oznakowanie zostało zdjęte. Niestety rejs musiał się odbyć bez jakiegokolwiek oznakowania oraz informacji i pomocy ze strony pracowników RZGW Warszawa.

- Oznakowanie szlaku rz. Wisły – wiosenne wystawienie oznakowania było zbyt późne, bo zostało wystawione poniżej żeglownej wody. Potem służba liniowa po wystawieniu oznakowania całymi miesiącami nie aktualizuje tego oznakowania, w zasadzie żegluga jest możliwa tylko tam gdzie jeszcze nie ma oznakowania – bo żegluga na oznakowanie jest niemożliwa.

- Droga wodna Wisła-Odra – nie planuje przewozów, ponieważ jak doświadczyłem rok wcześniej na Naradzie Żeglugowej w Poznaniu, gdzie zaraz po wysłuchaniu naszych planów przewozowych RZGW zakomunikowało nam, że zamyka drogę wodną Wisła – Odra od 1 września do końca roku, a teraz wiemy że przedłużyło się zamknięcie i termin otwarcia jest nie znany.

W związku z czym mamy obawy wygłaszania naszych planów przewozowych ponieważ RZGW i tak zaskoczy nas informacją o zamknięciu z powodu remontów drogi wodnej Wisła-Odra. Nasze obawy są uzasadnione, bo przedstawiciel RZGW zapowiedział remonty od maja do października.

- Plany przewozowe - planowany jest przewóz dużego ładunku (ok. 400t) z Gdańska do Płocka stąd moje pytanie - czy administracja wód przewiduje wsparcie realizacji planowych przewozów za pomocą zrzutów wody ze Stopnia Włocławek ?

2.2. Edward Ossowski (Żegluga –Porty Sp. z o.o. i Żegluga Bydgoska S.A.):

- Nadal występuje brak głębokości tranzytowych drogi wodnej II klasy na rz. Wiśle i Odrze w związku z czym przewozy są realizowane tylko na trasach krótkich (lokalnych) co powoduje dalszą degradację portów (np. port Kostrzyn w ubiegłym roku nie przeładował ani jednej tony).

- Docierają informacje o coraz mniejszych środkach na oznakowanie i obsługę śluz, taki stan jeszcze bardziej pogłębi zapaść transportu śródlądowego.

- Plany przewozowe – przewidywany wzrost przewozu kruszywa od 30 do 50%, a mianowicie:

- port Malbork, przewidywany wzrost do ok. 700 tys. ton kruszywa,
- port Bydgoszcz, przewidywany wzrost do ok. 500 tyś. ton kruszywa.

2.3. Tadeusz Zdanowicz – Dyrektor UŻŚ w Giżycku:

Oceńił bardzo dobrze stan oznakowania żeglugowego WJM, wyrażając podziękowanie do RZGW w Warszawie, jednocześnie z uwagi na rosnący natłok jednostek turystycznych nakreślił słabe punkty bezpieczeństwa żeglugi na WJM:

- śl. Guzianka w sezonie letnim jest całkowicie zapchana statkami turystycznymi – proponuje ustalenie godzin śluzowania dla jednostek turystycznych,

- kanał Giżycki (zw. Niegocińskim) zapchany jednostkami turystycznymi – proponuje wykonanie sieci odpowiednio bezpiecznych miejsc postojowych dla małych statków.

- niektóre jeziora są dopuszczone do żeglugi nocnej lecz brak jest kompletnego oznakowania nocnego – więc dopuszczamy czy rezygnujemy z żeglugi nocnej, z powodu braku kilku świateł?

T. Zdanowicz skierował pytanie do Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie (dalej KZGW) : „ rz. Biebrza została przekazana do Parku Narodowego, docierają skargi ze strony armatorów dlaczego dyrekcja PN wpuszcza statki tylko w lipcu i sierpniu , - na jakiej podstawie ? ...”

