



Pan Andrzej Adamczyk
Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu niniejszym pismem pragnie wyrazić swoje obawy dotyczące wprowadzenia maksymalnego dopuszczalnego nacisku na oś wynoszącego 11,5 t na wszystkich drogach publicznych z wyłączeniem dróg gruntowych.

Świadomi jesteśmy, że powyższe regulacje są wynikiem wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 roku, który to postawił rząd polski w bardzo trudnej sytuacji, gdyż nie wątpimy, że Ministerstwo ma świadomość faktu, że większość dróg publicznych na terenie kraju była realizowana w technologii dostosowanej do nacisku na oś wynoszącej 8 t. Celem tych zmian ma być dostosowanie polskich regulacji prawnych do wymogów Unii Europejskiej i w konsekwencji ułatwienie funkcjonowania przewoźników transportowych. Tym niemniej w naszej ocenie rozwiązanie to, bez dodatkowego zaangażowania budżetu centralnego w modernizację sieci dróg samorządowych, przyniesie konsekwencje wprost odwrotne niż zakładane.

Wydaje się, że w najbliższych latach mogą czekać nas dwa scenariusze:

1. Zarządy dróg czy samorządy lokalne nie podejmują interwencji związanej z dostosowaniem dopuszczalnych nacisków na oś do rzeczywistych parametrów technicznych danej drogi. W konsekwencji nastąpi szybka dekapitalizacja drogi, a jej stan techniczny ulegnie gwałtownemu pogorszeniu. Nie ma najmniejszej wątpliwości, że ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku na oś 11,5 t będzie w dużo szybszym stopniu degradował drogę niż o nacisku na oś 8 t pod który to parametr była droga budowana. Należy pamiętać, że nie będzie to również bez znaczenia dla kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oznacza to, że zarządca drogi będzie zmuszony zapisami art. 20 ustawy o drogach publicznych do podjęcia działań w celu przeciwdziałania niszczeniu dróg przez ich użytkowników. W sytuacji zdegradowanej drogi nie można mieć wątpliwości, że w wielu przypadkach efektem tego będą ograniczenia tonażowe będące bardziej restrykcyjnymi w stosunku do obecnych. W konsekwencji zmniejszy się nie tylko sieć dróg dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t, ale nawet dla ogółu pojazdów ciężarowych - szczególnie w zakresie tych najcięższych.
2. Zarządy dróg oraz samorządy lokalne podejmują się wykonania analiz określonych przepisami i wprowadzają ograniczenia przewidziane przepisami. W tym przypadku nawet

jeżeli sieć dróg w ich kompetencjach będzie miała teoretyczną dopuszczalną nośność do 11,5 t to nie będzie miała ona jednorodnego charakteru, gdyż pojawi się na niej szereg odcinków z wprowadzonymi ograniczeniami popartymi stosownymi badaniami. Jeszcze raz musimy zauważyć, że niepodjęcie w takiej sytuacji przez zarządy dróg działań mających na celu ochronę drogi przenosi na nią odpowiedzialność za stan i bezpieczeństwo wynikające z wprowadzonych zmian. W konsekwencji tego nie będzie miało znaczenia jaki procent sieci drogowej będzie mógł przenieść ruch pojazdów o największym obciążeniu na oś bo i tak nie będzie zachowanej ciągłości tras przejazdowych.

W przypadku obu scenariuszy musimy to podkreślić jeszcze raz – zarządy dróg i samorządy lokalne nie będą miały wyjścia. Zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych zostaną zmuszone do tego typu działań. Warto też podkreślić, że już w chwili obecnej eliminacja ruchu ciężkiego z obszarów dzielnic mieszkaniowych i innych obszarów, gdzie ruch ten jest szczególnie dokuczliwy jest jednym z najczęstszych postulatów społecznych zgłaszanych zarządom dróg i zarządzającym ruchem. W nowej sytuacji prawnej należy się spodziewać, że presja społeczna w tym zakresie będzie jeszcze większa.

W zderzeniu z opisaną powyżej sytuacją należy dodać, że doprowadzenie sieci dróg do stanu umożliwiającego bezrefleksyjne dopuszczenie na nich pojazdów o nacisku na oś do 11,5 t wymaga wielomiliardowych nakładów. Trudno oczekiwać, że samorządy lokalne poradzą sobie z tym problemem w perspektywie kilkudziesięciu najbliższych lat. W takiej sytuacji ograniczenie aktywności, także finansowej, administracji publicznej wyłącznie do sieci dróg krajowych w naszej ocenie jest daleko niewystarczające. Musimy zaznaczyć, że choć wprowadzenie sieci dróg krajowych wynosząca ok. 20 tys. km przenosi największy udział ruchu ciężkiego w Polsce to jednak uwzględniając pracę przewozową proporcje te nie są już tak oczywiste. Dlatego uważamy, że powinny powstać jakieś narzędzia wsparcia finansowego dla samorządów dedykowane przebudowie najistotniejszych dla przewoźników odcinków dróg samorządowych z dostosowaniem ich do nowych regulacji. W innym przypadku prognozowane przez podległe Panu Ministerstwo szacunki dotyczące udostępnienia dla pojazdów o nacisku na oś 11,5 t 70 % sieci dróg publicznych w Polsce mogą być absolutnie nierealne.

Z wyrazami szacunku:

Prezes Stowarzyszenia KLIR



Tomasz Wawrzonek

Do wiadomości:

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce