

Mazowiecki Kongres Transportowy – opis prezentacji

1. Slajd tytułowy

2. PGW WP – wiadomości ogólne

- Krótko o strukturze – zarządzanie zlewniowe – podział regionalny PGW WP nie jest analogiczny do podziału administracyjnego. Spośród 11 RZGW jedynie RZGW w Rzeszowie nie ma na swoim terytorium śródlądowych dróg wodnych.
- W myśl *Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne* PGW Wody Polskie sprawuje funkcję administratora śródlądowych dróg wodnych, którego kompetencje w omawianym zakresie określa *Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej*. Zgodnie z jej zapisami administracja utrzymuje drogi wodne w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę, w tym obsługuje urządzenia hydrotechniczne, odpowiada za właściwe oznakowanie szlaków żeglownych oraz zapewnia parametry nawigacyjne właściwe dla danej klasy drogi wodnej.
- Zadania administratora śródlądowych dróg wodnych wykonywane są na wszystkich poziomach organizacyjnych PGW Wody Polskie, a koordynuje je Wydział Śródlądowych Dróg Wodnych w Departamencie Ochrony Przed Powodzią i Suszą KZGW.

3. Sieć śródlądowych dróg wodnych w Polsce – klasy drogi wodnej

- Sieć śródlądowych dróg wodnych w Polsce obejmuje niemal 3770 km.
- Zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, śródlądowe drogi wodne dzielą się na 7 klas żeglowności.
- W zależności od klasy żeglowności drogom wodnym nadaje się znaczenie regionalne i międzynarodowe: Klasy: Ia, Ib, II i III - regionalne; klasy IV, Va i Vb – znaczenie międzynarodowe.
- Polskie śródlądowe drogi wodne charakteryzują się niskimi parametrami eksploatacyjnymi. Zdecydowaną większość stanowią drogi o znaczeniu regionalnym. Wymagania klas IV i V stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, spełnia w Polsce około 5,5% ich długości. Jest to łącznie ok 205,9 km szlaków żeglownych
- Przez terytorium Polski przebiegają fragmenty trzech śródlądowych dróg wodnych o randze międzynarodowej: E-30, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, E-40, łącząca Morze Bałtyckie w Gdańsku z Morzem Czarnym w Odessie i E-70, biegnącą z Holandii do Litwy.

4. Sieć śródlądowych dróg wodnych w Polsce – odcinki wpisane do europejskiej sieci TEN-T

- Odcinki śródlądowych dróg wodnych wpisanych do sieci TEN-T (Trans-European Transport Network) stanowią część większych korytarzy transportowych. Do sieci TEN-T w Polsce należy fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej (97,3 km).
- Odrzańska Droga Wodna jest najintensywniej użytkowaną w naszym kraju pod względem transportowym droga wodną (Fragment MDW E30) i przy sprzyjających warunkach hydrometeorologicznym odbywa się tam regularny transport towarów do zespołu portów Szczecin-Świnoujście i na zachód Europy.

- ODW jest istotnym elementem europejskiej sieci dróg wodnych, wymagającym współpracy z Niemcami, zwłaszcza w kwestiach związanych z żeglugą śródlądową, oznakowaniem nawigacyjnym, a przede wszystkim akcją lodotamania na odcinku granicznym.
- Fragment ODW posiada wdrożony system usług informacji rzecznej (RIS), który wspomaga zarządzanie ruchem na śródlądowych drogach wodnych. Organem zarządzającym systemem jest Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, gdzie mieści się Centrum RIS. System lokalizuje statki, wysyła komunikaty do kapitanów jednostek, udostępnia mapy nawigacyjne oraz wysyła informacje pogodowe i hydrologiczne. W centrum RIS trwa stały monitoring sytuacji na drodze wodnej dzięki m.in. kamerom ustawionym wzdłuż szlaku czy nasłuchu odpowiednich częstotliwości radiowych.

5. Śródlądowe drogi wodne na Mazowszu – potencjał transportowy i turystyczny

- Większość dróg wodnych przebiegających przez województwo mazowieckie ma charakter regionalny i klasyfikowana jest w klasie I. Parametry klasy II osiągnięte są na Kanale Żerańskim oraz Narwi od Jeziora Zegrzyńskiego do Pułtusza. Z tego względu w regionie przeważa turystyczny ruch jednostek pływających.
- Odcinkiem o parametrach klasy międzynarodowej, pozwalających na swobodną żeglugę większych jednostek towarowych jest Zbiornik Włocławski – odcinek od Stopnia Wodnego Włocławek do Płocka ma klasę Va.
- Analiza liczby i rodzaju śluzowanych jednostek w latach 2021-2024 na dwóch śluzach zlokalizowanych w woj. mazowieckim tj. na śluzie Żerań oraz Śluzie Włocławek wskazuje, że na drogach wodnych regionu przeważają małe statki wykorzystywane turystycznie i rekreacyjnie.

6. Droga wodna rzeki Wisły – klasy poszczególnych odcinków.

- Na terenie Mazowsza jedyną drogą wodną mającą potencjał transportowy jest Wisła.
- Górna Wisła (przed Krakowem) to fragment drogi wodnej IV klasy, okolice Krakowa to III klasa. Pod względem transportowej przydatności może być brany pod uwagę jedynie odcinek pomiędzy Krakowem a Oświęcimiem (90 km).
- Kierując się w dół rzeki, parametry drogi wodnej Wisły są niższe (klasa Ib). Wykorzystanie Wisły środkowej do transportu nie jest w ogóle możliwe. Aż do Warszawy Wisła charakteryzuje się licznymi odsypami i ławicami piaszczystymi. Na tym odcinku rozwija się jedynie żegluga turystyczna. Transport pasażerski możliwy jest w okolicy Warszawy, na Zbiorniku Zegrzyńskim i Kanale Żerańskim.
- Transport większych jednostek może odbywać się na wspomnianym na poprzednim slajdzie odcinku klasy Va (Zbiornik Włocławski – odcinek od stopnia wodnego do Płocka).
- Obecnie pod względem transportowym najlepiej wykorzystany jest dolny odcinek Wisły, jednakże ze względu na występujące tzw. „wąskie gardła”, czyli miejsca limitujące parametry drogi wodnej oraz coraz większą suszę hydrologiczną w kraju przekładającą się bezpośrednio na stany wody na dolnym odcinku Wisły, możliwość transportowania towarów tym szlakiem jest mocno ograniczona i zależna od aktualnych warunków. W odróżnieniu od Odry czy Kanału Gliwickiego, gdzie transporty zestawów pchanych i holowniczych są wykonywane systematycznie, transport towarowy Wisłą odbywa się okazjonalnie.

7. Droga wodna rzeki Wisły – wykorzystanie transportowe

- Odpowiednie warunki nawigacyjne i związane z tym głębokości tranzytowe. Wisła środkowa ze względu na swoje zasilanie deszczowo-śniegowe osiąga w okresie zimowo-wiosennym, w czasie

spływów nagromadzonej pokrywy śnieżnej oraz w trakcie długotrwałych okresów deszczowych.

- Ze względu na łagodne zimy i małą liczbę dni deszczowych Wisła i jej dorzecze cierpi na braki w zaopatrzeniu w wodę, związane z tym jest ograniczenie dni przydatnych do nawigacji.
- Okres zimowy niesie dla nas jako PGW WP znaczne ograniczenia i utrudnienia. Staramy się działać elastycznie i ze względu na występowanie lat suchych wydłużamy ilość dni nawigacyjnych poprzez częstsze korygowanie oznakowania szlaków żeglownych, ponadobowiązkowe sondowania a także otwarcia warunkowe dla określonych typów jednostek.
- Pomimo ograniczeń w ostatnich latach prowadzone są na drodze Wisły na dużą skalę transporty na odcinku Porty Morskie - Płock.

8. Droga wodna rzeki Wisły – wykorzystanie transportowe

- Ponadgabarytowe zbiorniki dla Orlenu przewożone są za pomocą taboru wodnego śródlądowego w okresie stanu wód, które pozwalają na transport głęboko zanurzonych statków.
- Ładunki tego typu najczęściej niemożliwe do przewiezienia innymi środkami transportu lub wymagające przeznaczenia niewspółmiernych środków finansowych przewożone są za pomocą żeglugi śródlądowej, która pozwala na osiągnięcie celów niemożliwych dla innych gałęzi.
- Wymaga to odmiennego podejścia (np. uwzględnienie śluzowań i potrzeby rozpinania zestawu holowniczego ze względu na wielkość śluz żeglugowych), odpowiedniego ukształtowania procesu logistycznego i dostosowania terminu transportu do aktualnie występujących warunków nawigacyjnych.

9. Droga wodna rzeki Wisły – wykorzystanie transportowe

- Pomimo wszystkich trudności, związanych z ograniczeniami występującymi na drodze wodnej rzeki Wisły między Stycznem i Marcem 2023 roku, dzięki współpracy między armatorami, administracją żeglugową i administracją dróg wodnych udało się zrealizować wszystkie przewidziane na ten rok transporty.

10. Droga wodna rzeki Wisły – wykorzystanie transportowe

- Kolejnymi ze specyficznych rodzajów ładunków przewożonych drogą wodną Wisły są kadłuby statków ze stoczni rzecznej w Płocku oraz przewóz konstrukcji przepraw mostowych.
- Żegluga Śródlądowa charakteryzuje się zmniejszonymi ograniczeniami tonażowymi oraz wielkościowymi, dzięki temu można przewozić ładunki przekraczające standardowe wymiary.