2.4. Tadeusz Mrówczyński – Radca KZGW

Zgodnie z Prawem wodnym rzeka Biebrza została przekazana w zarząd Parku Narodowego. Dyrektor Parku realizuje swoje kompetencje na podstawie uprawnień nadanych odpowiednią ustawą o ochronie przyrody. KZGW zbada poruszone problemy dotyczące ograniczeń żeglugi na rz. Biebrzy.

2.5. Witold Łożewski – Vice Prezes ZPAŚ odczytał wszystkim zgromadzonym przygotowane wystąpienie dotyczące podsumowania przekazanych przez armatorów licznych problemów i utrudnień dokonanych w poszczególnych RZGW w minionym sezonie nawigacyjnym :

„ Uczestnicy Narady Żeglugowej ‘2008 przy RZGW w Warszawie

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie, działając z upoważnienia i w imieniu armatorów – Członków Związku, niniejszym przedstawia istotne problemy, które wymagają prezentacji celem zajęcia stanowiska w sprawie przez merytorycznych Uczestników Narady Żeglugowej z dnia 17 marca 2008, zorganizowanej przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

I. Korzystanie z dróg wodnych – postój statków, infrastruktura brzegowa.

Nadużycia praw właścicielskich Skarbu Państwa przez administratorów śródlądowych dróg wodnych - arogancja władzy RZGW.

1.1. Brak publicznych (ogólnodostępnych) miejsc postojowych dla statków.

Nadal brakuje swobodnego dostępu dla postoju statków na przystaniach i nabrzeżach administrowanych przez RZGW w Warszawie i w Gdańsku. Istniejące nabrzeża i przystanie wykorzystuje wyłącznie RZGW dla swoich statków, jak np. w Sobieszewie, gdzie postawiono znaki zakazu postoju dla innych statków. Postój statków w takich miejscach jest zastrzeżony tylko dla obiektów pływających RZGW, natomiast inne statki mogą zatrzymać się tam dopiero po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia oraz za odpowiednią opłatą.

Na drogach wodnych brakuje miejsc wyznaczonych dla nieodpłatnego postoju statków – podobnych jak parkingi niestrzeżone dla samochodów na drogach publicznych, na których kapitan może zatrzymać statek bez obawy ataku RZGW za nielegalny postój.

W miejscach postoju armatorzy nie oczekują dostarczenia prądu i wody oraz odbioru odpadów i śmieci, bo i tak RZGW nie zapewnia tego typu usług nawet na swoich odpłatnych przystaniach.

1. 2. Szkodliwe działanie RZGW dla rozwoju transportu wodnego i armatorów.

1.2.1. Dyrektor RZGW skrupulatnie nakłada różne ciężary na armatorów, nawet wówczas gdy ustawa tego nie przewiduje.

Nadal funkcjonuje nieuprawnione pobieranie opłat postojowych przez RZGW w Gdańsku i w Warszawie, wbrew art. 142 i 150 Prawa wodnego.

Dyrektor RZGW może wydawać przepisy prawa miejscowego tylko w przypadkach określonych ustawą (zgodnie art. 92 ust. 2 Prawa wodnego), niestety nadal funkcjonują zarządzenia wewnętrzne RZGW, wydane bez upoważnienia ustawowego, w sprawie opłat za postój statków będących w tranzycie.

1.2.2. Dyrektor RZGW nie chce zwolnić armatorów z ograniczeń i zakazów, nawet wówczas gdy ustawa nadaje takie upoważnienie.

Wydaje się oczywistym fakt, że większość aktywności usługowej armatorów odbywa się, z racji swej natury, na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią. W ramach swojej działalności armator musi posiadać niezbędną infrastrukturę na brzegu, pod warunkiem, że nie utrudni to ochrony przed powodzią.

Zakaz wykonania infrastruktury, na obszarze zagrożenia powodzią, może być zniesiony przez Dyrektora RZGW, który może wskazać sposób zagospodarowania terenu na potrzeby działalności armatora, zgodnie z art. 82 ust. 3 Prawa wodnego.

Na przykładzie armatorów wydobywających kruszywo z Wisły wynika, że Dyrektorzy RZGW z tego prawa nie chcą korzystać.

1.2.3. Arogancja władzy RZGW na przykładzie mostu w Drewnicy – czyli ufundowana na koszt podatników „zabawa w zawsze słuszną rację i nieomyślność urzędu”.

Z pośród wielu sygnałów napływających od armatorów najbardziej znanym przykładem jest nowy most w Drewnicy na Szkarprawie, który za zgodą RZGW został wybudowany wbrew opinii armatorów oraz Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku.

Aktualne prawo przewiduje, iż modernizacja lub budowa nowej infrastruktury na drodze wodnej powinna odpowiadać najwyższym wartościom parametrów klasyfikacyjnych, mieszczących się w klasie drogi wodnej bezpośrednio wyższej od istniejącej, tj. wartościom w III klasie drogi wodnej - w przypadku rz. Szkarpowy.

W następstwie protestów armatorów wykonano dodatkowe dalby i kierownice dla statków przy moście w Drewnicy. Niestety odwrotne miejsce usytuowania tych dalb przy obydwu brzegach rzeki, zamiast poprawić stan bezpieczeństwa żeglugi, spowodowało jeszcze bardziej przewężony tor przejścia dla statków, poprzez jeszcze bardziej zmniejszony promień łuku w osi szlaku żeglownego w tym miejscu.

W konsekwencji nierozmyślnych rozwiązań w rejonie mostu w Drewnicy, w zakresie inżynierii ruchu żeglugowego, doprowadzono do bezpowrotnego zdegradowania rz. Szkarpowy jako drogi wodnej z klasy II (tj. minimalnej transportowej) do klasy Ib (czyli turystycznej), a wszystko to na koszt podatników i ze szkodą dla armatorów większych statków.

Skoro tak wykonano most w Drewnicy to znaczy, że brak fachowców również dotknął RZGW oraz to, że wobec podatników i armatorów RZGW nie poczuwa się do odpowiedzialności za szkodliwe gospodarowanie i administrowanie drogami wodnymi.

1.2.4. Gospodarstwa Pomocnicze RZGW – nieuczciwa konkurencja z dotacją budżetową.

Powołane i utrzymywane za nasze podatki Gospodarstwa Pomocnicze RZGW miały funkcjonować jako zakłady budżetowe, przeznaczone do realizacji zadań statutowych RZGW – związanych z utrzymaniem i konserwacją dróg wodnych.

Niestety stwierdzamy, iż Gospodarstwa Pomocnicze nadal zajmują się komercyjnymi przewozami towarów i obsługą zewnętrznych inwestycji inżynierii wodnej zamiast tym, do czego zostały powołane.

Gospodarstwa Pomocnicze RZGW łamią zasadę konkurencyjności w przewozach, ponieważ jako jednostki RZGW prowadzą komercyjną działalność przewozową bez ponoszenia opłat kilometrowych za korzystanie z dróg wodnych, opłat za śluzowanie, opłat za postoje w portach i awanportach RZGW.

Ponadto należy zaznaczyć, że gospodarstwa pomocnicze wykonują zadania zlecone przez RZGW same sobie (w formie bezprzetargowej). W tym układzie inwestor, wykonawca, nadzorca – audytor oraz odbiorca inwestycji, występują w jednej osobie, ponieważ Gospodarstwa Pomocnicze znajdują się w wewnętrznej strukturze zależnej RZGW - KZGW. W ten sposób odcina się inne firmy żeglugowe i hydrotechniczne od możliwości równego traktowania podmiotów gospodarczych w zakresie prowadzonej działalności na wodach.

