

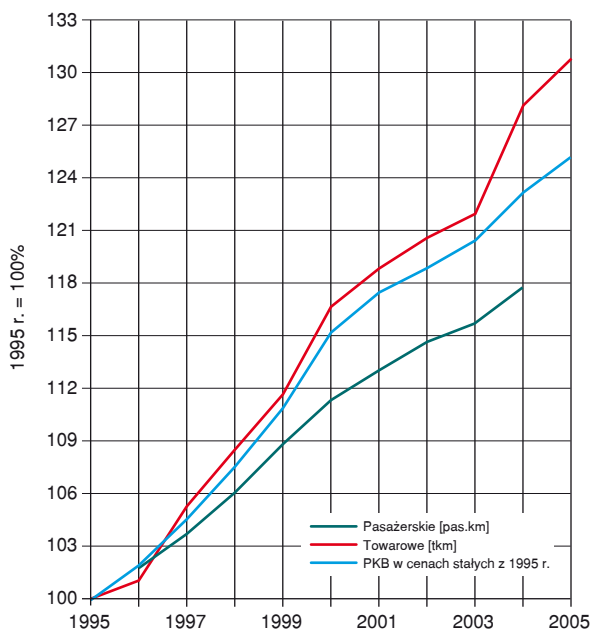
Jan Raczyński

# Kolejowe przewozy towarowe a megaciężarówki

**Sektor kolejowy może w najbliższej przyszłości stanąć przed kolejnym groźnym dla jego przyszłości problemem. Jest nim wizja wprowadzenia na drogach Unii Europejskiej znacznie większych niż obecnie 25-metrowych i 60-tonowych samochodów ciężarowych. Propozycja umożliwienia ruchu takich pojazdów w ruchu międzynarodowym będzie miała poważne konsekwencje nie tylko dla zarządców dróg i ich użytkowników, ale także dla sektora kolejowego. Organizacje kolejowe podjęły więc aktywne działania w kierunku rzetelnego przedstawienia opinii publicznej konsekwencji takich regulacji prawnych.**

## Obowiązujące regulacje i propozycje zmian

Obecnie wymiary pojazdów drogowych oraz ich dopuszczalne masy są regulowane poprzez dyrektywę 96/53 [1]. Załącznik 1 do tej dyrektywy zawiera wykaz dopuszczalnych wymiarów i mas pojazdów do przewozów pasażerskich i towarowych w ich różnych konfiguracjach. I tak dla pojazdów ciężarowych maksymalna długość pociągu towarowego z jedną przyczepą wynosi 18,75 m, a jego masa z pełnym obciążeniem nie może być większa niż 40 t. Dla pojazdów przegubowych (ciągnik z naczepą) parametry te wynoszą odpowiednio 16,5 m i także 40 t. Ograniczenie wielkości pojazdów wynika z dopuszczalnych obciążeń budowli inżynierskich, geometrii dróg i skrzyżowań oraz z konieczności ograniczenia kosztów budowy i utrzymania dróg. Zwiększenie masy pojazdów ma negatywne konsekwencje dla zużycia nawierzchni dróg.



Rys. 1. Relacje wzrostu zapotrzebowania na transport w stosunku do wzrostu PKB w latach 1995–2005 [2]

Dyrektywa nie ogranicza praw państw członkowskich do ustanowienia na własnym terytorium wyższych norm, o ile są one zgodne z procedurami określonymi w dyrektywie 96/53 i nie naruszają zasad konkurencji w transporcie drogowym. Z prawa tego skorzystało niewiele państw Unii. I tak wymiary i masy pojazdów określone w dyrektywie obowiązują w większości państw Unii. Większe długości pojazdów są dopuszczalne w:

- Polsce – 19,5 m (pociągi drogowo)
- Finlandii – 25,25 m (pociągi drogowo)
- Szwecji – 24 m (pociągi drogowo) i 25,25 m (pojazdy przegubowe).

Minimalnie ostrzejsze ograniczenia w długości pojazdów obowiązują w Słowacji i Irlandii.

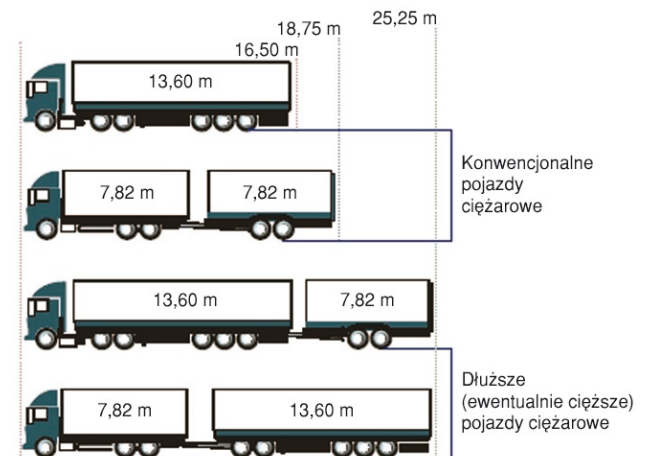
Większe masy pojazdów są dopuszczalne w:

- Belgii, Włoszech i Luksemburgu – 44 t (oba rodzaje pojazdów)
- Czechach – odpowiednio 44 i 42 t
- Danii – 42 t (oba rodzaje pojazdów)
- Finlandii – odpowiednio 44 i 42 t
- Irlandii – 44 t (pojazdy przegubowe)
- Szwecji – 60 t (oba rodzaje pojazdów).

Ostrzejsze wymagania w zakresie dopuszczalnych mas pojazdów obowiązują w Austrii (38 t).

Na obszarze innych państw europejskich normy wymiarów i mas pojazdów są różne ale nieznacznie, np. na obszarze państw byłego Związku Radzieckiego dopuszczalne są większe wymiary ale masy dopuszczalne są niższe – z reguły 38 t.

Podczas konferencji o logistyce zorganizowanej przez Dyрекcję Transportu i Energii w maju 2007 r. padła propozycja zwiększenia limitów wymiarów i mas pojazdów ciężarowych w ruchu międzynarodowym. Ma to być wyjście naprzeciw rosnącym potrzebom przewozowym (średnio wzrost przewozów towarowych w UE wynosi 1,2% rocznie na każdy 1% wzrostu PKB – rys. 1).



Rys. 2. Dopuszczalne wymiary największych pojazdów drogowych obecnie i propozycje zmian. [1]

Propozycja dotyczyłaby wprowadzenia do ruchu pociągów drogowych z przyczepami o długości do 25,25 m i masie do 60 t.

Na rysunku 2 podano dopuszczalne wymiary największych pojazdów obecnie i propozycje zmian.

### Racje sektora drogowego

Organizacje sektora drogowego intensywnie lobbują za przyjęciem nowych rozwiązań, argumentując to następującymi korzyściami:

- większa ładowność pojazdów drogowych, to mniej ich na drogach, a więc odciążenie dróg, a także zmniejszenie emisji spalin
- jednostkowy koszt przewozu jednej tony uległby zmniejszeniu o około 20 do 25%.

Wprowadzenie na drogi tzw. megaciężarówek ma już swoje precedensy w postaci dopuszczenia ich do ruchu na obszarze Szwecji i Finlandii. Także w Holandii prowadzone są od kilku lat dwa pilotowe projekty, które zakończą się do listopada 2007 r. Próby na wybranych relacjach są także prowadzone w Niemczech. Niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu zdecydowało 10 października 2007 r. o dopuszczeniu megaciężarówek w Niemczech. W Danii projekt pilotowy ma rozpocząć się w styczniu 2008 r. Fiaskiem zakończyła się jednak próba wprowadzenia ciężarówek o masie 44 t we Francji. Inicjatywa została zablokowana w 2004 r.

Poza Europą większe pojazdy drogowe są dopuszczone między innymi w Australii i Nowej Zelandii. Trudno jednak znaleźć w tych krajach analogie do warunków europejskich, gdzie ruch większych pojazdów musiałby odbywać się na bardziej zatłoczonych drogach przebiegających przez obszary silnie zurbanizowane.

