

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾
z dnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu dróg krajowych, po których
mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi
napędowej do 11,5 t**

Na podstawie art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t (Dz. U. Nr 219, poz. 1860) załącznik otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323.

Załącznik do rozporządzenia

Ministra Infrastruktury

z dnia 2010 r. (poz.)

WYKAZ DRÓG KRAJOWYCH OBEJMUJĄCY ODCINKI DRÓG KRAJOWYCH,
PO KTÓRYCH MOGĄ PORUSZAĆ SIĘ POJAZDY O DOPUSZCZALNYM NACISKU
POJEDYNCZEJ OSI NAPĘDOWEJ DO 11,5 T

Lp.	Numer drogi	Odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t
1	2	3
1	1	GDAŃSK /DROGA 6/ - ŚWIECIE - TORUŃ - ŁÓDŹ - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - CZĘSTOCHOWA - WOJKOWICE KOŚCIELNE - DĄBROWA GÓRNICZA - TYCHY - BIELSKO BIAŁA - CIESZYN-BOGUSZOWICE - GRANICA PAŃSTWA, GLIWICE /DROGA 4 - WĘZEŁ "GLIWICE - SOŚNICA"/ - DROGA 925 /WĘZEŁ "BEŁK"/, PYRZOWICE /LOTNISKO/ - PODWARPIE /DROGA 1/ (odcinek drogi S1)
2	2	GRANICA PAŃSTWA - ŚWIECKO - NOWY TOMYŚL - POZNAŃ - KONIN - WARSZAWA - SIEDLCE - TERESPOL - GRANICA PAŃSTWA
3	3	ŚWINOUJŚCIE - SZCZECIN - GORZÓW WIELKOPOLSKI - ZIELONA GÓRA - LUBIN - LEGNICA - BOLKÓW - JELENIA GÓRA - JAKUSZYCE - GRANICA PAŃSTWA
4	4	GRANICA PAŃSTWA - JĘDRZYCHOWICE - WĘZEŁ "ZGORZELEC"- KRZYŻOWA - WROCŁAW - PRĄDY - NOGOWCZYCE - GLIWICE - KATOWICE - CHRZANÓW - KRAKÓW - TARNÓW - RZESZÓW - JAROSŁAW - RADYMNO - KORCZOWA - GRANICA PAŃSTWA
5	6	GRANICA PAŃSTWA - KOŁBASKOWO - SZCZECIN - GOLENIÓW /DROGA 3/, GDYNIA /DROGA 468/ - GDAŃSK - STRASZYN - ŁĘGOWO /DROGA 226/
6	7	GDAŃSK /DROGA 91/ - ELBLĄG /DROGA 22 WĘZEŁ "ELBLĄG WSCHÓD"/, GRÓJEC /DROGA 50/ - RADOM /DROGA 12/
7	8	WROCŁAW /DROGA 4/ - OLEŚNICA - SYCÓW - KĘPNO - WALICHNOWY - WIELUŃ - BEŁCHATÓW - PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - RAWA MAZOWIECKA - WARSZAWA - RADZYMIN - WYSZKÓW - OSTRÓW MAZOWIECKA - ZAMBRÓW - BIAŁYSTOK - KORYCIN - AUGUSTÓW - SUWAŁKI - BUDZISKO - GRANICA PAŃSTWA
8	12	RADOM /DROGA 7/ - ZWOLEŃ - PUŁAWY - KURÓW - LUBLIN - PIASKI - CHEŁM - DOROHUSK - GRANICA PAŃSTWA
9	14	ŁOWICZ /DROGA 92/ - STRYKÓW /DROGA 2/
10	17	PIASKI /DROGA 12/ - KRASNYSTAW - ZAMOŚĆ - TOMASZÓW LUBELSKI - HREBENNE - GRANICA PAŃSTWA
11	18	GRANICA PAŃSTWA - OLSZYNA - GOLNICE - KRZYŻOWA /DROGA 4/
12	19	BIAŁYSTOK /DROGA 65/ - KUŹNICA - GRANICA PAŃSTWA

13	22	ELBLĄG /DROGA 7/ - CHRUŚCIEL - GRZECHOTKI - GRANICA PAŃSTWA
14	50	SOCHACZEW /DROGA 2/ - MSZCZONÓW - GRÓJEC - GÓRA KALWARIA - KOŁBIEL - MIŃSK MAZOWIECKI /DROGA 2/
15	65	BIAŁYSTOK /DROGA 8/ - BOBROWNIKI - GRANICA PAŃSTWA
16	68	GRANICA PAŃSTWA - KUKURYKI - WÓLKA DOBRYŃSKA /DROGA 2/
17	91	GDAŃSK /PRZYSTAŃ PROMOWA/ - TCZEW - DROGA NR 1 /WĘZŁ "NOWE MARZY"/
18	92	KROŚNIEWICE /DROGA 1/ - KUTNO - ŁOWICZ /DROGA 2/

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t jest wypełnieniem delegacji ustawowej zawartej w art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu ustala ww. wykaz dróg krajowych mając na uwadze stan techniczny dróg oraz ochronę dróg przed zniszczeniem.

W stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t (Dz. U. Nr 219, poz. 1860) projekt wprowadza następujące zmiany:

- 1) rozszerzono sieć dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2005 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t zawiera około 3400 km dróg. W przygotowanym projekcie rozporządzenia sieć dróg krajowych, po której mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t wynosi około 4210 km. Oznacza to wzrost długości sieci po której mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t o około 810 km;
- 2) do sieci dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w niniejszym projekcie rozporządzenia włączono następujące drogi:

Nr 1 na odcinkach: Gliwice /Droga 4 – Węzeł "Gliwice – Sośnica"/ – Droga 925 /Węzeł "Bełk"/ i Pyrzowice /Lotnisko/ – Podwarpie /Droga 1/ (odcinek drogi S1),

Nr 7 na odcinkach: Gdańsk /Droga 91/ – Elbląg /Droga 22 Węzeł "Elbląg Wschód"/ i Grójec /Droga 50/ – Radom /Droga 12/,

Nr 12 na odcinku: Radom /Droga 7/ – Dorohusk – granica państwa,

Nr 14 na odcinku: Łowicz /Droga 92/ – Stryków /Droga 2/,

Nr 17 na odcinku: Piaski /Droga 12/ – Hrebenne – granica państwa,

Nr 22 na odcinku: Elbląg /Droga 7/ – Grzechotki – granica państwa,

Nr 91 na odcinku: Gdańsk /Przystań Promowa/ – Droga Nr 1 /Węzeł "Nowe Marzy"/,

Nr 92 na odcinku: Krośniewice /Droga 1/ – Łowicz /Droga 2/.

Projekt rozporządzenia określa :

- odcinki dróg zawarte w załączniku XII Traktatu o Przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, tj. drogi krajowe: Nr 1, Nr 2, Nr 3, Nr 4, Nr 6, Nr 8, Nr 18 i Nr 50 (obwodnica Warszawy), oraz
- odcinki dróg, których stan techniczny jest dostosowany do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.

Zwiększenie sieci dróg krajowych, po której mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t wynika z realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012.

Projekt rozporządzenia zawiera numerację dróg i nazwy odcinków dróg zgodną z zarządzeniem nr 73 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 78 z późn. zm.). Wyjątek stanowią drogi krajowe: Nr 4 i Nr 18, których numeracja i nazwy odcinków są zgodne z projektem zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym. Dodatkowo, nazewnictwo odcinków dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t zostało doprecyzowane w sposób pozwalający określić gdzie dany odcinek drogi ma swój początek oraz koniec. Planowane jest, że niniejszy projekt rozporządzenia oraz projekt zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym wejdą w życie w tym samym czasie.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt dotyczy zarządców dróg krajowych oraz podmiotów korzystających z dróg krajowych.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt został skierowany do następujących podmiotów:

- prezydenci miast na prawach powiatu,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Polski Kongres Drogowy,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W wyznaczonym terminie odpowiedzi udzieliło 49 prezydentów miast na prawach powiatu, z czego żaden nie zaopiniował niniejszego projektu rozporządzenia negatywnie. Prezydenci: Częstochowy, Zamościa oraz Chełma zwrócili uwagę na zły stan techniczny poszczególnych dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, przebiegających w granicach administracyjnych tych miast a także na brak środków finansowych na ich przebudowę.

Konieczność zachowania postanowień Traktatu o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej (Załącznik XII) oraz obecny układ komunikacyjny dróg krajowych, determinuje dopuszczenie ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku

pojedynczej osi napędowej do 11,5 t na drogach wskazanych w projekcie rozporządzenia.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji pozytywnie zaopiniowały przedmiotowy projekt rozporządzenia.

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego zgłosił uwagę dotyczącą interpretacji zapisów Traktatu o Przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej (Załącznik XII), przedstawiając stanowisko, że od 1 stycznia 2011 roku Polska zobowiązana jest dopuścić ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t na całej sieci drogowej.

Analizując zapisy Traktatu Akcesyjnego uznaje się, że od 1 stycznia 2011 roku Rzeczpospolita jest zobligowana do dopuszczenia do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t na drogach tranzytowych leżących w sieci TEN-T oraz na innych drogach polskiej sieci dróg dostosowanych do ruchu takich pojazdów.

Mając na uwadze powyższe planuje się ponowną nowelizację rozporządzenia w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, które będzie zawierało drogi leżące w sieci TEN-T i inne drogi krajowe dostosowane do ruchu takich pojazdów i będzie obowiązywało od 1 stycznia 2011 roku.

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zgłosiły postulat dopisania do projektu rozporządzenia dodatkowych dróg, na kierunku wschód – zachód na północy Polski oraz na kierunku północ – południe na wschodzie Polski.

Dopuszczenie ruchu ciężkiego na nowe drogi nie jest możliwe gdyż nie są one dostosowane do takiego ruchu. W ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 - 2012 są obecnie realizowane inwestycje mające na celu dopuszczenie, na nowych drogach, ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Także następna perspektywa finansowa, obejmująca lata 2014 – 2020 będzie się koncentrowała na realizacji inwestycji w wyżej wymienionych częściach Polski.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zgłosiło propozycję połączenia wszystkich miast wojewódzkich siecią dróg dostosowanych do nośności 11,5 t na oś napędową.

Propozycja ta jest możliwa do zrealizowania po wykonaniu pełnego programu budowy autostrad i dróg ekspresowych.

Polski Kongres Drogowy, Polska Izba Inżynierów Budownictwa oraz Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego nie zgłosiły uwag w wyznaczonym terminie.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.) zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez: ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w odniesieniu do dróg krajowych. W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast. Środki finansowe przeznaczone na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie, ochronę i zarządzanie infrastrukturą transportu lądowego, która finansowana jest przez ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z art. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego pochodzić będą z kwoty wydatków ustalonej w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

Ponadto, zgodnie z art. 39f ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad odbywa się ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Zwiększenie sieci dróg, po których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t pozwoli zmniejszyć koszty przedsiębiorców świadczących usługi przewoźnicze, którzy dla przewozu ładunków o tej samej masie będą mogli wykorzystać mniejszą liczbę pojazdów.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.