II. Stan utrzymania dróg wodnych.

2.1. Budowa i remonty na drogach wodnych – czy szlak żeglowny zamyka inwestor?

Zamknięcie szlaku żeglownego powinno być dokonywane tylko na czas niezbędny dla wykonania określonych operacji a nie na czas trwania całej inwestycji na drodze wodnej.

Inwestor powinien przedstawić dokładny harmonogram robót, wg którego RZGW będzie dokonywało wcześniej zaplanowanych ograniczeń ruchu i czasowych zamknięć szlaku żeglownego.

W przypadku długoterminowych inwestycji proponuje się powołanie wspólnej Komisji składającej się z przedstawicieli: RZGW, Urzędu Żeglugi Śródlądowej, Związku Armatorów, inwestora i wykonawcy). Komisja ta będzie ustalała faktyczną potrzebę i harmonogram wprowadzenia ograniczeń i zamknięć szlaku żeglownego.

2.2. Zimowe zamknięcia żeglugi – czyżby dalszy ciąg gospodarki centralnie planowanej?

Nadal stosuje się zbyt długie okresy zamknięć szlaku żeglownego na czas zimy, której np. w tym roku prawie nie było. Armatorzy też nie dostrzegają potrzeby dalszego utrzymywania takiego stanu rzeczy ponieważ na śluzach nic się nie dzieje, nie ma remontów. Jak zwykle remonty będą przeprowadzane w sezonie nawigacyjnym – zamiast teraz.

Skanalizowane odcinki dróg wodnych nadal są nieczynne – w śluzach zalodzeń już dawno nie ma, a wody roztopowe już są w Bałtyku – więc na co czekamy?

2.3. Fatalny stan infrastruktury na śluzach drogi wodnej Wisła-Odra.

Poza śluzą Czersko Polskie na tej drodze wodnej nadal nie istnieją kierownice dla statków przy wejściu do komory śluzy.

Ostro zakończone konstrukcje głowy górnej i dolnej komory na wszystkich śluzach nie posiada jakichkolwiek zabezpieczeń lub skosów, które łagodziłyby wprowadzenie kadłuba statku na odbijaczu.

Brakuje urządzeń cumowniczych w awanportach śluz – statki oczekujące na śluzowanie muszą manewrować śrubami napędowymi, co uszkadza zarówno nasze statki jak i umocnienia brzegowe (np. tak jest w awanporcie górnym śluzy Czyżkówko i Wielen).

2.4. Brak łączności radiotelefonicznej ze śluzami i nadzorem wodnym.

Przepisy o wyposażeniu statków spowodowały, że armatorzy zostali zmuszeni do posiadania na statkach dwóch radiotelefonów, pracujących w morskim paśmie VHF, przeznaczonych do łączności w relacji statek-statek i statek-ład. Zabieg ten był bardzo kosztowny jeśli chodzi o sam zakup sprzętu, uzyskanie zezwoleń na ich instalację oraz kwalifikacje do ich obsługi.

Niezrozumiałym jest fakt zmuszania armatorów do wyposażenia statków w telefony komórkowe aby można było połączyć się z obsługą śluzy lub z administracją drogi wodnej. Na całym świecie służą do tego radiotelefony statkowe.

2.5. Brak aktualnej informacji nawigacyjnej na obszarze działania RZGW Warszawa.

Armatorzy bardzo dobrze oceniają publikacje administracji wód na stronach internetowych RZGW, gdzie udostępnia się wiarygodne dla żeglugi informacje o aktualnych warunkach

nawigacyjnych, co znacznie podnosi efektywność wykorzystania zasobów wodnych w celach transportowych oraz poprawia bezpieczeństwo żeglugi naszych statków.

Nie sposób zrozumieć dlaczego na stronie internetowej RZGW w Warszawie od wielu lat umieszcza się tylko dwie informacje – jedną wiosną (otwarcie żeglugi) i jedną jesienią (zamknięcie żeglugi), a w pozostałym okresie jest informacyjna przerwa nawigacyjna.

2.6. Oznakowanie szlaku żeglownego – tylko dla poważnych bander?.

Stan aktualnego oznakowania pogarsza się z roku na rok. Niestety można odnieść wrażenie, iż fachowcy od wytyczania szlaku żeglownego zabrali swoją wiedzę na emeryturę.

Młode pokolenie nie bardzo garnie się do tej niełatwej służby oraz zdobywania wiedzy praktycznej. Być może przyczyna takiego stanu rzeczy leży po stronie fatalnie niskich zarobków służby liniowej pracującej na wodzie, a być może przyczyna leży w tym, iż polski armator wszelkie niezawinione uszkodzenia statku na szlaku żeglownym naprawia na własny koszt – zamiast na koszt RZGW.

W tym marazmie nie sposób zapomnieć pełnej mobilizacji służby liniowej kiedy po wielu latach od przejścia frontu II Wojny Światowej na rz. Wiśle znów pojawił się statek bandery niemieckiej – tym razem w celach turystycznych. Wówczas My Polacy udowodniliśmy na co nas stać, – i faktycznie stan oznakowania szlaku żeglownego od Gdańska do Warszawy był wręcz idealny i na bieżąco aktualizowany.

Gdy armator niemiecki stracił zainteresowanie w dalszej eksploatacji statku na tych wodach, wówczas stan oznakowania szlaku żeglownego znów stał się fatalny - czyli tak jak dawniej dla polskiego armatora, który to nie ma prawa żądać zbyt wiele od RZGW.

III. Rozwój dróg wodnych.

3.1. Nowe porty i przystanie – tylko dla statków turystycznych.

Dotychczasowe porty i przystanie oraz miejsca postojowe dla statków, za zgodą i aprobatą RZGW, masowo przebudowuje się na przystanie i mariny turystyczne.

W Bydgoszczy zaplanowano aż siedem dużych marin (w tym jedna w byłej stoczni remontowej PBW oraz jedna na terenie jeszcze istniejącej stoczni remontowej). Dla dużych statków towarowych już nie będzie miejsca postojowe w Bydgoszczy, natomiast co do obecnej stoczni remontowej, usytuowanej w środku zaplanowanej mariny, wydaje się, że dni jej dalszego funkcjonowania zostały już policzone.

3.2. Zakupy sprzętu do robót hydrotechnicznych – zwiastunem rozwoju dróg wodnych ?

W ostatnim czasie Gospodarstwa Pomocnicze RZGW masowo kupują pływające kosiarki do trzciny i porostów wodnych zamiast poważny sprzęt do robót nurtowych i bagrowniczych. W istocie koszenie trzciny i porostów na pewno poprawi warunki nawigacyjne, - ale tylko dla kajaków i ptactwa wodnego.” – koniec wystąpienia.

Ponadto korzystając z obecności Pani Dyrektor RZGW w Krakowie chcę poruszyć jeszcze jeden bardzo ważny problem.

- Armatorzy działający na terenie RZGW Kraków zadają pytanie, dlaczego unieważnia się im koncesję na wydobycie kruszywa w trakcie jej ważności, pomimo iż na górnej Wiśle piasku nie brakuje. Z uzyskanych informacji wynika, że z tego powodu już dwóch armatorów zaprzestało swojej działalności, a reszta armatorów jest ze strony RZGW zagrożona utratą prawa do wydobycia kruszywa. Czy RZGW cieszy się jak armatorzy palą barki na złom, a na drodze wodnej zostaje pustka. Czy znikną problemy RZGW gdy znikną armatorzy?

Po wystąpieniu W. Łożewskiego głos zabrali :

Pan M. Jankowski (RZGW w Gdańsku)

Pan M. Jankowski stanowczo zdementował zarzut pod adresem RZGW w sprawie mostu w Drewnicy i nazwał wystąpienie Witolda Łożewskiego - Vice Prezesa ZPAŚ, jako kłamliwe. Pan Jankowski poinformował zgromadzonych Uczestników Narady, że posiada dokumenty, w których widnieje pisemna zgoda, przedstawiciela Żeglugi Bydgoskiej oraz przedstawiciela ZPAŚ, na taką zabudowę mostu w Drewnicy na rz. Szkarpawie.