### Racje przeciwników

Zdaniem sektora drogowego inwestycje związane z przystosowaniem dróg do większych pojazdów nie są zbyt duże. Nie wszyscy jednak podzielają ten optymizm. Zwraca się bowiem uwagę na takie problemy, jak:

- konieczność zmiany w wielu miejscach geometrii dróg i skrzyżowań, zwłaszcza popularnych w Europie rond
- konieczność dostosowania budowli inżynierskich do większych obciążeń
- konieczność wzmocnienia nawierzchni przejazdów jednopojazdowych przez linie kolejowe
- szybsze zużycie nawierzchni dróg
- większego zagrożenia w przypadku kolizji z innymi użytkownikami dróg, zwłaszcza małych samochodów osobowych.

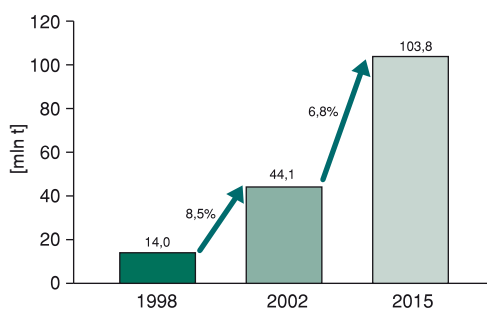
Zwolennicy zrównoważonego rozwoju transportu podnoszą także problem możliwości zachwiania warunków konkurencji międzygałęziowej poprzez obniżenie kosztów transportu drogowego sfinansowanego zresztą ze środków publicznych w wyniku zwiększonych nakładów na budowę, modernizację i późniejsze utrzymanie dróg. Środki budżetowe na te cel są w państwach Unii ograniczone i wynoszą około 1% PKB i są niewystarczające już obecnie na niezbędne nowe projekty inwestycyjne.

### Zagrożenie dla transportu kolejowego

Organizacje sektora kolejowego w Unii niezwłocznie po przedstawieniu nowych propozycji zgłosiły swoje krytyczne uwagi co

zwiększenia wymiarów i mas pojazdów drogowych [4]. Kolejowe przewozy towarowe po latach utraty rynku zaczęły notować wzrosty ruchu i zysków. Sektor ten znajduje się obecnie w trakcie intensywnej restrukturyzacji i wspomaganych znacznymi inwestycjami. Bezpośrednim zagrożeniem dla niego jest istotne obniżenie kosztów transportu drogowego po wprowadzeniu proponowanych nowych regulacji. Podniesienie efektywności transportu drogowego o około 20 do 25% jest oczywiście zjawiskiem pożądanym, ale pokrycie związanych z tym inwestycji w drogi ze środków publicznych prowadzi do zachwiania równowagi międzygałęziowej w transporcie. W poprzednich latach silnie dotowany transport drogowy poprzez budżetowe inwestycje osiągnął przewagę nad niedoinwestowanym transportem kolejowym. Sektor kolejowy stoi obecnie przed tak poważnymi inwestycjami, jak: integracja systemów informatycznych w zarządzaniu przewozami, wprowadzenie systemu sygnalizacji ERTMS, wprowadzaniu sieci linii kolejowych, przeznaczonych do ruchu towarowego linii kolejowych. Wymaga to znacznych inwestycji budżetowych, ale i także zainwestowania własnych środków przedsiębiorstw kolejowych. Przesunięcie równowagi międzygałęziowej w kierunku transportu drogowego spowoduje odpływ towarów z kolei i pogorszenie efektywności tych inwestycji.

Największe zagrożenie konkurencyjności nastąpi w segmencie przewozów kombinowanych kolejowo-drogowych. Segment ten zajmuje się głównie przewozem małych i średnich przesyłek z reguły w systemie kontenerowym. Promocja tego transportu między innymi w programach unijnych (Marco Polo I i II) oraz inwestycje w jego logistykę spowodowały, że wyniki przewozowe dla tego sektora można uważać za dobre, a średni roczny wzrost tych przewozów wynosi w ostatnich latach 6,8% (rys. 3).



