

Konkurencja pociągów drogowych dla transportu kolejowego w Europie

Informację opracował Janusz POLIŃSKI¹

Streszczenie

Przewozy ładunków pojazdami drogowymi o zwiększonej masie całkowitej i długości, wiążą się z wieloma ograniczeniami, wynikającymi z Dyrektywy 96/53/WE. Powolny proces zwiększania podstawowych parametrów pojazdów drogowych ma wielu zwolenników, którzy widzą korzyści wynikające z ich eksploatacji. Podkreśla się przy tym zarówno zmniejszone zużycie paliwa, jak i niższą emisję szkodliwych substancji do atmosfery. Wskazuje się także na niższe koszty przewozu. Krytycy pociągów drogowych zwracają uwagę na mniejsze bezpieczeństwo ruchu drogowego lub prawdopodobieństwo odpływu części ładunków z transportu kolejowego. W niektórych państwach europejskich, a także w Australii i Stanach Zjednoczonych, pociągi drogowe są eksploatowane od wielu lat. Istnieją także państwa gdzie zabroniono ich kursowania. Od kilku lat operatorzy drogowi zabiegają o możliwość swobodnych przejazdów pociągów drogowych na terenie Europy. W wielu państwach trwają testy i badania oraz społeczne konsultacje, które mają wspomagać procesy decyzyjne. Opisane w artykule zagadnienia przybliżają problematykę pociągów drogowych osobom zajmującym się transportem lądowym.

Słowa kluczowe: przewozy ładunków, pociągi drogowe

Pociągi drogowe występują pod różnymi nazwami, jak np.: Europejski System Modułowy (*European Modular System – EMS*), dłuższe i cięższe pojazdy (*Longer and Heavier Vehicles – LHV*), a także: *EuroCombi*, *Gigaliners*, *Megatrucks*, *Monstertrucks*, *JumboTrucks*, *Öko-Kombis*. W literaturze można także spotkać terminy: ciężki pojazd drogowy lub megaciężarówka, dotyczące większego od obowiązujących normatywów pojazdu.

Specjaliści zajmujący się profesjonalnie transportem kolejowym często nie zwracają uwagi na szybki rozwój transportu drogowego, w którym postęp techniczny i technologiczny jest w dużym stopniu współfinansowany przez Unię Europejską. Utańczyło się twierdzenie, że transport kolejowy jest ekologiczny, tańszy w przewozach ładunków masowych, zwłaszcza na duże odległości i bezpieczny, co powinno zagwarantować temu transportowi silną i stabilną pozycję na wiele lat. Przyjęta przed wieloma laty koncepcja modernizacji kolei oparta na najniższych kosztach, przy braku pomysłów na ożywienie torów ogólnego użytku, ładowni publicznych i bocznic, doprowadziła do likwidacji wielu miejsc przekazywania ładunków na transport szynowy, wskutek czego wiele ładunków przejął transport drogowy.

Szybki rozwój transportu drogowego odbywał się wraz z wieloma inwestycjami drogowymi. Charakteryzowała je nowa jakość związana głównie z budową autostrad i wielu obiektów inżynierskich. Powstająca w szybkim tempie europejska

sieć dróg kołowych stała się wielkim sprzymierzeńcem szybkiego rozwoju transportu drogowego. Był on coraz częściej wykorzystywany do transportu ładunków, w tym także tych przewożonych na duże odległości.

Przewiduje się, że do 2030 roku będzie zrealizowana koncepcja systematycznego zwiększenia udziału ciężkich pojazdów drogowych w przewozach. W Europie powinny wówczas obowiązywać nowe, podwyższone standardy dotyczące mas i gabarytów pojazdów do przewozu ładunków. Zwiększy to możliwości przewozowe tej gałęzi transportu. Dzięki zoptymalizowaniu konstrukcji do potrzeb konkretnych przepływów ładunków, pojazdy będą dostosowane, np. do przewozu ciężkich ładunków na krótkich odległościach lub lekkich ładunków na długich trasach. Wdrażanie większych pojazdów drogowych oraz ich zestawów w formie pociągów drogowych, znacznie zwiększy możliwości przewozowe tej gałęzi transportu.