Tadeusz Mrówczyński (KZGW) :

Pan Tadeusz Mrówczyński poinformował, iż z uwagi na znaczną liczbę nieznanych problemów, poruszonych w wystąpieniu Vice Prezesa ZPAŚ, zajęcie stanowiska w sprawie będzie możliwe najpierw po ich rozpoznaniu i szczegółowemu wyjaśnieniu na szczeblu poszczególnych RZGW. Dopiero wówczas KZGW będzie mógł zająć stanowisko w sprawie oraz sformułuje odpowiedź pisemną do ZPAŚ. Dlatego też Pan Mrówczyński poprosił przekazanie maszynopisu odczytanego na Naradzie wystąpienia ZPAŚ.

Po przyjęciu pisemnego wystąpienia ZPAŚ Pan Tadeusz Mrówczyński odniósł się do:

Ad. 1.1. „ ... w świetle aktualnego prawa nowe porty są inicjatywą prywatną, RZGW nie może angażować się w sprawy portu... ”.

Ad. 1.2.2. „ ...RZGW nie zezwala na wydobycie kruszyw z uwagi na ochronę koryta i urządzeń regulacyjnych górnej Wisły. Niektórzy armatorzy mają kłopoty bo kopią doły, zainteresowani wydobyciem kruszywa, mogą zgłaszać się w tej sprawie do RZGW w Krakowie przy ul. Piłsudskiego ... ”

Ad. 2.2. „ ... RZGW posiada ustawowe uprawnienia do zamykania szlaków żeglownych na drogach wodnych śródlądowych, z uwagi na realizację własnych zadań związanych z ich utrzymaniem i remontem oraz ochroną przed niebezpiecznymi dla nich zjawiskami atmosferycznymi i hydrologicznymi ... ”.

Pan Wojciech Sokół – Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Wód RZGW w Warszawie

Dotyczy śluzy Włocławek w okresie niskich stanów wody - przewoźnicy powinni porozumieć się ze sobą i przechodzić na jednej fali. W tej sprawie armatorzy powinni zgłaszać zapotrzebowanie na planowe przewozy do Janusza Flaszyńskiego - Kierownika Inspektoratu RZGW we Włocławku.

Pan Edward Ossowski (Żegluga Porty)

„ ...mam pytanie do Pana Dyrektora Rutkiewicza z KZGW w sprawie powracających doniesień o likwidacji śluzy Włocławek ... ”.

Pan Piotr Rutkiewicz – Dyrektor Departamentu Planowania i Zasobów Wodnych KZGW oraz Wojciech Sokół (RZGW Warszawa)

„ ...oficjalnie nie toczy się jakakolwiek debata w tej sprawie ..., są to fakty wyłącznie prasowe ... ”
„ ...jak na razie są to plany pewnego odłamu ekologów a nie hydrologów”.

Tadeusz Zdanowicz – Dyr. UŻŚ w Giżycku

„ ... dotyczy śluzy Guzianka i żegluga nocnej. Jeśli niektóre jeziora są dopuszczone do żegluga nocnej to także należy dopuścić do uprawiania żegluga nocnej na kanałach łączących te jeziora ... ”

Edward Ossowski – (Żegluga Porty)

Port Kostrzyn w roku ubiegłym nie przeladował ani jednej tony. Brak możliwości przejścia od śluzy Hohensaaten do Kostrzyna. Zamulenia awanportów śluz dw. Wisła-Odra. Rząd powinien określić harmonogram robót niezbędnych do uzyskania parametrów odpowiednich klasyfikacyjnych drogi wodnej. Należy zapewnić zmianę finansowania dróg wodnych. Z roku na rok jest mniej pieniędzy na ten cel bo np. RZGW w Poznaniu posiada tylko 200 tys zł na utrzymanie całej drogi wodnej Wisła-Odra. Wszystko to daje wyraźny obraz, iż czas najwyższy należy dostosować politykę transportową RP do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej.