Rys. 3. Średni roczny wzrost przewozów kombinowanych [4]

Tabela 1

### Prognozy wzrostu wewnątrz krajowych przewozów kombinowanych w państwach UE [4]

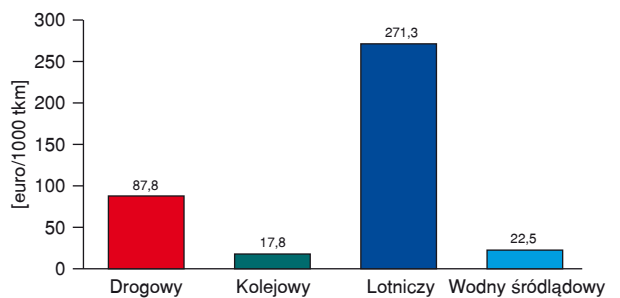
Państwo	2005 r. [mln t]	Wzrost do 2015
Austria	3,12	55,4%
Belgia	6,40	106,3%
Francja	4,63	121,6%
Niemcy	19,11	118,3%
Włochy	12,83	107,7%
Szwajcaria	4,47	37,8

Opublikowane w 2006 r. studium organizacji URR/TIM Consult/Kombiverker prognozuje spadek przewozów kombinowanych po wprowadzeniu megaciężarówek [5]. W samych Niemczech szacuje się ponowne przeniesienie na drogi przewozów o wielkości 7 mld tkm, co odpowiada dodatkowym 400 tys. kursom cięż-

żarówek na obszarze tego kraju. Byłaby to utrata 55% rynku tych przewozów. Oznacza to, że zostałyby zniweczone 20-letni wysiłki w rozwój transportu kombinowanego.

Pozostaje także do ustalenia, kto poniesie dodatkowe koszty zewnętrzne, jakie wygeneruje zwiększający się transport drogowy. W 2000 r. dla państw Europy Zachodniej wyniosły one dla całego transportu 650 mld euro (7,5% PKB). 80% tych kosztów generuje transport drogowy, koleje – 2%. Relacje kosztów jednostkowych dla różnych gałęzi transportu przedstawia wykres 3.

Komisja Europejska uruchomi wkrótce studium o efektach, jakie przyniosłoby potencjalne ogólnoeuropejskie dopuszczenie ruchu mega-ciężarówek. Wcześniej Niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu 10.10.2007 r. zadecyduje czy dopuścić megaciężarówki w ruchu wewnętrznym na terenie Niemiec.



Rys. 4. Jednostkowe koszty zewnętrzne transportu [5]

## Literatura

- [1] Dyrektywa Rady 96/53/WE z 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.
- [2] *European Union Energy & Transport in Figures 2006*. European Commission Directorate-General for Energy and Transport.
- [3] *What the admission of Mega-Trucks would really mean for Europe?* Facts and arguments. June 2007, UIC, Paris.
- [4] *Competitive impact of the implementation of Gigaliners on Combined Transport in Europe*. TIM Consult for UIRR/Kombiverkehr, September 2006.
- [5] *External costs of Transport – update study*. INFRAS/IWW, October 2004.
- [6] *Longer and heavier lorries and the environment – policy paper*. T&E – Transport and Environment, April 2007.

## The 5<sup>th</sup> 2007 International Rail Forum

### VALENCIA November 2007

Feria de Valencia Spain  
13<sup>th</sup> - 16<sup>th</sup> November 2007  
[www.railforum.net](http://www.railforum.net)



Foro del Ferrocarril y del Transporte  
C/ Escultor Peresejo, 70 28023 Madrid. Spain  
Tel: +34 91 351 95 00 Fax: +34 91 351 75 01  
e-mail: [irf@montane.eu.com](mailto:irf@montane.eu.com)

- ▶ 9.000 m<sup>2</sup>
- ▶ 100 stands
- ▶ 110 speakers
- ▶ 4.000 visitors
- ▶ Technical visits



Freight Railway  
Passenger Railway  
Urban Transport

## CONGRESS & EXHIBITION

THE FIFTH EDITION OF EXHIBITION AND CONFERENCE OF RAILWAY AND URBAN TRANSPORT