

ŚRÓDLĄDOWY TRANSPORT WODNY

Zrównoważony transport, to idea takiego transportu, który jest efektywny, korzystny ekonomicznie, minimalizuje szkodliwy wpływ środków transportu na środowisko, spełniając w ten sposób oczekiwania społeczeństwa.

Według ekspertów przy Komisji Europejskiej, zrównoważony transport to taki, który:

- Zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku oraz w sposób równy dla obecnego i kolejnych pokoleń,
- Pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny,
- Ogranicza emisje i odpady do ilości możliwej do ich zaabsorbowania przez środowisko, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy jednoczesnym minimalizowaniu hałasu i zajęcia terenu.

Wszystkie te cechy zapewnia transport wodny.

Odległość na jaką można przewieźć towar przy tym samym nakładzie energii



Statek śródlądowy - 370 km



Pociąg - 300 km



TIR - 100 km

Ilość dwutlenku węgla w gramach na tonokilometr



164 g/tkm



48,1 g/tkm

33,4 g/tkm



W obecnych czasach transport to podstawa funkcjonowania gospodarki. Rozwój gospodarki powoduje coraz większe potrzeby transportowe, co powoduje powstanie zjawiska kongestii. Kongestia, to chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury.

W Polsce głównymi środkami transportu jest transport drogowy i kolejowy.

Przewozy ładunków w tysiącach ton

Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015
Przewozy Ładunków	1 912 172	1 844 070	1 848 348	1 839 961	1 803 818
<i>w tym</i>					
transport kolejowy	248 606	230 878	232 596	227 820	224 320
%	13%	13%	13%	12%	12%
transport samochodowy	1 596 209	1 548 111	1 553 050	1 547 883	1 505 719
%	83%	84%	84%	84%	83%
transport śródlądowy	5 093	4 579	5 044	7 629	11 928
%	0,27%	0,25%	0,27%	0,41%	0,66%

Opracowanie własne na podstawie danych GUS

A patrząc na tę tabelę trzeba powiedzieć, że głównie drogowy. Transport ładunków drogami stanowi ok 84 % całości przewozów. I oczywiście, że dróg w Polsce przybywa, ale jednak trudno powiedzieć, że taki transport jest zrównoważony.

Transport drogowy jest niezaprzeczalnie najszybszy. Jednak jest z nim związanych wiele negatywnych aspektów:

1. Jest obciążony ogromnym zjawiskiem kongestii. Drogi są ogólnie zatłoczone, w dużej mierze właśnie przez transport drogowy. Wielka ilość TIRów jeżdżących po naszych drogach powoduje, że natężenie ruchu jest większe niż możliwa przepustowość tych dróg.
2. TIRy rozjeżdżają drogi. Ogromna ilość ciężkich samochodów powoduje, że drogi wciąż trzeba naprawiać. To powoduje ogromne koszty tego rodzaju transportu. Niewspółmierne z ilością przewiezionych towarów.
3. TIRy emitują ogromne ilości dwutlenku węgla. To, zwłaszcza teraz, ważny temat w kontekście zadymionych miast, takich jak np. Kraków.

Jak widać również w tej tabeli transportem śródlądowym przewozi się marginalne ilości towarów. A tymczasem jedna barka rzeczna typu „Europa”, to 30 TIRów, jeden zestaw klasy V (międzynarodowej) ma ładowność 3000 ton, przy średniej ładowności TIRa 40 ton, daje to ilość 75 TIRów.

Wiele miast w Polsce, np. Kraków, boryka się z problemem smogu. Faktem jest, że dużym problemem są piece węglowe. Ale chyba jednak największym są samochody, a w tym transport drogowy. Można oczywiście zmienić potoki samochodów poruszających się po miastach albo zmienić rodzaj transportu. W wielu opracowaniach pojawiają się różne rozwiązania, ale rzadko mówi się o przełożeniu jakiegokolwiek części transportu na rzekę.

Jednym z przykładów rozwiązań, w tym przypadku korzystnym dla Krakowa, Oświęcimia i innych miast w regionie, jest wybudowanie Kanału Śląskiego oraz dokonać modernizacji drogi wodnej Górnej Wisły.

Według opracowania prof. Jana Kulczyka dzięki Kanałowi Śląskiemu można będzie przewozić 10 mln ton ładunków rocznie. Zakładając, że jeden TIR wiezie 40 ton, to aby przewieźć podobny ładunek potrzeba 250 tys TIRów. Ponieważ jeden TIR wydała 164 g CO₂ na tonokilometr, łatwo przeliczyć, że 250 tys wydali 41 ton zanieczyszczeń na kilometr.

Dla przewidzenia takiego samego ładunku barkami wodnymi, przy założeniu ładowności 3000 ton, daje nam 3333 barek. Ponieważ jedna barka wydała 33,4 g CO₂ na tonokilometr, to daje to 111,3 kg CO₂ na kilometr czyli 0,1 tonę na kilometr.

