

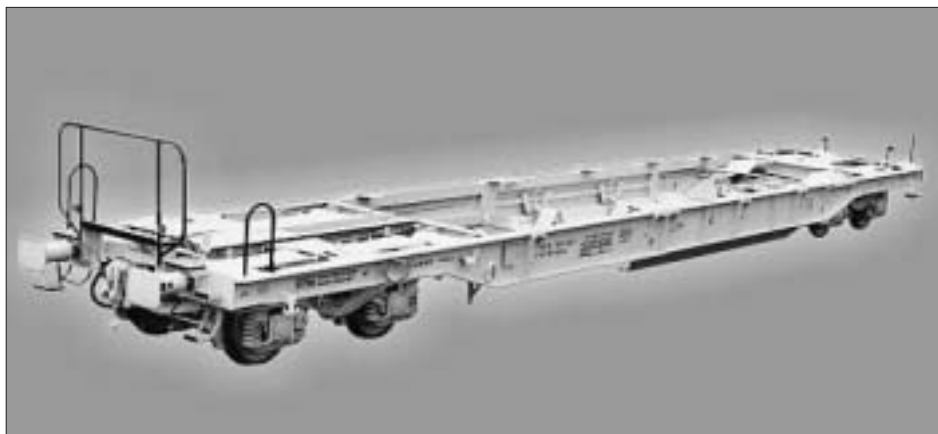
Karol Bielecki |

dziennikarz „Polskiej Gazety Transportowej”

## „TIR-y na tory”

Pod takim hasłem prowadzona jest od 1996 roku energiczna kampania przez organizacje ekologiczne. Jej celem – ogólnie biorąc – jest poprawienie jakości życia społeczeństwa, zmniejszenie niekorzystnego wpływu transportu samochodowego na zdrowie, obniżenie poziomu hałasu, uratowanie przed zniszczeniem tysięcy domów i gospodarstw, a także ocalenie nierzadko ostatnich enklaw dzikiej przyrody i uroków pięknego krajobrazu. Wydaje się, że nieodzownym warunkiem osiągnięcia tych celów jest wprowadzenie w Polsce uczciwej konkurencji pomiędzy transportem samochodowym, a kolejowym. Wynik takiej konfrontacji jest chyba przesądzony, a to ułatwiłoby w konsekwencji przerzucenie tranzytowego ruchu samochodów ciężarowych z polskich dróg na polskie koleje, czyli spełnianie hasła „TIR-y na tory”.

Po co nam to, mogą zapytać sceptycy? Powodów jest wiele i chciałbym przytoczyć tylko niektóre z nich. Z problemem tranzytu wielkotonażowych pojazdów samochodowych borykają się od lat Austria i Szwajcaria położone – podobnie jak Polska – na międzynarodowych szlakach komunikacyjnych. Przykład Szwajcarii jest szczególnie pouczający, bowiem większość ważnych dla społeczeństwa decyzji zapada w wyniku referendum. W 1994 roku przyjęto zasadę opłat dla TIR-ów oraz przerzucanie

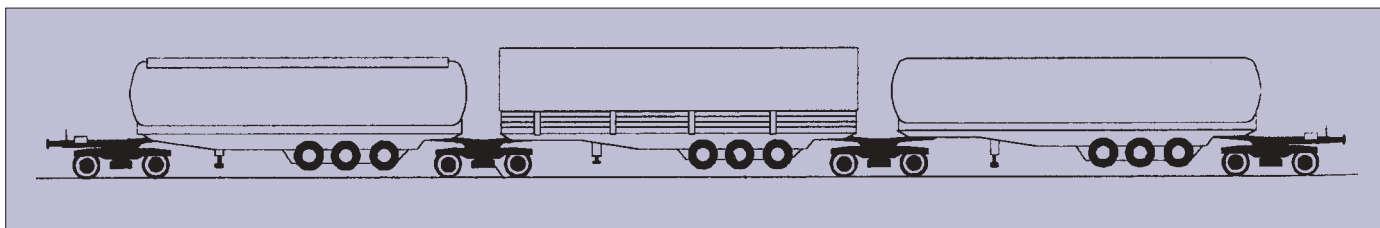


Ryc. 1. Wagon kieszeniowy

całego transportu alpejskiego na kolej do roku 2005. W kolejnym referendum w 1998 roku przyjęto podatek w wysokości 0,70 euro za kilometr od dużych ciężarówek przeznaczony na pokrycie tzw. „kosztów zewnętrznych transportu samochodowego” ponoszonych w wyniku utraty zdrowia, oddziaływania hałasu, niszczenie budynków. Warto podkreślić, że połowa tych nie małych wpływów wydana jest na modernizację szwajcarskich kolei. Przypomnę tylko, że w tym samym, 1998 roku, po polskich drogach przejechało 1 203 871 samochodów ciężarowych, z czego ponad połowa tranzytem. Nie musimy uczyć się na własnych błędach, możemy skorzystać z doświadczeń innych.

Niedawno w gmachu Sejmu RP w Warszawie odbyła się konferencja prasowa zorganizowana przez Towar-

zystwo Ekologicznego Transportu z Krakowa, połączona z otwarciem wystawy fotografii ukazujących zalety transportu kombinowanego, czyli o przewozach TIR-ów po torach. W czasie konferencji organizatorzy przedstawili dziennikarzom wiele interesujących danych z przeprowadzonych w latach 1990 – 1998 badań na terenie Polski. Niektóre z nich są wręcz szokujące, np. liczba ofiar wypadków drogowych w wymienionych latach. Co dziennie na drogach ginie więcej osób niż na kolei przez cały rok. W czasie 8 lat na drogach zginęło 62 914 osób, a rannych zostało 611 359 osób. Na kolei natomiast zginęło 5 466 osób w tym z winy PKP – 98 osób, a rannych zostało 8 017 osób, w tym z winy PKP – 672 osoby. Łatwo policzyć, że średnio rocznie ginie na drogach 6 990 osób, a na ko-

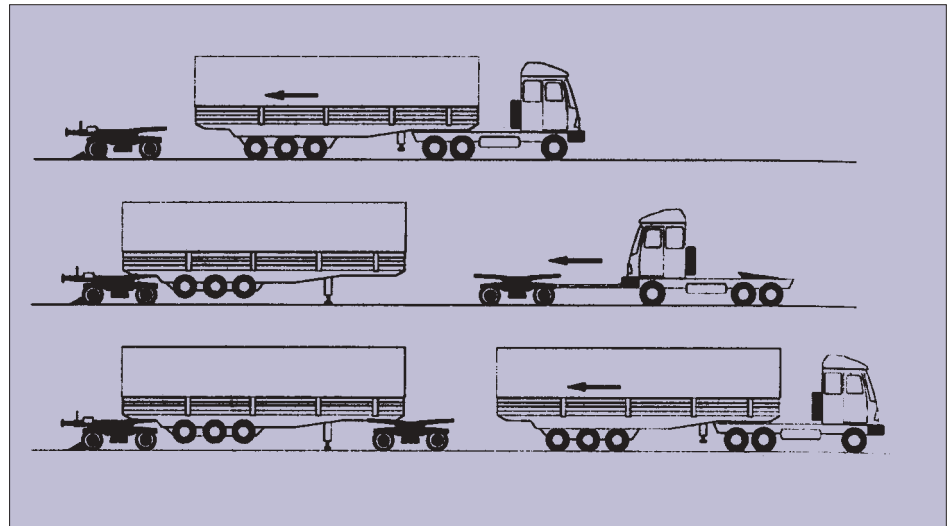


Ryc. 2. Zestaw bimodalny

lei 607 osób, w tym z winy PKP 11 osób. Wstrząsające to ale prawdziwe dane.

Po przeczytaniu tej poruszającej statystyki, nie dziwią zbyt, energiczne zabiegi prowadzone na różnych płaszczynach przez działające w Polsce towarzystwa ekologiczne. Apelują one do polskich władz, Parlamentu i Rządu o przeprowadzenie rzetelnej analizy kosztów programu opartego na przetrzuceniu transportu towarowego przez Polskę z TIR-ów i dróg – na polską kolej. Jeden samochód emituje do środowiska średnio około jednej tony spalin rocznie, a zanieczyszczenia transportowe stanowią około 30 %, z tym, że w miastach około 70 – 90 % ogólnej puli zanieczyszczeń emitowanych do środowiska. W zanieczyszczeniach tych znajduje się od kilkuset, do nawet kilkunastu tysięcy najprzeróżniejszych trucizn szkodliwych dla zdrowia. Najbardziej znane to: dioksyny, ozon, ołów, platyna ulatniająca się z katalizatorów, tlenek węgla czyli czad. Ich działanie często nie jest widoczne natychmiast, może się pojawić nawet w następnych pokoleniach, kiedy nasze dzieci i wnuki mogą mieć uszkodzony kod genetyczny.

