2015: gdzie pojadą, a gdzie nie pojadą tiry?

Utworzono: piątek, 09, styczeń 2015 11:58 Redakcja edroga.pl

Do połowy stycznia br. potrwają konsultacje nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton.

Swoje stanowisko i wszelkie uwagi mają przekazać prezydenci miast, zarządy województw oraz organizacje drogowców.

Zgodnie z artykułem 41 ustawy o drogach publicznych, po drogach krajowych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony. Natomiast minister ds. transportu wyznacza odcinki, po których mogą poruszać się tylko lżejsze pojazdy, o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 lub 10 ton, z uwagi na ochronę dróg i zapewnienie ruchu tranzytowego. Po drogach gminnych, powiatowych oraz drogach mogą się z kolei poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton. Jednak w drodze rozporządzenia minister może wyznaczyć odcinki dróg wojewódzkich, na których dopuszczalny tonaż będzie wyższy – do 10 ton.

Rozporządzenie aktualizowane jest co jakiś czas ze względu na zmiany zachodzące w sieci drogowej. Budowane i oddawane są nowe odcinki dróg krajowych (autostrad i dróg ekspresowych), wojewódzkich oraz obwodnic. Fragmenty tras są przebudowywane, przez co podwyższone zostają ich parametry techniczne lub, z drugiej strony, stan techniczny odcinków niektórych dróg ulega pogorszeniu.

Zgodnie z nowym projektem, długość dróg krajowych, gdzie poruszać się mogą pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do:

- 11,5 t wynosi 6610 km (wzrost o około 796 km),

- 10 t wynosi 10420 km (zmniejszenie o około 249 km),

- 8 t wynosi 2213 km (zmniejszenie o około 109 km).

Jednocześnie sieć dróg wojewódzkich o dopuszczalnych naciskach osi do 10 t, zgodnie z projektem, wynosić będzie około 13600, co oznacza wzrost o 1040 km.

Phoca PDF

Drogi krajowe	długość km	zmiana w km	zmiana w %	% pokrycia sieci
Całkowita długość sieci (w przybliżeniu)	19 623			
Dopuszczalny nacisk do 11,5 t **OBECNIE**	5 814	+796 km	+14%	30%
Dopuszczalny nacisk do 11,5 t **NOWE ROZPORZĄDZENIE**	6 610			34%
Dopuszczalny nacisk do 10 t **OBECNIE**	10 669	-249 km	-2%	54%
Dopuszczalny nacisk do 10 t **NOWE ROZPORZĄDZENIE**	10 420			53%
Dopuszczalny nacisk do 8 t **OBECNIE**	2 322	-109 km	-5%	12%
Dopuszczalny nacisk do 8 t **NOWE ROZPORZĄDZENIE**	2 213			11%

Drogi wojewódzkie	długość km	zmiana w km	zmiana w %	% długości sieci
Całkowita długość sieci (w przybliżeniu)	28 480			
Dopuszczalny nacisk do 10 t **OBECNIE**	12 560	+1040 km	+8%	44%
Dopuszczalny nacisk do 10 t **NOWE ROZPORZĄDZENIE**	13 600			48%

Największa zmiana, bo aż 14-procentowa, dotyczy dróg krajowych, po których będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t. Kierowcy najcięższych samochodów zyskają prawie 800 km nowych tras, po których, po wejściu w życie rozporządzenia, będą mogli jeździć. Dobrą wiadomością dla tych kierowców jest również mniejsza liczba odcinków, na których dopuszczalny nacisk będzie ograniczony do 10 (mniej o 2 proc.) lub do 8 ton (mniej o 5 proc.). Podobnie rzecz wygląda na drogach wojewódzkich, gdzie zwiększy się o 8 proc. liczba odcinków, na których dopuszczalny nacisk na oś wyniesie 10 t.

- Dla nas zmiana rozporządzenia nie ma większego znaczenia – informuje rzecznik GDDKiA, Jan Krynicki. – Nowe odcinki dróg zawsze są budowane w ten sposób, aby mogły się po nich poruszać najcięższe pojazdy. Największe znaczenie ma ono dla Inspekcji Transportu Drogowego, która prowadzi kontrole ciężkich pojazdów, a także dla policji.

- Wkrótce dawny odcinek drogi krajowej między Suwałkami a Augustowem będzie przekazywany samorządom – tłumaczy rzecznik. – Tam dopuszczalny tonaż będzie niższy i nowe oznakowanie już zamontowano. Teraz wystarczy, że policja zatrzyma ciężarówkę i sprawdzi w dowodzie, że nacisk jest większy i to już jest podstawa do wystawienia mandatu. Gdy zmienia się dopuszczalny nacisk osi nie na nowym, a na istniejącym już odcinku drogi, to ewentualnie sprawdzamy, czy nie stoi to w sprzeczności z technologią drogi, a to się rzadko zdarza.

Dlaczego zarządcy dróg nie chcą, aby zbyt ciężkie tiry jeździły po ich trasach? Ponieważ przejazd jednego samochodu ciężarowego o nacisku 20 ton na oś zużywa nawierzchnię w takim samym stopniu, co przejazd 2,5miliona samochodów osobowych. Na polskich drogach, przy okazji różnych inwestycji, montowane są specjalne wagi. ITD korzysta również z wag przenośnych oraz stosuje tzw. preselekcje, które służą do typowania prawdopodobnie przeładowanych samochodów. Kary za jazdę zbyt ciężkim pojazdem są znaczne i wahają się od 500 do nawet kilkunastu tysięcy zł.

projekt

Phoca PDF

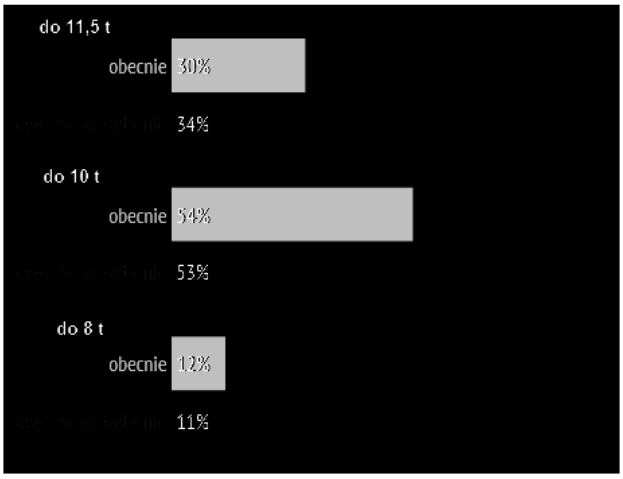
(http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//520/269549/269551/269552/dokument143774.pdf**)**

Dopuszczalne naciski na oś na sieci dróg krajowych

Długość w kilometrach



Procent pokrycia sieci



Phoca PDF



Ilona Hałucha

Phoca PDF