11. Droga wodna rzeki Wisły – wykorzystanie transportowe

- Zarządzanie pracami oraz transportem z wykorzystaniem Żeglugi Śródlądowej w naszym kraju wymaga nietuzinkowego, kreatywnego podejścia do tematu.
- Jednym z takich przykładów jest widoczny na zdjęciach dźwig, który posadowiony był w nurcie rzeki na platformach przygotowanych poprzez wbicie pali w dno rzeki.

12. Należy również wspomnieć o transporcie pasażerskim, który realizowany jest głównie w obrębie dużych miast regionu (Warszawy i Płocka) ale również na Zbiorniku Zegrzyńskim.

13. Droga wodna rzeki Wisły – wykorzystanie turystyczne

- Z roku na rok przybywa indywidualnych użytkowników dróg wodnych, którzy zainteresowani są uprawianiem turystyki i rekreacji na akwenach administrowanych przez PGW Wody Polskie.
- Wyróżnić możemy trzy główne punkty na mapie Mazowieckiej Wisły, które skupiają środowisko żeglarskie, wioślarskie oraz motorowodne. Są to trzy główne miasta zlokalizowane nad Wisłą, Warszawa ze swoim portem Czerniakowskim i znajdującym się tam Warszawskim Towarzystwie Wioślarskim. Płock z oddziałem Żeglarsko - Motorowodnym PTTK "MORKA". Włocławek z wieloma przystaniami znajdującymi się na Zbiorniku Włocławek w bezpośredniej okolicy.

14. Mniejsze przystanie znajdują się również na całej długości Zbiornika Włocławskiego w tym, trzy przystanie w Płocku, Brwilnie, Murzynie, Duninowie, Dobiegniewie, Zarzeczu a także dwie w mieście Włocławek.

15. Droga wodna rzeki Wisły – żegluga nocna

- Odpowiadając na potrzeby środowiska żeglugowego w Warszawie PGW Wody Polskie we współpracy z UŻŚ Bydgoszcz Delegatura w Warszawie otworzyło w 2023 r. dla żeglugi nocnej szlak drogi wodnej Wisły w Warszawie pomiędzy mostem Łazienkowskim a mostem Gdańskim (km 510 – 515).
- Na potrzeby przygotowania szlaku do żeglugi w porze nocnej PGW Wody Polskie zakupiło oznakowanie pływające w postaci pław ze światłem autonomicznym oraz znaki brzegowe oklejone folią odbłaskową III generacji. Konieczne było także podjęcie współpracy z właścicielami infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną w celu ustalenia planu oznakowania tych obiektów zgodnie z wymogami dotyczącymi żeglugi po zmroku i w ostateczności zamontowaniu nowego oznakowania wraz z oświetleniem.
- Obecnie trwają prace nad przedłużeniu odcinka dopuszczonego do żeglugi nocnej w górę rzeki, w rejon Mostu Południowego.

16. Drogi wodne na Mazowszu – wykorzystanie turystyczne

- Turystyka na drogach wodnych Mazowsza rozwija się nie tylko na Wiśle, ale także na pozostałych szlakach żeglownych.
- Wzmożony ruch turystyczny obserwowany jest przede wszystkim na Zbiorniku Zegrzyńskim, na którym funkcjonuje wiele przystani i klubów żeglarskich, a także przedsiębiorstw oferujących czartery łodzi czy rejsy wycieczkowe. Ponadto funkcjonują tam szkoły żeglarskie i motorowodne umożliwiające zdobycie uprawnień pozwalających obsługiwać jednostki pływające.
- Wodniacy, szczególnie kajakarze i użytkownicy małych łodzi motorowych, wybierają także rejsy wzdłuż Kanatu Żerańskiego, łączącego Wisłę i Zbiornik Zegrzyński, korzystając z możliwości prześluzowania się przez służę Żerań.
- Kolejną użytkowaną turystycznie drogą wodną jest droga wodna rzeki Narew. Ruch skupia się w pobliżu większych miast, gdzie zlokalizowano przystanie i porty. Od Jeziora Zegrzyńskiego do m. Pułtusk parametry szlaku odpowiadają II klasie żeglowności, co daje możliwość przepłynięcia się większymi jednostkami turystycznymi. Jednocześnie połączenie rzek Narew – Pisa pozwala na przeprawę z Warszawy aż do Systemu Wielkich Jezior Mazurskich.

17. Na Bugu ruch turystyczno-rekreacyjny koncentruje się głównie w odcinku ujściowym w bezpośrednim sąsiedztwie Zbiornika Zegrzyńskiego,

18. Slajd końcowy