

Z TIR-ów na tory

29 maja 2020

Nie potrafimy przenieść ruchu ciężarowego z dróg – na linie kolejowe.

W krajach Unii Europejskiej stopniowo ograniczany jest transport drogowy towarów w kontenerach na duże odległości (300 km lub więcej). Przejmują je inne środki transportu – głównie kolej. Tymczasem w Polsce rozwijający się transport, to głównie ten poruszający się po drogach. W latach 2011-2018 masa ładunków w transporcie drogowym, przewieziona na odległość powyżej 300 km wzrosła aż czterokrotnie!. A przecież takimi długodystansowymi przewozami mogłaby i powinna się zajmować kolej.

Unia Europejska zauważa niekorzystną, dominującą rolę transportu drogowego w stosunku do kolejowego (oraz wodnego). Dlatego dąży do zwiększenia jego znaczenia – tak aby minimalizować uciążliwości związane z niepohamowanym rozwojem towarowych przewozów drogowych – zanieczyszczenie powietrza, niszczenie dróg, hałas, większe zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Powinien temu służyć rozwój transportu intermodalnego, czyli wykorzystującego różne formy transportu (kolejowego, drogowego i czasem wodnego) do przewozu jednego ładunku w kontenerze.

W Polsce istnieją potencjalne możliwości przeniesienia ruchu ciężarowego z dróg na trasy kolejowe. Nasz kraj ma odpowiednie po temu warunki – duża gęstość sieci kolejowej oraz dogodnie położenie na przecięciu szlaków transportowych o znaczeniu międzynarodowym – aby rozwijać transport intermodalny, czyli łączony, w praktyce drogowo – kolejowy. Wygląda on tak: krótki dojazd TIR-em, na stację, a potem koleją, do stacji końcowej, gdzie następowałby ponowny przeładunek na samochody, odwożące ładunek do ostatecznych odbiorców.

Taki sposób transportu jest bardziej skomplikowany niż

wykorzystywanie wyłącznie samochodów. Wymaga bowiem dwukrotnego przemieszczania kontenerów – z ciężarówki na wagon i z wagonu na ciężarówkę. Jest jednak per saldo korzystniejszy, biorąc pod uwagę większe niszczenie dróg, spalanie paliwa, pracę kierowców, zanieczyszczenie środowiska spalinami.

Tymczasem w naszym kraju aż 75 proc. towarów przewożona jest na odległość powyżej 300 km TIR-ami i tylko niewielka część koleją oraz praktycznie nic żegluga śródlądową. Problemem jest niska konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych, które są kosztowne i powolne, oraz niewielka gęstość i nierównomierny rozkład terminali intermodalnych, gdzie przeładowywane są towary na inny środek transportu.

Polska kolej traci z powodu niskiej prędkości handlowej pociągów towarowych. Średnia prędkość tych pociągów wynosi u nas 36 km/h – i nie rośnie. Dla porównania w Holandii pociągi towarowe jadą z prędkością 64 km/h, Portugalii 54 km/h, a na Litwie 39 km/h.

Dziś w Polsce krótkoterminowe argumenty ekonomiczne niestety przemawiają na korzyść transportu drogowego – a nie szynowego. Analiza czasu dojazdu i kosztów wskazuje, że średni czas przejazdu samochodu ciężarowego jest średnio dwa razy tańszy niż transport kolejowy. Należy więc poprawić konkurencyjność transportu szynowego, co jednak będzie niewykonalne przy bardzo wysokich opłatach za tzw. dostęp do torów, obowiązujących w naszym kraju.

Powolny rozwój transportu intermodalnego może zaprzepaścić szanse Polski na skorzystanie, jako kraju tranzytowego, na wymianie handlowej Chin z Europą. Aby wykorzystać potencjał naszego kraju – położenie geograficzne na przecięciu głównych szlaków handlowych, styk normalnych i szerokich torów oraz gęstość sieci kolejowej – konieczna jest więc szybka interwencja ze strony państwa.

Transport łączony, kolejowo-drogowy, miałby niemałe znaczenie dla polskiego rozwoju gospodarczego – szczególnie wobec perspektyw stałego wzrostu skali przewozów z rynku azjatyckiego, co z pewnością nastąpi po opanowaniu epidemii koronawirusa. W 2011 r. między Chinami i Europą towary przewoziło 11 – 15 pociągów. W 2018 r. było ich już ponad 6 tys.

Dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu, ponad 80 proc. ładunków na trasie Azja Europa przejeżdża przez Polskę. Problemem jest jednak niska przepustowość naszych kolei, powodująca, że coraz częściej pojawiają się pomysły omijania Polski od południa.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że po stronie naszej administracji publicznej brak pomysłu na skuteczne działania służące rozwojowi transportu intermodalnego. „Podejmowane działania nie doprowadziły do likwidacji barier utrudniających postęp w tej dziedzinie” – stwierdza Izba.

Prawo i Sprawiedliwość rządzi już od prawie pięciu lat, ale minister infrastruktury wciąż nie opracował kompleksowego programu rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, takiego który zapewniłby finansowanie zadań w nim ujętych, określił harmonogram prac, wskazał podmioty odpowiedzialne za jego realizację i umożliwił ocenę jego efektów.

A przecież wiadomo co należy zrobić: przeprowadzić modernizację infrastruktury kolejowej, unowocześnić i rozbudować istniejące terminale przeładunkowe, zwiększyć ich liczbę, zorganizować regionalne centra logistyczne, racjonalnie zmienić wysokość stawek za dostęp do torów. Tyle, że to wszystko jest bardziej skomplikowane, niż odmalowywanie ścian budynków dworcowych.

Tymczasem parametry techniczne dla międzynarodowych przewozów modalnych w Polsce spełnia niewiele ponad 11 proc. linii kolejowych (maksymalna prędkość rozkładowa 120 km/h przy nacisku 20 t/oś, lub 100 km/h przy nacisku 22,5 t/oś, długość

torów na stacji minimum 750 m).

W Polsce wprawdzie powstawały odrębne programy dedykowane infrastrukturze kolejowej i drogowej, mające każdej z osobna poprawić stan techniczny. Brakowało i brakuje jednak działań zapewniających powiązanie inwestycji kolejowych oraz drogowych z rozwojem i dobrą organizacją połączeń sieci terminali intermodalnych (czyli miejsc, w których następuje zmiana środka transportu).

NIK zwraca uwagę, że polska sieć terminali intermodalnych, w porównaniu z innymi krajami (jak np. Niemcy, Włochy), charakteryzuje się małą gęstością i niedostosowaniem do sieci międzynarodowych korytarzy transportowych, co hamuje rozwój transportu intermodalnego.

Prognozy przewozu towarów w Polsce, prezentowane w dokumentach strategicznych rządu PiS, potwierdzają brak zrównoważonego rozwoju transportu. Według nich, w 2030 r. transportem drogowym przewiezionych zostanie ponad siedmiokrotnie więcej towarów niż kolejowym!

Wszystko to pokazuje to, że stworzenie zrównoważonego systemu transportowego wymagałoby dodatkowych działań, wspierających konkurencyjność przewozów kolejowych wobec transportu drogowego. Trudno ich jednak oczekiwać po obecnej władzy.

Autorstwo: AL

Źródło: Trybuna.info