Pociągi drogowe w Polsce?

Kategoria: Aktualności
Opublikowano: piątek, 07, wrzesień 2012 00:00
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1847

Na drogach rzadziej zaludnionych obszarów obu Ameryk (zwłaszcza w Kanadzie, Stanach Zjednoczonych, Meksyku i Argentynie) oraz Australii możemy spotkać tzw. pociągi drogowe. Pociąg drogowy składa się z ciągnika siodłowego (sporadycznie balastowego), do którego jednak przyczepiona jest nie jedna naczepa lecz co najmniej dwie przyczepy. Pierwsza z nich jest oczywiście naczepą, następne – w zależności od konstrukcji pociągu mogą również być naczepami (jeśli poprzedzająca przyczepa ma siodło umożliwiające przyczepienie następnej) lub zwykłymi przyczepami.

Najczęściej do ciągnika podpięte są dwie lub trzy przyczepy. Najdłuższy użytkowy zestaw liczy sześć przyczep ciągniętych przez ciągnik balastowy i jest używany w Australii w kopalni złota The Granites na Terytorium Północnym. Pociąg ten na 100-kilometrowej okrężnej trasie osiąga rzeczywistą masę całkowitą 460 ton. Znacznie dłuższe są pociągi drogowe łączone wyłącznie w celu pobicia rekordu długości. Wynosi on obecnie 1.474,3 metry (tak: prawie półtora kilometra) i został uzyskany dzięki połączeniu 112 naczep (masa: 1.300 t). Rekord liczby połączonych przyczep wynosi 120 – jednak ze względu na mniejszą długość pojedynczego modułu pociąg ten okazał się krótszy od rekordowego. W obu przytoczonych przypadkach pociągi przejechały wymaganą do uznania rekordu odległość 100 metrów.

Zgodnie z prawem unijnym – zawartym w dyrektywie Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 roku ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym – państwa członkowskie mogą dopuścić do ruchu na swoich terytoriach pojazdy lub zespoły pojazdów służące krajowemu transportowi towarów, które nie odpowiadają parametrom (długości i masy) przewidzianym w prawie unijnym. W takim jednak wypadku państwo członkowskie jest zobowiązane do wydania zezwolenia na swoim terytorium do używania pojazdów, przyczep i naczep, które odpowiadają wymiarom ustalonym w prawie europejskim, w takich zespołach, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim (koncepcja modułowa; European Modular System – EMS). Innymi słowy: jeśli dane państwo dopuszcza do ruchu po swoich drogach pojazdy dłuższe niż wynika to z prawa unijnego, to jest automatycznie zobowiązane do uznania, że dopuszczalna długość zostanie osiągnięta w wyniku połączenia pojazdów (w tym przyczep i naczep) spełniających ogólnoeuropejskie standardy.

Obecnie możliwości stosowania koncepcji modułowej skorzystały dwa państwa – Finlandia i Szwecja; koncepcja ta jest testowana w Danii, Holandii i niektórych krajach związkowych Niemiec. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarko Morskiej podjęło właśnie prace studialne nad możliwością dopuszczenia do ruchu w przewozach transgranicznych pojazdów o takiej konstrukcji. Sprawa nie jest przesądzona.

Phoca PDF