**Rejsy towarowe po Odrze czy Wiśle? Na razie więcej przeszkód niż zysków**

**Zamiast do Gliwic barka musiała płynąć do Szczecina, innej przytrafił się kilkumiesięczny postój. Stan wód i infrastruktura sprawiają, że nie da się bezpiecznie planować rejsów po polskich rzekach. Takie wnioski płyną z pilotażu przeprowadzonego przez naukowców z Łukasiewicz – Poznańskiego Instytutu Technologicznego i Uniwersytetu Gdańskiego.**

Skoro pod Renie kursują barki z towarami, a nasi przodkowie spławiali rzekami zboże i drewno do Gdańska, to czemu nie spróbować żeglugi śródlądowej w Polsce? To pytanie postawili sobie naukowcy biorący udział w międzynarodowym projekcie badawczym CRISTAL. Jego celem jest zwiększenie udziału transportu towarowego w żegludze rzecznej w Europie.

Polska ma ok. 3680 km śródlądowych dróg wodnych uznanych za żeglowne. Polscy badacze do testów wybrali dwie największe rzeki, Odrę i Wisłę. Odbyli już trzy rejsy barkami towarowymi o różnym stopniu załadowania, czwarty wciąż trwa.

**Inteligentne boje**

Wcześniej jednak naukowcy zainstalowali na Wiśle specjalnie boje skonstruowane w Łukasiewicz – Poznańskim Instytucie Technologicznym. Są one wyposażone w sensory i zbierają informacje o parametrach drogi – np. prześwit mostu, poziom wody czy prędkość nurtu.

Takie boje mogłyby przekazywać dane do systemu SCMS (wspierającego użytkowników transportu w planowaniu tras przewozu ładunków różnymi gałęziami transportu), który z kolei udostępniałby je np. jednostkom pływającym, zarządcom infrastruktury czy operatorom logistycznym.

**Remonty, spóźnienia i zmiany planów**

Rejsy, w które udali się badacze, pokazały, że żegluga śródlądowa w Polsce jest wyzwaniem.

W pierwszym barka miała płynąć z Antwerpii do Gliwic, na ostatnim odcinku Odrzańską Drogą Wodną. Gdy była już w okolicach Berlina, okazało się, że trzeba zmienić trasę. Przedłużył się bowiem remont śluzy Lipki na drodze do Gliwic. Zamiast na Śląsku, zakończyła swoją podróż w Szczecinie.

Drugi rejs po Wiśle do Gdańska z kolei wydłużył się o… kilka miesięcy. Barka wypłynęła na początku listopada 2024 roku, ale z powodu niskiego poziomu wody i prac na tamie we Włocławku utknęła tam na trzy miesiące. Gdy w lutym tego roku dopłynęła do Gdańska, okazało się, że z powodu remontu Mostu Siennickiego nie może przedostać się do terminala wyładunkowego w porcie. Musiała wyjść na wody Zatoki Gdańskiej, do czego potrzebowała specjalne pozwolenie (a jego zdobycie zajęło tydzień).

Jedyny rejs, który do tej pory odbył się bez przeszkód, był z Gdańska do Płocka.

- Widzimy już teraz, że ciężko jest prowadzić transport śródlądowy w Polsce – przyznaje Marta Waldmann z Łukasiewicz – Poznańskiego Instytutu Technologicznego, koordynatorka projektu CRISTAL. – Odrą płynie się lepiej niż Wisłą, ta bowiem wymaga wielu inwestycji, które zwiększyłyby przepływ wody. Niski poziom wody, spowodowany tegoroczną suszą i – szerzej – zmianami klimatu sprawia, że żegluga staje się niebezpieczna. Kapitanowie mówią, że nierzadko dotykają dnem statków i barek dna rzeki. Również nasze rejsy na odcinku Włocławek - Toruń napotykały na wiele utrudnień spowodowanych płyciznami w tym obszarze Wisły – dodaje.

W marcu z Gdyni wyruszyła barka do Płocka. Wiezie ponadgabarytowy ładunek jednej z firm, na który w płockim porcie czekają dźwigi i specjalnie przygotowana infrastruktura wyładowcza. Płynie powoli, choć na razie bez zakłóceń.

- Paradoksalnie, jest kilku klientów, którzy byliby zainteresowani wykorzystaniem transportu śródlądowego w dowozie swoich ładunków, ale przy takim stopniu nieprzewidywalności, jakie wykazały nasze pilotaże, ich obawy są bardzo duże i uzasadnione – komentuje Marta Waldmann.

Głównym celem projektu CRISTAL jest **zwiększenie udziału przewozów towarowych w Europie żeglugą śródlądową o 20 proc., przy jednoczesnym zapewnieniu 80 proc. niezawodności tej żeglugi. Transport rzeczny jest bowiem niskoemisyjny i może przyczynić się do osiągnięcia neutralności klimatycznej przez Unię Europejską. CRISTAL jest współfinansowany przez EU.**