

Tiry za lokomotywą

Utworzono: środa, 23, kwiecień 2008 10:05 Anna Stręk



Koncepcja połączenia transportu drogowego i kolejowego zrodziła się w Stanach Zjednoczonych, gdzie w latach 50. ubiegłego wieku opracowano technologię przewozu naczep samochodowych specjalnymi wagonami-wózkami kolejowymi (Roadrailer). W latach 80. i 90. pomysł ten został przeniesiony na Stary Kontynent i dostosowany do warunków europejskich jako Roadrailer Europa.

Od tamtego czasu technologia łącząca transport drogowy i kolejowy rozwinęła się, powstały nowe specjalne naczepy, dostosowano tabory kolejowe – wiele krajów stosuje przewozy skojarzone (zwane też bimodalnymi, kombinowanymi), w Europie są to między innymi Niemcy, Austria czy Szwajcaria.

Położenie geograficzne Polski na europejskich szlakach handlowych daje nam uprzywilejowaną pozycję na rynku tranzytowym; niestety jednak system przewozów bimodalnych wciąż jeszcze, mimo wielu swoich zalet, nie cieszy się u nas popularnością. A może warto byłoby na niego postawić? Transport kombinowany przyniósłby korzyści przewozowe, ekonomiczne i ekologiczne.

Rosnący ruch ciężarowy wymaga ciągłych modernizacji dróg i rozbudowy istniejącej sieci komunikacyjnej. Powstają zatem autostrady oraz drogi ekspresowe, jednak zjawisko to nie jest jednoznacznie pozytywne – podczas gdy na rozwój infrastruktury Polska dysponuje potężnymi dofinansowaniami z Unii Europejskiej, coraz częściej dochodzi do coraz większych sporów w sprawach ochrony środowiska. Przykładem niech będzie konflikt związany z Doliną Rospudy – kilkunastomiesięczna batalia drogowców z ekologami, blokada realizacji trasy Via Baltica, pozew Komisji Europejskiej przeciwko Polsce – ogromna strata nakładów, czasu oraz nadszarpnięta reputacja naszego kraju.

Tiry za lokomotywą

Utworzono: środa, 23, kwiecień 2008 10:05 Anna Stręk

Duża liczba tirów wiąże się nie tylko z remontami i budową dróg. Decyzja Unii w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych do roku 2020 również nie sprzyja poruszaniu się po polskich drogach kilkuset tysięcy ciężarówek. Do tego dochodzi zapowiedziana na lipiec bieżącego roku, dostosowująca nasze prawo do europejskiego, nowelizacja w ustawie o drogach publicznych. Zgodnie z nią w miejsce winiet wejdą opłaty jednorazowe za korzystanie z autostrad. Dla przewoźników oznaczało będzie to wzrost kosztów, zaistnieje realna obawa, że kierowcy zamiast płatnych autostrad będą wybierali alternatywne trasy, wolne (przynajmniej do 2009) od opłat.

Tradycyjny system transportowy nie sprawdza się również w rozwiązywaniu problemów celnych; niedawne wydarzenia na granicy z Ukrainą, gdzie tysiące ciężarówek przez parę dni oczekiwało na przejazd, doprowadziły do niepokojów społecznych oraz strat finansowych dla przewoźników (niewykluczone, że rząd zostanie zobligowany do refundacji tych pieniędzy).

Na wszystkie powyższe problemy odpowiedzią jest rozwój systemu skojarzonego. Dla przewoźników transport bimodalny oznaczałby zmniejszenie kosztów transportu oraz obsługi. Na pewno nastąpiłoby skrócenie czasu dostawy towaru do odbiorcy, między innymi dzięki mniejszej wrażliwości transportu kolejowego na niekorzystne warunki pogodowe (zwłaszcza w okresie zimy), oraz eliminacja postoju tirów na przejściach granicznych. Dla drogowców zmniejszenie zatłoczenia dróg kołowych, a co za tym idzie zmniejszenie tempa degradacji nawierzchni oraz zmniejszenie liczby wypadków drogowych, oznaczałoby mniejsze nakłady na utrzymanie i rozwój sieci komunikacyjnej. Zmniejszenie emisji spalin oraz hałasu, jak również ograniczenie ingerencji inwestycji drogowych w środowisko naturalne, z pewnością przyczyniłoby się do poprawy warunków ekologicznych.

Skoro system bimodalny ma tyle zalet, czemu wciąż nie rozwija się w Polsce? W naszym kraju przypada na niego zaledwie 1,7% przewiezionych ładunków; dla porównania: Węgry mają 8%, Niemcy – 15% (średnia europejska to 15%). Właściwie w Europie pomysł "Tiry na tory" sukces odniósł tylko Austrii i Szwajcarii (połowa przewozów kombinowanych w Europie), gdzie metodami prawno-finansowymi przekonano przewoźników do korzystania z kolei.

Kampania społeczna i rządowy program „Tiry na tory” jak do tej pory nie przyniosły rozwiązania. Rząd planował otworzyć około siedmiuset kilometrowy odcinek Rzepin – Suwałki, na którym naczepy tirów mogłyby być przewożone koleją. Szybko okazało się jednak, że programu nie uda się zrealizować. Po pierwsze zaważył brak odpowiednich wagonów; PKP Cargo ich nie miało, a kolej Austriacka, która obiecała pomoc, wycofała się ze współpracy, ponieważ – jak się okazuje – wagony do przewozu tirów to towar deficytowy w całej Europie. Zresztą, przewiezienie torami nawet 40-50 tirów, jak zakładał plan akcji, byłby kroplą w morzu potrzeb – na rozpatrywanym odcinku średni ruch dobowy tirów wynosi około 5000, a w szczególnych miejscach nawet o kilka tysięcy więcej. Podstawowym problemem okazały się też pieniądze; przy przedsięwzięciu pilotażowym trudno było spodziewać się, aby przewóz naczep koleją był finansowo opłacalny. Nawet przy rozbudowanej

Tiry za lokomotywą

Utworzono: środa, 23, kwiecień 2008 10:05 Anna Stręk

infrastrukturze dla transportu kombinowanego trudno jest podnieść jego ekonomiczność, stąd przecież sektor jest w dużej mierze ciągle pionierski. Nie bez znaczenia dla rozwoju transportu bimodalnego w Polsce jest także brak terminali do przeładunków.

Rozbudowa sieci kolejowej, zakup specjalnych wagonów, budowa terminali, konkurencyjna oferta - takich celów nie da się osiągnąć, jeśli budżet programu „Tiry na tory” zamiast planowanych 50 milionów złotych dostaje ich 15. Ministerstwo Infrastruktury podjęło jednak próby ratowania pomysłu i szukania pieniędzy poprzez działania związane z uzyskaniem dodatkowych funduszy z UE (program Galileo). Na lata 2007-2010 Unia Europejska opracowała program Marco Polo, który ma pomóc w inwestycjach w transport bimodalny.

Anna Stręk

Źródła:

www.biznes.onet.pl

www.auto.gazeta.pl

www.autokrata.pl

www.tirynatory.pl

www.rbf.net.pl

www.kurierlubelski.pl

www.oai.obywatel.iq.pl