Wyrównanie warunków konkurencji pomiędzy państwami – członkami Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego reguluje Dyrektywa 96/53/WE. Dotyczy ona warunków ruchu pojazdów drogowych na terytorium Wspólnoty, pod względem dopuszczalnych największych wymiarów i ich masy. Najważniejsze wielkości normatywne zawarte w tym dokumencie dotyczą:

- maksymalnych dopuszczalnych długości pojazdów,
- maksymalnych dopuszczalnych szerokości pojazdów,

¹ Dr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: jpolinski@ikolej.pl.



Pociąg drogowy [źródło: <http://www.flota.v10.pl/galeria/krone,euro,combi,05,artykul,82515,0,jpg.html>] (23.09.2013)]

- maksymalnej dopuszczalnej wysokości pojazdów,
- maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdów.

W artykule podano szczegółową charakterystykę rozwiązań pociągów drogowych, a także opisano sposób eksploatacji pociągów drogowych w Skandynawii (Szwecja, Dania) i w Holandii. Widok przykładowego pociągu drogowego pokazano na rysunku.

Dużo uwagi poświęcono badaniom i scenariuszom dalszych działań związanych z rozwojem pociągów drogowych oraz wspomniano o polskich badaniach z tego zakresu. W 2012 roku, na zlecenie MTBiGM opracowano ekspertyzę, której celem było zbadanie zasadności zwiększania limitów tonażowych i gabarytowych pojazdów ciężarowych z punktu widzenia korzyści dla Polski oraz zbadanie ewentualnego wpływu zmiany Dyrektywy Rady 96/53/WE na transport towarowy w Polsce. Ekspertyza należy do pierwszych krajowych opracowań, które temat pociągów drogowych ujmują z różnych punktów widzenia. Jednak – jak piszą autorzy – jest ona dopiero próbą uporządkowania informacji i wyznaczenia kierunków dalszych badań. W rekomendacjach autorzy ekspertyzy zalecają:

- zwiększenie dopuszczalnej masy brutto ciężarowych pojazdów drogowych i jednostek intermodalnych do 44 ton, przy zachowaniu zasady nie przekraczania maksymalnego, dopuszczalnego nacisku na oś,

- niedopuszczanie do ruchu pojazdów drogowych o długości 25,25 m oraz masie brutto 60,0 ton dopóty, dopóki nie zostaną spełnione wymagania związane z infrastrukturą, pojazdami drogowymi, przepisami i personelem,
- ewentualne stopniowe dopuszczanie do ruchu pojazdów drogowych o długości 25,25 m oraz masie brutto 50,0 ton, może mieć miejsce na wybranych trasach na podstawie zezwoleń wydawanych dla konkretnych firm; na podstawie doświadczeń krajów, które testowały takie pojazdy drogowe, należy opracować warunki, jakie musi spełniać firma starająca się o takie zezwolenie.

W ekspertyzie stwierdzono, że autorzy opracowań zagranicznych, promujący pociągi drogowe wskazują na potrzebę ich szerokiego zastosowania na drogach głównych, np. autostradach, drogach ekspresowych oraz drogach łączących główne centra logistyczne. Mówi się przede wszystkim o drogach przynajmniej dwupasmowych dla jednego kierunku jazdy. Wyjątkiem jest Szwecja, gdzie takie przewozy są realizowane także na dwukierunkowych drogach dwupasmowych.

W dalszej części artykułu czytelnik może zapoznać się z ograniczeniami związanymi z rozpowszechnieniem pociągów drogowych. Bibliografia zawiera 29 pozycji materiałów źródłowych.

Informację opracowano na podstawie recenzowanego artykułu pt. „Konkurencja pociągów drogowych dla transportu kolejowego”; autor: Janusz Poliński, „Przegląd Komunikacyjny”, 2014, nr 5, s. 19–26.