

Rejs promocyjno-badawczy z Gdańska do Warszawy

19-27 kwietnia 2017 r.

Liczy i ciekawostki

- Zestaw składał się z **pchacza Hetman** (długość ok. 20 metrów, zanurzenie 0,8 m) i **barki Galar-2** (długość ok. 70 m, zanurzenie maksymalne 1,15 m). Łączna **długość zestawu to około 70 metrów**. Maksymalny **limit ładunku to 375 ton**,
- Jedna barka może transportować jednocześnie **42 kontenery**, a w zestawie mogą się znaleźć maksymalnie **dwie barki z 84 kontenerami**. Oznacza to, że taki transport może przewieźć tyle towarów co **84 tiry**,
- Podczas rejsu barka została załadowana **20 kontenerami** (w tym 8 socjalno-sanitarnych),
- W ciągu **9 dni** (19-27 kwietnia) barka pokonała **440-kilometrowy odcinek** w górę Wisły z Gdańska do Warszawy. **Normalnie** na przebycie takiego odcinka potrzeba **4 dni**,
- Po drodze barka odwiedziła **8 miast**: Tczew (19 kwietnia), Grudziądz (20 kwietnia), Bydgoszcz (21-22 kwietnia), Solec Kujawski (22 kwietnia), Toruń (23 kwietnia), Włocławek (24 kwietnia), Płock (25 kwietnia) i Nowy Dwór Mazowiecki - Modlin (26 kwietnia),
- Na trasie zestaw pokonał **2 śluzy**: Przegalina (w Gdańsku) i Włocławek,
- Średnia prędkość barki wynosiła **od 6 do 10 kilometrów na godzinę**. Dzienny dystans to **od 20 do 80 km**, dzienny czas trwania **od 2 do 10 godzin**. Dziennie zestaw może pokonać **ponad 100 km**,
- Stała załoga barki składała się z trzech **3 osób**. Na barce oprócz załogi i gości stale przebywało ok. 10 osób. W organizowanych na barce spotkaniach każdorazowo uczestniczyło ok. 25 osób. Przez cały rejs przez barkę przewinęło się **ok. 470 gości**,
- Rejsowi przez cały czas towarzyszyła **profesjonalna łódź ratunkowa** z dwoma ratownikami w Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego we Włocławku,
- Z barką płynęła inna jednostka – wioząca ważące 120 ton urządzenie dla przemysłu celulozowego,
- Podczas rejsu załoga Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy oraz Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku **zbierała specjalistyczne dane na temat szlaku wodnego**. Wykonano: batymetrię szlaku (pomiar głębokości), identyfikację przeszkód nawigacyjnych oraz analizę zagospodarowania infrastruktury i nabrzeży. Po raz pierwszy badania wykonano na tak długim odcinku rzeki. Będą też przydatne przy opracowywaniu Studium Wykonalności dla Wisły i studium lokalizacyjnego platformy multimodalnej w regionie.
- Na pokładzie barki odbywały się **spotkania zespołów roboczych** zajmujących się problematyką wodną. Tematy spotkań na poszczególnych odcinkach:
 - Port Gdańsk – uroczyste odprawienie zestawu w rejs,
 - Gdańsk – Tczew – problematyka Portu Gdańsk, rozwoju żeglugi i spotkania samorządowe województwa pomorskiego,
 - Tczew – Grudziądz – spotkanie organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
 - Grudziądz – Bydgoszcz - zajęcia ze studentami UKW i spotkanie zespołu doradczego marszałka województwa kujawsko-pomorskiego ds. dróg wodnych,
 - Bydgoszcz – Solec kujawski – rejs z udziałem przedstawicieli mediów

- Solec Kujawski – Toruń – rejs z udziałem samorządowców z Solca Kujawskiego,
- Toruń – Włocławek – posiedzenie Wojewódzkiej Rady Ochrony Przyrody,
- Włocławek – Płock – spotkanie samorządowców z okolic Zalewu Włocławskiego,
- Płock – Modlin - bez gości,
- Modlin- Warszawa - Grupa Robocza ds. inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych,
- Warszawa - zakończenie, konferencja prasowa z udziałem sekretarza stanu MGiMiŻ Jerzego Materny,
- Barkę można było oglądać przy nabrzeżach nadwiślańskich miast w naszym regionie: w **Grudziądzu, Bydgoszczy, Solcu Kujawskim, Toruniu i we Włocławku**:
 - W bydgoskim Brdyujściu odbył się pokazowy przeładunek kontenerów. Mała barka z dwoma kontenerami zacumowała przy Wyspie Młyńskiej w Bydgoszczy, a w Przystani Bydgoszcz odbyła się debata o przyszłości żeglugi śródlądowej w Polsce,
 - W Toruniu mieszkańcom zaprezentowano problematykę transportu wodnego, gospodarki wodnej i wykorzystania potencjału gospodarczego Wisły. Udział wzięło ok. 200 osób,
- Organizatorami rejsu byli samorząd województwa kujawsko-pomorskiego oraz miasto Bydgoszcz. Rejs odbył się **w ramach międzynarodowego projektu EMMA**, którego celem jest zwiększenie świadomości o korzyściach, jakie niesie za sobą transport morski i śródlądowy. Samorząd województwa wspólnie z władzami Bydgoszczy opracują też w ramach projektu studium wykonalności portu multimodalnego na Wiśle, zlokalizowanego pomiędzy Bydgoszczą a Solcem Kujawskim.
- Wodny transport śródlądowy to niższe koszty. Odległość na jaką można przewieźć **tonę ładunku**, przy tym samym nakładzie energii: **ciężarówka – 100 km, kolej – 300 km, barka – 370 km**.
- **Emisja dwutlenku węgla** w żegludze śródlądowej jest **kilka razy mniejsza** niż ta, którą wytwarzają motoryzacja i kolej,
- Wodny transport śródlądowy w Europie Zachodniej to powszechne rozwiązanie. W większości europejskich portów **transport towarów za pomocą żeglugi to 10-15 proc. całości**. Np. w Rotterdamie niemal połowa towarów (40-45 proc.) jest przesyłana w głąb lądu właśnie dzięki szlakom żeglugowym.
- Jeśli inwestycja w użeglowienie Wisły doszłaby do skutku, w przyszłości można by mówić nawet o **około 10-15 mln ton ładunków rocznie** przewożonych w ten sposób,
- Śródlądowy port w Dortmundzie wygenerował **kilkadziesiąt tysięcy miejsc pracy**,
- Jedna barka z 72 kontenerami odprawiana codziennie z portu w Gdańsku oznaczałaby **15 tysięcy tirów mniej** na drogach w ciągu roku.
- **1 złotówka** zainwestowana w śródlądowe drogi wodne może dać **od 4 do 6 złotych zysku**.