

tekst i rys.: dr Stanisław Abramczyk

# Tiry na tory!

Takie hasło było dość głośne, także u nas, kilkanaście lat temu. Ale dość szybko zostało wyciszone przez siły starego porządku cywilizacyjnego, hołdujące tradycyjnym, wielce przeżyтым sposobom przewoźnictwa. Jest ono jednak wciąż aktualne, bo urządzenie zgodnie z jego treścią części transportu może dać wielorakie korzyści i przyczynić się do usunięcia narastających sytuacji konfliktowych. Należałoby więc oczekiwać, że hasło „Tiry na tory!” spotka się wreszcie z należyтым zrozumieniem.

Polska – kraju sytuowany na geostrategicznych szlakach Europy, zwłaszcza w układzie Wschód – Zachód – powinna maksymalnie wykorzystać swoje położenie i potencjał kreatywny. Czy jednak aktualna polityka transportowa, ukierunkowana głównie na budowę autostrad przecinających Warszawę i inne miasta oraz wyjątkowo cenne ekosystemy (np. Dolina Rospudy), jest wyrazem zrozumienia tych potrzeb i możliwości najbardziej korzystnych rozwiązań? Odpowiedź twierdząca na to pytanie byłaby chyba wielce problematyczna.

W Stanach Zjednoczonych, Australii, a także w Europie (Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Szwajcaria) stosuje się na coraz większą skalę przewozy skojarzone (bimodalne, kombinowane), zwłaszcza kolejowo-samochodowe (dostosowane do transportu tirów i innych pojazdów ciężkich). Duże uznanie zdobyły skojarzone przewozy towarowe systemu „Loadmaster” dostosowane do transportu drogowo-kolejowego. Przygotowanie składu takiego transportu wymaga:

- ciężarowej naczepy samochodowej ze zautomatyzowanym, uruchamianym hydraulicznie układem przystosowanym do jednoosobowego pakowania kontenerów lub ładunków paletowych;
- kompletu kół kolejowych, osadzonych na wózku umożliwiającym naczepom drogowym poruszanie się po torach kolejowych – jako części składowe pociągu towarowego (bez potrzeby osadzania tychże

naczep na platformach wagonowych, jak praktykuje się to dotychczas).

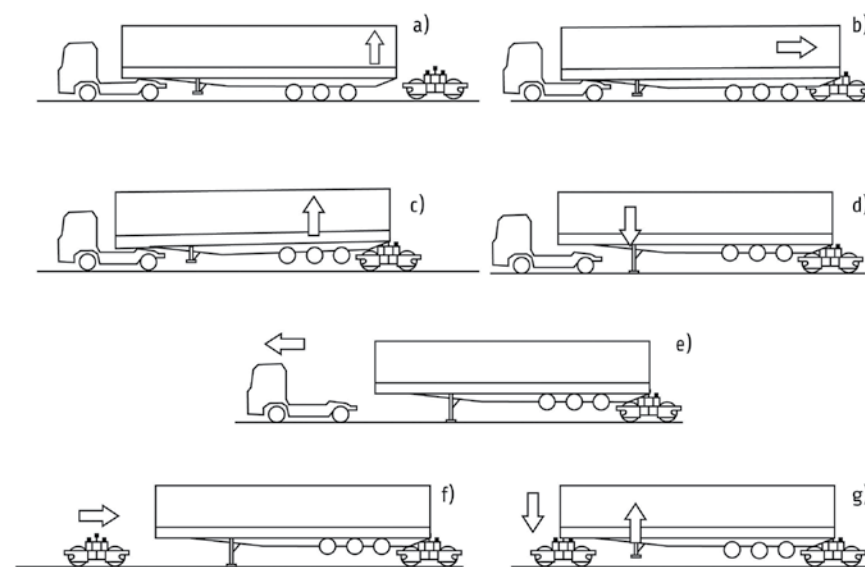
Szerokość szlaku kolejowego, czyli zajęcie terenu niezbędnego także dla transportu w systemie bimodalnym, wynosi 10 – 14 m (podczas gdy szerokość dla autostrad 30 – 40 m, a dla kanału wodnego 35 – 55 m). Oznacza to, że transport bimodalny charakteryzuje się – co ma istotne znaczenie dla gospodarowania ziemią i dla ochrony środowiska naturalnego – najmniejszą zajętością terenu. Kolej korzysta także z najbardziej czystego rodzaju energii (energia elektryczna) i zużywa jej o 30% mniej niż pojazdy poruszające się drogami asfaltowymi. Jest również bardziej odporna na dewiacje psychiczne i akty terroryzmu, podlega najwyższej dyscyplinie informatycznej, jest niezależna od gołoledzi, sprawna dniem i nocą.

