



Warszawa 14-08-2018 r.

SITK RP – 599/DB1/08/2018

Pan
Sławomir Jeneralski
Voice Over Team

OPINIA

Wstęp.

Brak możliwości przejazdu samochodu ciężarowego o dopuszczalnym nacisku osi napędowej 11,5 t po wszystkich drogach krajowych powoduje poważne ekonomiczne skutki dla przewoźników i również konsekwencje społeczne, gdyż społeczeństwo musi więcej płacić za nieefektywne przewozy. Wejście Polski do UE spowodowało, że polska administracja musiała dostosować główne szlaki tranzytowe do ruchu standardowych dla UE samochodów ciężarowych o dopuszczalnym nacisku osi napędowej 11,5 t.

Prawdą jest, że im większe ładowności pojazdów ciężarowych i wyższe naciski na oś tym tańsze są przewozy, tym korzystniejsze skutki ekonomiczne dla przewoźników i tym większe wsparcie dla rozwoju ekonomicznego kraju i regionów. Z drugiej strony większe pojazdy i większe naciski na oś powodują szybszy proces degradacji nawierzchni. Pamięamy początek lat 90-tych, kiedy ogromną ilość przewożonych towarów transportem kolejowym przejął transport drogowy i nastąpiło gwałtowne, poważne w skutkach powstanie kolein a także spękań nawierzchni, które usuwane były przez kilkanaście lat i pociągnęły za sobą ogromne wydatki publiczne. Pamięamy również uciążliwe dla przewoźników ograniczenia ruchu w dni upalne, kiedy nagrzane i niedostatecznie stabilne nawierzchnie asfaltowe odkształcały się w tempie błyskawicznym. Teraz stan nawierzchni generalnie poprawił się, chociaż nie wszędzie, ale nie na tyle aby zlikwidować wszelkie ograniczenia. Tak więc skutki trzeba analizować a racje stron odpowiednio ważyć.

Pytania

- 1. Dlaczego mimo tak dużych modernizacji dróg i olbrzymich nakładów środków UE w dostosowanie infrastruktury, od momentu wejścia polski do UE do chwili obecnej, mamy dopuszczone drogi krajowe do nacisku 11,5 t osi napędowej jedynie na niedużo ponad 50% sieci dróg krajowych i niecałe 3 % w odniesieniu do całej sieci dróg?*

Wszystkie odcinki autostrad i dróg ekspresowych projektowane są i budowane na nacisk 11,5 t/oś. Obecnie takich dróg mamy ok. 3300 km. Tak samo traktowane były budowy i nowych odcinków innych dróg krajowych.

Zarząd Krajowy,

ul. Tadeusza Czackiego 3/5
00-043 Warszawa,

tel. (22) 827 02 59, e-mail: zarzad@sitkrp.org.pl, www.sitkrp.org.pl
NIP: 526-030-05-23, Konto: 38 1160 2202-0000 0000 2741 3872

Organizacja: • konferencji • seminariów • szkoleń • wystaw • targów
Rzeczoznawstwo, Ekspertyzy, Doradztwo, Projektowanie, Usługi wydawnicze
Wydawanie czasopism:
• Drogownictwo • Transport Miejski i Regionalny • Przegląd Komunikacyjny

W czerwcu 2014 roku wprowadzono Zarządzeniem Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, według którego:

- a) wszystkie nowe nawierzchnie dróg krajowych będą projektowane na dopuszczalny nacisk osi pojedynczej 11,5 t,
- b) nawierzchnie pozostałych dróg będą projektowane w okresie przejściowym na dopuszczalny nacisk 10 t lub 11,5 t a docelowo na 11,5 t.
- c) Wybór nacisku osi na pozostałych drogach (10 t i 11,5 t) powinien uwzględniać obciążenie drogi i powinien być dokonany przez odpowiedniego zarządcę drogi.

Od tego czasu również wszystkie przebudowy nawierzchni dróg krajowych są projektowane na 11,5 t/oś. Trudno jednak ocenić, kiedy cała sieć dróg krajowych będzie dostosowana do nacisków 11,5 t/oś.

Niestety katalog nie jest obowiązujący dla dróg samorządowych.

2. Czy z punktu widzenia wytrzymałości dróg występują ograniczenia, które wpływają na niemożność dopuszczenia dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych do nacisku 11,5 t osi napędowej tam, gdzie zlokalizowana jest większość miejsc nadania i przeznaczenia ładunków?

Nośność nawierzchni nie jest dana na zawsze. Nawierzchnie podlegają procesom degradacji tym większej im większe są obciążenia. Okresowe rehabilitacje lub wzmocnienia nawierzchni przywracają pierwotną nośność. Historycznie rzecz biorąc mamy trzy klasy nośności określone naciskami na oś: 11,5t, 10 t i 8 t. Nie ma badań, które pozwoliłyby na stwierdzenie, które drogi mają określoną nośność. Takie badania należałoby przeprowadzić na wiarygodnej próbie. Wyniki badań powinny dać odpowiedź na których drogach można dopuścić ruch pojazdów o nacisku 11,5 t/oś bez ograniczeń, na których z ograniczeniami, np. za zezwoleniami a na których nie można dopuszczać.

3. Co mogłoby się stać, gdyby dziś dopuścić ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku osi 11,5 t na wszystkich drogach krajowych oraz pozostałych?

Pojedyncze pojazdy, poruszające się sporadycznie, nie powinny niszczyć nawierzchni, chyba że nawierzchnia jest bardzo słaba lub występują przełomy w okresie wiosennym. Natomiast znaczna liczba pojazdów będzie działała niszcząco na nawierzchnię. Niszczenie nawierzchni wzrasta szybciej niż wzrost obciążenia jezdni w danym czasie. Obowiązuje tu prawo czwartej potęgi, co oznacza, że 2-krotny wzrost obciążenia powoduje 16-krotny wzrost oddziaływania na nawierzchnię.

Dopuszczenie pojazdów ciężkich na wszystkie drogi bez ograniczeń, zwłaszcza na słabych nawierzchniach mogłoby spowodować ich zniszczenie, podobnie jak zniszczeniu uległy nawierzchnie na drogach krajowych w latach 90-tych.

Ograniczanie obciążeń nie jest niczym wyjątkowym. Najczęściej ogranicza się ruch pojazdów ciężkich w miastach, czasem do tego stopnia, że trzeba przeładowywać towary w centrach przeładunku na samochody lekkie. Dzieje się to nie tylko ze względu na nośność dróg ale głównie ze względów ekologicznych. Ze względów społecznych ogranicza się ruch samochodów ciężarowych w weekendy.

Podsumowując, należy stwierdzić, że tylko wiarygodne badania nośności nawierzchni na sieci drogowej umożliwią opracowanie odpowiedniej polityki w sprawie poruszania się po drogach pojazdów o nacisków osi 11,5 t/oś.

Zarząd Krajowy SITK RP może takie badania wykonać otrzymując stosowne zlecenie.

PREZES SITK RP

prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch