

Redukcja hałasu na kolei – operacja się uda, ale pacjent nie przeżyje?

Temat ograniczania hałasu generowanego przez kolejowy transport towarowy dopiero w ostatnim czasie został dostrzeżony w Polsce z właściwą atencją. Dotychczas mało kto w ogóle był świadomy, że dyskusja tego typu toczy się na arenie europejskiej, a tym bardziej znał szczegóły proponowanych rozwiązań i konsekwencji, jakie za sobą niosą. W największym skrócie rzecz można streścić następująco: aby ograniczyć hałas poruszającego się pociągu, należy zastosować kompozytowe wkładki hamulcowe. Należy to zrobić szybko i w odniesieniu do całego taboru, również istniejącego. W naszym przypadku oznaczać to może katastrofalne perturbacje na rynku kolejowych przewozów towarowych.

TEKST: MACIEJ GŁADYGA

Ponieważ istota sprawy została wnikliwie przeanalizowana przy okazji szeregu wcześniejszych publikacji, do których odsyłam zainteresowanego czytelnika, warto skupić się na aktualnym statusie prac i rozwiązaniach, które obecnie są przedmiotem dyskusji. Nikt, śledzący od dłuższego czasu sposób pracy Komisji Europejskiej i innych unijnych instytucji, nie może mieć wątpliwości, że temat, który z takim rozmachem został włączony do zestawu zagadnień dyskutowanych z udziałem państw członkowskich, musi znaleźć swoje zakończenie w akcie normatywnym. Doświadczenie uczy, że akt takowy może w sposób zasadniczy odbiegać od pierwotnych założeń projektodawców – vide IV pakiet kolejowy w części dotyczącej rozporządzenia 1370/2010 regulującego umowy służby publicznej w przewozach pasażerskich – tym bardziej należy przeanalizować, gdzie i jaki jest interes polskich przewoźników i dysponentów taboru, aby zadbać o wprowadzenie w ostatecznym tekście

TSI Hałas korzystnych dla nas zapisów.

Podłoże problemu

Dla porządku warto zarysować kontekst całego „hałasowego” zamieszania na kolei. W raporcie Europejskiej Agencji Środowiskowej (European Environment Agency) z 2014

wskazuje, że musi chodzić o coś głębszego, ponieważ nikt przy zdrowych zmysłach nie skupiłby się na sektorze narażającym na uciążliwości hałasowe ponad ośmiokrotnie mniej ludzi. Po drugie, dlaczego zajmujemy się wyłącznie transportem towarowym? Jaki generalnie efekt osiągniemy, podchodząc do za-

ponosi sromotne porażki na polu pozyskiwania nowych potoków ładunków w zderzeniu z transportem drogowym, który czerpie benefity z mniejszego poziomu uregulowania operacji przewozowych, a przede wszystkim z niższych kosztów dostępu do infrastruktury. Gdzie logika?

Projektodawcy w żaden sposób nie wzięli pod uwagę specyfiki różnych obszarów w Europie, zarówno jeżeli chodzi o przebieg linii w obszarach, gdzie rzeczywiście ludzie narażeni są na hałas kolejowy, jak i chociażby brak rozdzielania przewozów towarowych i pasażerskich.

roku pod wszystko wyjaśniającym tytułem „Hałas w Europie” (Noise in Europe; www.eea.europa.eu) wskazane jest jednoznacznie, że nawet 125 milionów Europejczyków może być narażonych na hałas generowany przez transport drogowy, a około 14 milionów – przez transport kolejowy. Już samo zestawienie tych liczb

gadnienia wybiórczo, zupełnie ignorując bardzo intensywny pasażerski ruch aglomeracyjny? Działanie takie wydaje się po dwakroć absurdalne, jeżeli wziąć za punkt odniesienia deklaracje wszystkich unijnych instytucji o wsparciu działań na rzecz poprawy konkurencyjności kolei. Towarowy transport kolejowy raz po raz

Odpowiedzi należy szukać w Studium Oceny Wpływu „Efektywna redukcja hałasu generowanego przez wagony towarowe w Unii Europejskiej” (Effective Reduction of Noise generated by Rail Freight Wagons in the European Union; <https://ec.europa.eu>). Z lektury tego opracowania można już bez żadnej wątpli-