

REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W SZCZECINIE

UL. TAMA POMORZAŃSKA 13A

70-030 SZCZECIN

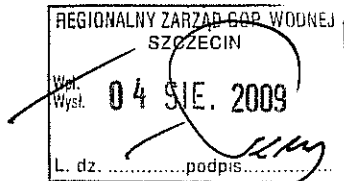
SEKRETARIAT: 091 - 44 - 11-200
Fax: 091 - 44 - 11-300
Inf. nawigacyjna: 091 - 44 - 11-301

e-mail: sekretariat@rzgw.szczecin.pl
www.rzgw.szczecin.pl
www.bip.rzgw.szczecin.pl

NIP 852-22-59-310
REGON 811932724

UŻ-5141/1-20/2009-łk

Szczecin, dn. 04.08.2009



Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Szczecinie

ul. Kuśnierska 14a
70-536 Szczecin

Dot.: wszczęcia procedury wpisania do rejestru zabytków niskowodnego mostu kolejowego w km 733,7 rz. Regalicy (droga wodna o znaczeniu międzynarodowym)

W związku z otrzymaniem w dniu 22.07.2009 r. informacji od Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie o wszczęciu w dniu 09.04.2009 r. przez Państwa Urząd postępowania administracyjnego w sprawie wpisania zabytku nieruchomego, tzn. mostu kolejowego z przęsłem podnoszonym w km 733,7 na Regalicy w Szczecinie-Podjuchach do rejestru zabytków, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie mając na uwadze niosące to za sobą skutki, wyraża duże zaniepokojenie i sprzeciw przeciwko próbie ustanawiania na śródlądowej drodze wodnej o znaczeniu międzynarodowym poważnej bariery w postaci mostu-zabytku. Most ten bowiem stanowi bardzo duże utrudnienie dla użytkowników dróg wodnych oraz dla lodolamaczy biorących udział w polsko-niemieckiej akcji lodolamania na Odrze, co wielokrotnie w korespondencji z Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie opisywał. W tym kontekście niezrozumiałą jest również brak protestu przeciwko takiemu kierunkowi działań ze strony PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

Uważamy bowiem, że wpisanie przedmiotowego mostu do rejestru zabytków doprowadzi do uniemożliwienia właścicielowi mostu podejmowania jakichkolwiek radykalnych działań w kierunku przebudowy mostu kolejowego na Regalicy, o co od wielu lat postuluje administracja drogi wodnej.

Jednocześnie trwające obecnie Państwa postępowanie administracyjne zostało rozpoczęte i jest prowadzone bez informowania właściciela drogi wodnej, na której przedmiotowy most kolejowy jest zlokalizowany, a na którą to drogę wodną w bezpośredni sposób negatywnie oddziałuje poprzez swoje parametry, nie spełniające wymaganych parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej, co ma z kolei wpływ na skuteczność zimowej ochrony przeciwpowodziowej i funkcjonowanie żeglugi śródlądowej.

Przęsła stałe mostu kolejowego w km 733,7 rz. Regalicy w Szczecinie mają prześwit pionowy wynoszący 2,96 m ponad stan Wielkiej Wody Żeglownej (przy wymaganym 5,25 m), co wyklucza je z możliwości uprawiania pod nimi swobodnej i nieprzerwanej żeglugi lodolamaczom, jednostkom towarowym i pasażerskim, a niekiedy również jednostkom roboczym administracji dróg wodnych.

Z kolei przęsło zwodzone jest awaryjne, posiada niewystarczającą szerokość, a jednocześnie podnoszone jest w bardzo ograniczonym zakresie i w ograniczonych warunkach pogodowych, a proces jego otwierania i zamykania jest poważnie skomplikowany, mozolny i długotrwały.

W przypadku zaś aktualnego braku takich ograniczeń przęsło zwodzone jest podnoszone jedynie w formie trzech okresów w godzinach: 11:00-11:30, 13:25-13:45, 18:30-18:50, tj. łącznie przez okres 75 minut w ciągu doby i to w godzinach uzależnionych jedynie od rozkładu jazdy pociągów, co jest bardzo uciążliwe i kosztowne dla użytkowników dróg wodnych.

Dodatkowo, zgodnie z pismem Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie, właściciel mostu nie jest w stanie zagwarantować ciągłej obsady przęsła zwodzonego, gdyż z uwagi na braki kadrowe nakłada na obsługę mostu dodatkowe obowiązki, co powoduje, że na moście z reguły nie ma obsady poza wyznaczonymi godzinami, a w niektóre dni most pozostaje całkowicie bez obsady.

Administracja dróg wodnych w porozumieniu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej dąży, wzorem wszystkich unijnych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, do umożliwienia żeglugi całodobowej jako standardowej formy uprawiania żeglugi, tj. bez zamykania drogi wodnej na okres nocny.

Tak więc most kolejowy w najbliższej przyszłości będzie stanowił całodobowy „opuszczony szlaban”, wykluczając, wobec powyższych uwarunkowań, możliwość kontynuowania żeglugi przez jednostki pływające w porze nocnej na rzece Regalicy, będącej najdogodniejszym połączeniem dróg wodnych z zespołem morskich portów Szczecina i Świnoujścia oraz dla tranzytu przez Szczecin (szczególnie ładunków niebezpiecznych omijających centrum miasta). Przy moście znajduje się również największe postojowisko barek w Szczecinie i wyznaczone jest miejsce dla postoju jednostek przewożących ładunki niebezpieczne.

Most kolejowy z przęsłem zwodzonym jest jednym z trzech mostów kolejowych przecinających (bardziej „przegradzających”) trzy alternatywne drogi wodnej przez Szczecin, łączące zespół portów morskich Szczecina i Świnoujścia z krajową i europejską siecią śródlądowych dróg wodnych. Jednocześnie znajduje się na rzece, którą w okresie zimowym spływa cała kora lodowa z rzeki Odry i która jest podstawowym akwenem działania flotylii lodołamaczy, zmuszonych wyłącznie do korzystania z przęsła zwodzonego.

Żaden z tych mostów nie spełnia parametrów wymaganych dla dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tj. wysokości prześwitu pionowego na lustrem wody przy stanie Wielkiej Wody Żeglownej wynoszącej 5,25 m, a są to następujące mosty:

1. Most kolejowy w km 733,7 rz. Regalicy w Szczecinie o prześwicie pionowym 2,96 m przęsła stałego oraz 6,20 m przęsła zwodzonego, ale posiadającego jednocześnie ograniczenie szerokości do 12,73 m.
2. Most kolejowy w km 35,59 rz. Odry Zachodniej w Szczecinie o prześwicie pionowym wynoszącym 3,79 m i prześwicie poziomym tylko 10,0 m w każdym z dwóch przęseł żeglownych
3. Most kolejowy w km 4,45 rz. Parnicy w Szczecinie o prześwicie pionowym 1,89 m i prześwicie poziomym 11,0 m w każdym z dwóch przęseł żeglownych.

Biorąc pod uwagę powyższe parametry przęseł żeglownych mostów kolejowych, rzeka Parnica została całkowicie przegrodzona dla wszelkich jednostek pływających poza kajakami i łódkami wędkarskimi, pomimo że prowadzi bezpośrednio z Odry Zachodniej do nabrzeży stoczniowych, terminalu paliwowego oraz południowych rejonów portu morskiego.

Z kolei most kolejowy na rzece Odrze Zachodniej z uwagi na swoją ukośną do rzeki konstrukcję, niewymiarowe przęsła oraz lokalizację w rejonie wysp, wymusił wprowadzenie nietypowej i mocno problematycznej lewostronnej organizacji ruchu żeglugowego, z jednoczesnym zakazem wyprzedzania i mijania się statków, ograniczając w ten sposób swobodny ruch żeglugowy.

Przy tym, przy wiatrach z kierunków północnych wzrost poziomu wody powoduje całkowity brak możliwości przejścia jednostek pod mostem lub przejście statków w ograniczonych warunkach obarczone jest wysokim ryzykiem, powodując występowanie kolizji statków z przęsłem. Doprowadziło to już do licznych uszkodzeń przęsła mostu, statków śródlądowych oraz do zniszczenia prowadnic, które ze względów bezpieczeństwa administracja dróg wodnych nakładem kilkunastu milionów złotych musiała rozebrać, a w ich miejsce zbudować nowe.

Jednocześnie mosty na Odrze Zachodniej i Parnicy zbudowane są w bliskiej od siebie odległości i w jednej osi linii kolejowej, co wyklucza możliwość przebudowy tylko jednego z tych mostów, które dodatkowo znajdują się na poziomie torowiska Dworca Głównego PKP. Nie wyklucza to możliwości technicznych przebudowy, jednakże jest znacznie szerszym, kosztownym i skomplikowanym przedsięwzięciem budowlanym.

Stąd też, przebudowa mostu kolejowego na Regalicy (będącego jedynym mostem na tej drodze wodnej nie spełniającym parametrów Vb klasy żeglowności), a tym samym odejście od awaryjnego i

kłopotliwego dla czynnej ochrony przeciwpowodziowej, żeglugi, ale również dla samego właściciela mostu, systemu podnoszenia przęsła zwodzonego w najbliższym możliwym czasie jest niezbędne. Szczególnie w okresie dostosowywania poziomu infrastruktury drogowej (kołowej, kolejowej, rzecznej) między krajami „starej Unii” a nowymi krajami członkowskimi (w tym właśnie Polska), z wykorzystaniem przeznaczonych do tego celu funduszy z projektów i programów pomocowych (np. Regionalne Programy Operacyjne, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko itp.), co ma obecnie miejsce w przypadku magistrali kolejowej biegnącej wzdłuż Odry, a łączącej Szczecin z Dolnym Śląskiem, na której właśnie znajduje się przedmiotowy most kolejowy, względem którego rozpoczęto w dniu 09.04.2009 r. procedurę wpisania go do rejestru zabytków.

RZGW Szczecin jest zdania, że najlepszym rozwiązaniem jest wybudowanie nowego mostu kolejowego w miejsce istniejącego, z mniejszą liczbą podpór w nurcie rzeki, które obecnie często powodują zatrzymywanie się spływającego lodu.

Należałoby rozważyć również rozwiązanie kompromisowe, polegające na przeniesieniu konstrukcji obecnego mostu na nowe wyższe filary, co spowodowałoby prawdopodobnie zwiększenie kosztów takiej inwestycji, jednak godziłoby interesy użytkowników dróg wodnych i kolejowych oraz ochrony zabytków. W takim przypadku przęsło zwodzone mogłoby być otwierane dla celów umożliwienia przepłynięcia pod mostem nietypowych specjalnych wyższych konstrukcji oraz w wyznaczonych terminach dla celów turystycznych, natomiast nie miałyby wpływu na ruch jednostek na szlaku żeglugowym.


D Y R E K T O R
Andrzej Kretz

Do wiadomości:

1. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
2. Wojewoda Zachodniopomorski
3. Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego
4. Prezydent Miasta Szczecina
5. Miejski Konserwator Zabytków w Szczecinie
6. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
7. Polskie Linie Kolejowe w Warszawie
8. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie
9. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie
10. Odratrans S.A.