Zalety techniki bimodalnej wyrażają się w: wydatnym podniesieniu gwarancji bezpieczeństwa przewozów, zwłaszcza ładunków niebezpiecznych i kosztownych; obniżeniu kosztów transportu; uproszczeniu manipulacji przestawczych pomiędzy torami o różnej szerokości; znacznym zmniejszeniu zajętości terenu, zużycia energii, skażenia środowiska; uniezależnieniu terminowości dostaw od pór roku i warunków atmosferycznych; integracji podsystemów transportu lądowego przez sprawne wykorzystanie metod logistyki; zmniejszeniu pracy ludzkiej.

W Polsce wciąż brak dostatecznej ilości dogodnych dróg kołowych. Istnieje zaś względnie dobrze rozbudowana, ale wykorzystana znacznie poniżej swoich możliwości, sieć zelektryfikowanych linii kolejowych. Polskie Koleje Państwowe (PKP) powinny być już dawno zajęte się dostosowywaniem tej sieci do przewozów tirów i innych pojazdów ciężkich, tak przecież uciążliwych i niebezpiecznych na drogach kołowych. Składy kolejowo-samochodowe transportu skojarzonego (bimodalnego) mogłyby przemierzać nasz kraj od granicy do granicy – bezpiecznie dla ludzi i środowiska w ciągu kilku lub kil-

kunastu godzin (zamiast kilku lub kilkunastu dób mozolnej i niebezpiecznej jazdy tirów po drogach kołowych). A wprowadzenie tego rodzaju przewozów byłoby znacznie tańsze i szybsze od budowy – na siłę – różnych obwodnic, mających przecinać Warszawę, pod mylnymi nazwami tranzytowych tras autostradowych. Takie rozwiązania usunęłyby także przyczyny coraz liczniejszych

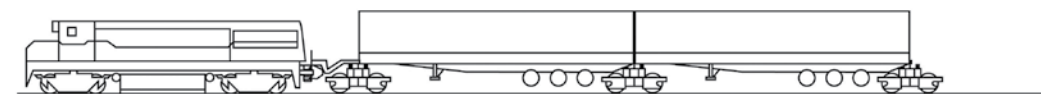
konfliktów społecznych i kontrowersji z Unią Europejską (która widząc naszą gospodarność, mogłaby wesprzeć finansowo inwestycje w zakresie transportu skojarzonego). Nie wyklucza to oczywiście budowy obwodnic czy autostrad. Ale wszystkim powinna kierować logika, respektująca wymogi rozwoju zrównoważonego i dobrze skalkulowany rachunek.



Rys. 1 Formowanie kolejowego składu bimodalnego:

- a) uniesienie tyłu naczepy;
- b) najazd tyłem na wózek kolejowy;
- c) uniesienie kół jezdnych naczepy i osadzanie na wózku;

- d) opuszczenie podpór przednich naczepy;
- e) wyjazd ciągnika;
- f) wtoczenie wózka kolejowego pod przód naczepy;
- g) uniesienie podpór i osadzanie na wózku kolejowym.



Rys. 2. Skład kolejowy z naczep samochodowych w systemie bimodalnym.

Opr. rys. Grzegorz Nowosielecki