Kolej prawie nie emituje spalin, bowiem ponad 90 % przewozów odbywa się trakcją elektryczną. Jeśli nawet w jakimś miejscu konieczne jest użycie lokomotywy spalinowej, to różnice są olbrzymie, na korzyść lokomotyw. Przykładowo dla przewiezienia 1.400 ton masy towarowej potrzebujemy 1 lokomotywy spalinowej ST 43, która zużyje 367,5 kg/h paliwa, albo 234 samochodów Star 200 zużywających 5.791,5 kg/h, to jest ponad 15 razy więcej. Na zakończenie podawania tych przekonujących danych, zacytuję fragment wypowiedzi znanego pisarza Stanisława Lema dla „Dzikiego Życia”: „... zawsze znajdują się tacy, którzy uważają, że najważniejsza jest forsa, czyli szmal... Dla większości ludzi są to sprawy zupełnie obojętne, a zaczynają nimi interesować dopiero wówczas, kiedy zaczynają się sami dusić, bo będzie za mało tlenu w atmosferze. Ale wtedy już



Ryc. 3. Technologia łączenia naczepy z tzw. adapterami

będzie z późno...”

W konferencji, o której mowa uczestniczył także przewodniczący Sejmowej Komisji Transportu i Łączności – poseł Józef Dąbrowski. W swojej wypowiedzi przedstawił następujący punkt widzenia. W Polsce potrzebne są zarówno autostrady jak i linie kolejowe umożliwiające system sprawnego przemieszczania się. Zasada zmierzająca do praktycznego wprowadzenia TIR-ów na tory jest ze wszech miar słuszna i należy ją popierać przede wszystkim ze względów ekonomicznych. Dzisiaj musimy stworzyć system zrównoważonego transportu. Pieniądże w budżecie zostały przeznaczone na konkretny tabor – na tzw. wagony kieszeniowe, PKP zakupiły je także z własnych środków i pożyczek, w sumie jest już ponad 100 takich fizycznie kursujących wagonów (ryc. 1).

Pojawiają się już jednak problemy natury technicznej w terminalach załadunkowych. Większość naczep siodłowych nie spełnia warunków, które pozwoliłyby te naczepy podnieść i umieścić na wagonach. Opracowano kolejne metody przewożenia pojazdów samochodowych po torach kolejowych: transportem bimodalnym<sup>1</sup> (ryc. 2 i 3) oraz przy pomocy tzw. wagonów koszarowych.

Systemy te, oprócz warunków technicznych, muszą spełniać także różne inne konieczne do osiągnięcia sukcesu.

Przewoźnik polski, białoruski, litewski, czy rosyjski kupuje lub leasinguje tabor dla swojej prywatnej firmy. Ciągnik siodłowy nie może zostać w terminalu i czekać. Przewóz na osi wschód – zachód powinien być tak zorganizowany, żeby ciągnik dowożąc jedną naczepę mógł natychmiast odebrać inną i wrócić z nią z powrotem do miejsca przeznaczenia. To wymaga określonych działań spedycyjnych, organizacyjnych i tego nie zrobią pojedynczy przewoźnicy, tym musi się zająć ktoś, kto pomoże im zorganizować pewien system przewozów. Należy szukać takiego sposobu żeby był on atrakcyjny zarówno dla przewoźnika drogowego oraz mógł być elementem zarabiania przez przewoźnika kolejowego.

Jeśli polityka państwa będzie zmierzać w kierunku wspierania przewozów ekologicznych, a powinno tak być po to, żeby oszczędzać drogi i środowisko, to PKP zawsze na takich przewozach zarobi. Nie jest do końca prawdą, że przewoźnicy dzisiaj nie ponoszą w znacznej części kosztów zewnętrznych. Oni je ponoszą, tylko te koszty są wkomponowane w paliwo jak i wszystkie inne opłaty, o czym opinia publiczna miała okazję dowiadywać przy okazji protestów przewoźników. Należy zatem nadal poszukiwać rozwiązań takich, które pozwolą realnie myśleć o przeniesieniu TIR-ów na tory.

<sup>1</sup> Marian Medwid, System do transportu bimodalnego typu TABOR, „Pojazdy Szynowe, 4/2000.