

O koncepcji zrównoważonego transportu mówi się w naszym kraju od lat, a jednocześnie robi się wszystko, by koncepcji tej nie zrealizować w praktyce. Dotyczy to wszystkich stron, które teoretycznie powinny być tym zainteresowane, a więc zarówno instytucji odpowiedzialnych za poszczególne dziedziny transportu, jak i władze państwowe oraz władze samorządu terytorialnego, które, choć narzekają na utrzymujący się stan rzeczy, to jednocześnie kontynuują różnego rodzaju zaniechania i błędy w polityce transportowej.

Przykładem tego mogą być np. instytucje mające niegdyś za zadanie utrzymywać spławność głównych rzek polskich, a nie robiły nic, co w konsekwencji doprowadziło do ich samolikwidacji. W podobnym kierunku przez pewien czas szły też Polskie Koleje Państwowe, jako całość, które zaniedbaniami swej infrastruktury, przeciągającymi się remontami głównych szlaków transportowych i związanym z tym wydłużeniem czasu transportu, skutecznie wystraszyły swoich klientów, zarówno w dziedzinie pasażerskiej, jak i przede wszystkim w przewozach towarowych, w których pojawiła się też koncepcja ograniczenia się do tzw. przewozów masowych pozostawiając tzw. wszelką drobnicę transportowi samochodowemu.

Działanie na własną szkodę można przypisać także wielu samorządom terytorialnym, które choć narzekają, że pojawienie się coraz większej ilości samochodów ciężarowych typu TIR na drogach lokalnych, zazwyczaj pod każdym względem niedostosowanych do przenoszenia takich obciążeń, cieszą się z każdej nowopowstałej firmy przewozowej na ich terenie upatrując w niej źródła dodatkowych podatków. Z resztą tak traktowane jest każde pojawienie się jakiegokolwiek przedsiębiorcy w gminie, więc dostaje on lokalizację dla swego zakładu w każdym miejscu bez względu na rodzaj i stan infrastruktury drogowej w tym rejonie, co odkrywają zarówno władze gminy, jak i jej mieszkańcy dopiero po rozpoczęciu budowy nowego zakładu lub jego eksploatacji. Dopiero wówczas okazuje się, że nadmiar samochodów ciężarowych pojawia się na drogach lokalnych nie spełniających warunków technicznych, ani pod względem obciążenia, ani wymiarów, ani bezpieczeństwa. Nieraz trudno stwierdzić czym kierowały się niektóre samorządy lokalne lokalizując niektóre zakłady przemysłowe, lub całe strefy aktywności gospodarczej w miejscach, które nie mają praktycznie żadnej większej infrastruktury komunikacyjnej, zarówno drogowej, jak i torowej, podczas gdy wiele istniejących i nieużytkowanych bocznich kolejowych jest likwidowanych, jako zbyt wąskie. Przykładem takiego działania jest np. lokalizacja w jednej z podkrakowskich gmin największego w Europie Centralnej centrum przeładunkowego niemieckiej firmy DB Schenker Rail Polska, które wyrosło pośród pól, z jedną niewielką drogą dojazdową i bez żadnych połączeń kolejowych. A więc z góry przesądzono, że cały transport towarowy z tego centrum realizowany będzie ciężkimi samochodami ciężarowymi. Polityka ta jest tym bardziej zaskakująca, że zazwyczaj w pobliżu linii kolejowych można zawsze znaleźć tereny poprzemysłowe, z których można by realizować transport przy wykorzystaniu kolei.

Co i raz można znaleźć w mediach informacje o protestach społecznych mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż dróg krajowych niższej kategorii, przeciwko wzmożonemu ruchowi ciężkich pojazdów ciężarowych, które uciekając z dróg płatnych znajdują sobie ich objazdy, ale też nie słyszałem, by w takich wypadkach lokalna policja zorganizowała kilka miejsc kontroli, w których by się drastycznie karało za przekroczenie dopuszczalnego tonażu. Być może wynika to także z tego, że postępując konsekwentnie należałoby karać także pojazdy firm, którym lokalne władze udzieliły zezwoleń na lokalizację zakładu nie bacząc na skutki społeczne transportu z tą lokalizacją związanego.

Z uciążliwościami wynikającymi z drastycznej przewagi transportu samochodowego nad transportem kolejowym czy wodnym, można walczyć administracyjnie utrudniając wjazd ciężkich pojazdów na

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 15, maj 2016 14:41

Rafał Rudka

Odśłony: 1665

---

niedostosowane do tego drogi, ale też i prawnie, inicjując np. zmianę przepisów dotyczących kosztów dostępu przewoźników do szlaków transportowych. Niestety, od lat w tej dziedzinie wygrywa właśnie transport drogowy, w którym opłaty Viatol w żadnym stopniu nie są porównywalne z opłatami za dostęp do torów, jakie muszą ponosić przewoźnicy kolejowi. Nikt jednak jak dotąd nie wpadł na pomysł, by warunki przewozów w obu rodzajach transportu uczynić porównywalne, a więc zrównać stawki dostępu do dróg i torów oraz zrównać prawa i obowiązki operatorów tych szlaków czyli PKP PLK i GDDiA. Oczywiście wymaga to zmiany obowiązującego prawa, ale wśród lobbystów takich zmian powinni znaleźć się także i samorządowcy, bo tylko w ten sposób zmiany, których oczekują mają szansę wejść w życie.

Jeśli wszyscy zainteresowani zmianami nie zaczną myśleć o strukturalnych zmianach w transporcie narzekania nad niszczeniem dróg lokalnych, rosnącym zagrożeniem bezpieczeństwa i degradacją środowiska pozostaną tylko nic nie dającymi narzekaniami, a zjawisko nie ulegnie żadnej zmianie.

*Adam Zyzman*