Czesław Błocki – Trans- Wod (członek ZPAŚ)

-Kiedy RZGW załatwi sprawę usunięcia łódek wędkarskich licznie cumujących przy wlocie do awanportu dolnego śluzy Włocławek. Łodzie te od lat stoją w jedynym, możliwym dla dużych statków, wąskim przejściu do kanału dojazdowego śluzy Włocławek. Sprawę sygnalizowano w poprzednich latach i do tej pory nic nie zrobiono.

-Sprawa radiotelefonu VHF na śluzie Włocławek jest niecierpiąca zwłoki. Brak łączności z obsługą śluzy, telefon komórkowy na statku nie załatwia sprawy, może się rozładować zepsuć lub po prostu utopić. Natomiast nasze statki posiadają aż dwa radiotelefony przez które można i powinno kontaktować się również ze śluzą. Obecny stan braku łączności żeglugowej zagraża wypadkiem, ponieważ niektóre metalowe chodniki podwieszane od dalb cumowniczych do lądu ni gwarantują bezpiecznego zejścia na ląd. Natomiast na lądzie wszystko jest ogrodzone i pozamykane na cztery spusty, więc załogi muszą jakoś forsować te przeszkody – ryzykując wypadkiem na terenie i z winy śluzy.

-Nadal stosuje się zbyt gwałtowne zmiany wielkości przepływu wód zrzutowych na Zaporze Włocławek. Elektrownia i jaz powinny opracować przepływowo a nie szczytowo.

-Żegluga pasażerska na górnej Wiśle w Kazimierzu jest dyskryminowana przez administratora wału powodziowego - Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych. Armatorzy statków pasażerskich posiadają pozwolenia wodnoprawne na postój a nie mogą swobodnie dojechać i cumować do urządzeń cumowniczych znajdujących się na brzegowej opasce wału. Podobne utrudnienie występuje w Toruniu, gdzie na moje statki stojące przy Bulwarze Filadelfijskim nie mogą dojechać śmieciarki, cysterny paliwowe oraz wozy asenizacyjne po szambo ze statku.

-Dotyczy RZGW w Gdańsku – w soboty niedziele i święta telefon do aktualnej dyżurującej obsługi mostu powinien być wywieszony w specjalnej gablocie – tak jak wywiesza się dyżury aptek.

Tadeusz Mrówczyński (KZGW)

Odpowiedź do Pana Ossowskiego – finansowanie dróg wodnych jest różnie postrzegane ... (tak jak ma to miejsce obecnie – rozważa się wprowadzenie samofinansowania gospodarki wodnej).

Np. obecnie utrzymują się przewozy na górnej Odrze skanalizowanej. Śluza Bartoszewice ma rocznie ponad 1500 śluzowań. Wpływy z tego rejonu dróg wodnych, pobierane za korzystanie ze śluz i urządzeń wodnych (tj. m.in. opłaty kanałowe) wynoszą rocznie ok. 1.280 tys zł, natomiast remont śluzy Kłodnica wyniósł 14 mln zł.

Janusz Flaszyński – RZGW Włocławek

Problem łódek w awanporcie górnym śluzy Włocławek staraliśmy rozwiązać przez miejscową Policję. Ponowimy prośbę w rozwiązaniu tego problemu.

Wahania stanów wody – nadal prowadzone są prace zabezpieczające denny próg podpiętrzający stanowisko dolne Zapory Włocławek. Dla realizacji tych robót niekiedy przepływy muszą być znacznie wstrzymane. RZGW uprzedza armatorów z 2-tygodniowym wyprzedzeniem o planowanych robotach.

Sprawa planowych przewozów – armatorzy z wyprzedzeniem ok. 2 tygodni powinni zgłaszać się do RZGW we Włocławku w sprawie zagospodarowania wody na zasilenie żeglugi tranzytowej. Należy mieć świadomość, że występują okresy suszy kiedy ponowne zgromadzenie wody może potrwać o wiele dłużej. Dlatego też armatorzy powinni wspólnie planować takie rejsy.

Istnieją też naciski (jak na razie mało skuteczne) ze strony środowisk ekologicznych (OTOP) prowadzące do tego, by wahania stanów wodny mieściły się w granicach 20 cm w okresie od kwietnia do końca lipca – z uwagi na wylęgi ptactwa.

Tadeusz Mrówczyński -KZGW

W pierwszej kolejności na śluzie Włocławek będzie zapewniona łączność VHF pomiędzy obsługą śluzy i statkami.

Wojciech Sokół – (RZGW Warszawa)

„ Włocławek nie jest zbiornikiem retencyjnym – brak możliwości spracowania wody.

Obecnie istnieje schizofreniczne podejście do rz. Wisły, mianowicie z jednej strony drukujemy mapy dróg wodnych natomiast nie możemy regulować Wisły. Przypomniał wyrok Sądu, wydany w imieniu RP, nakazujący rozebranie 3 – ostróg na rzece Wiśle w Rakowcu”.

3. Informacja o pracach remontowych i planowanych remontach na dragach wodnych :

RZGW Gdańsk: nie planuje robót, utrudniających żeglugę, planowany jest remont mostu kolejowego w Tczewie i być może nowy most w Toruniu (w miejscu TAPP)

RZGW Poznań: dokończenie remontu stopnia we Wieleniu, żegluga będzie przepuszczana po uprzedzeniu RZGW. Drawsko – planowany remont śluzy. Kanał Bydgoski będzie odmulany od listopada 2008. Na warcie będą miejscami budowane ostrogi. _

RZGW Warszawa: rz. Bug przewidywany remont mostu w Wyszkwowie, Kanał Augustowski – remont śluzy Tartak.

Tadeusz Mrówczyński –KZGW

Z uwagi na planowane przewozy proponuje się utrzymywanie stałego kontaktu ze służą Włocławek, celem wymiany informacji oraz podjęcia wspólnych skoordynowanych działań na linii armatorzy – RZGW prowadzących do bardziej efektywnego wykorzystania zasobów wodnych rz. Wisły w celach transportowych.

Następnie pan Tadeusz Mrówczyński poinformował, że ze środków NFOŚiGW zaplanowano 140 mln zł na służbę Malczyce oraz na odkopanie granicznego odcinka Kanału Augustowskiego i remont śluzy Kurdyki.

Na koniec zostały przedstawione w pływy do Budżetu z tytułu opłat za śluzowanie i korzystanie z płatnych odcinków dróg wodnych:

- RZGW Gdańsk – wpływy 320 tys zł (18.000 śluzowań w tym 1.730 śluzowań towarowych)
- RZGW Poznań – wpływy 28 tys zł, (4.418 śluzowań w tym 1.550 śluzowań towarowych)
- RZGW Warszawa – wpływy 320 tys zł (52.561 śluzowań w tym 11.259 śluzowań towarowych + pasażerskich).

Przygotowanie do sezonu nawigacyjnego 2008 zostanie przedstawione na stronach internetowych poszczególnych RZGW oraz w inny sposób zwyczajowo przyjęty, by dotrzeć do wszystkich armatorów.

Przedstawiona również aktualne stawki za śluzowanie i kanałowe – określone Obwieszczeniem Ministra Środowiska z dnia 30.10.2007r. w sprawie stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok 2008 (MP z 2007r. Nr 82, poz.875)

Na tym naradę i niniejszy protokół zakończono.

Witold Łożewski

Vice Prezes ZPAŚ