Oczywiście, że takie wyliczenia mogą nie być precyzyjne. Jednak rząd wielkości nie zmienia się znacznie.

A trzeba jeszcze dodatkowo powiedzieć, że istnieje możliwość wybudowania barek solarnych, a więc w znikomym stopniu używających paliw stałych, a więc i emitujących CO₂.

Ogólny obraz tych wyliczeń daje pogląd, jak bardzo ważne dla środowiska, dla przyrody, dla jakości powietrza jest przeniesienie jak największej ilości transportu na drogi wodne.

Wracając do wyliczeń prof. Kulczyka – nie uwzględniał on w nich powstania przy Kanale Odra – Dunaj – Łaba Centrum Multimodalnego z doprowadzonym tam szerokim torem (Jedwabny Szlak) z Chin. Można więc śmiało przypuszczać, że prognozowana ilość towarów rocznie może się zwiększyć. To oczywiście daje podstawy do projektowania połączenia drogą wodną i to takiego, które da możliwości jak największego transportu.

Z powodów oczywistych transport wodny nie może istnieć sam. Musi to być połączenie sieci transportu logistycznego. Transport wodny jest świetnym uzupełnieniem dla takiej sieci. Mądre decyzje dotyczące miejsc i wielkości portów, nadbrzeży przeładunkowych w miejscach łączących je z transportem kolejowym i drogowym da potężne możliwości rozwoju transportu.

W pewnym sensie możemy się dzisiaj cieszyć, że nie zrealizowano już kiedyś idei budowy dróg wodnych. Budowano by je (patrzac z dzisiejszej perspektywy) w parametrach niedobrych dla dzisiejszych realiów. Dużo trudniej jest coś poprawiać niż budować od nowa. Dzisiaj mamy wielką możliwość zbudowania ważnych połączeń wodnych i to w parametrach najlepszych z możliwych. Rozwój techniki, technologii daje nam duże możliwości. Mamy dzisiaj białą księgę, którą możemy zapisać naszymi rozwiązaniami.

Widać jak bardzo ważna i pilna jest potrzeba zbudowania transportu wodnego.

Transport wodny, to nie tylko towary. To także turystyka i rekreacja. Ludzie chętnie korzystają z wody, z możliwości pływania po wodzie. Widać to na przykładzie wielu miejscowości w Polsce. Kanał Augustowski, Kanał Elbląski cieszą się ogromnym zainteresowaniem. W wielu miejscowościach ludzie chętnie korzystają z usług przewoźników i żeglugi. Jak wielka jest potrzeba i chęć widać choćby po sukcesie organizowanych spływów

kajakowych. A przecież na turystyce wodnej skorzystały by i inne miejscowości. Przy większości z nich można stworzyć mariny, pomosty, gdzie mogli by dopływać turyści. A to z kolei wpłynie na rozwój gospodarczy i zmniejszenie bezrobocia.

Ważnym aspektem jest też rekreacja. Miasta niestety ustawiają się do rzek plecami. Oczywiście, że np. pod Wawelem się coś dzieje. Ale warto popatrzeć np. na Bydgoszcz. Tam w przepiękny sposób zagospodarowano Wyspę Młyńską w centrum miasta wykorzystując do tego przepływającą tam rzekę Brdę. I zrobiło się tam miejsce chętnie odwiedzane przez turystów. W dodatku powstał tam tramwaj wodny, który oczywiście wykorzystywany jest głównie turystycznie, ale także pływają nim mieszkańcy do pracy.

Rzeka daje nam wiele możliwości. Turystycznych, rekreacyjnych, transportowych. Umiejętne skorzystanie z tych możliwości daje nam ogromną możliwość rozwoju gospodarczego. Każde nowe miejsce pracy na rzece generuje nowe miejsca pracy na brzegu. Takie działania spowodują rozwój gospodarczy, zmniejszenie bezrobocia, wzrost przychodów. Transport wodny daje możliwości zmniejszenia kosztów transportu. Daje możliwości zmniejszenia ilości emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

Oczywiście, że za takim transportem idą początkowo potężne koszty. W trakcie konferencji „Transport Week”, która odbyła się w marcu 2016r w Sopocie podano, że

„Na rewitalizację śródlądowych dróg wodnych w Polsce potrzeba ok. 105 mld zł w ciągu 30 lat”

Podano jednak również, a pan Michał Górski, prezes spółki „Pętla Żuławska” powiedział, że liczone to trzema różnymi sposobami i w każdym wychodził podobny rząd wielkości, że

„spodziewane korzyści z rewitalizacji dróg wodnych i uruchomienia na nich transportu mogłyby wynieść w ciągu 30 lat od 216 do 300 mld zł”

I niech to będzie najlepsze podsumowanie tego artykułu.