

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾
z dnia 2011 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 14 lipca 2010 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 138, poz. 932) 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, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia 2011 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	5	ŚWIECIE /DROGA 1/ – BYDGOSZCZ – GNIEZNO – POZNAŃ /DROGA 2 – WĘZEŁ „KOMORNIKI”/,
6	6	GRANICA PAŃSTWA – KOŁBASKOWO – SZCZECIN – GOLENIÓW /DROGA 3/, GDYNIA /DROGA 468/ – GDAŃSK – STRASZYN – ŁĘGOWO /DROGA 91/
7	7	GDAŃSK /DROGA 91/ – ELBLĄG – OSTRÓDA – OLSZTYNEK – PŁOŃSK – WARSZAWA /DROGA 8 – al. Armii Krajowej/, GRÓJEC /DROGA 50/ – RADOM /DROGA 12/

8	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
9	9	RZESZÓW /DROGA 4/ - BABICA - LUTCZA - DOMARADZ - MIEJSCE PIASTOWE - DUKLA - BARWINEK - GRANICA PAŃSTWA
10	10	TORUŃ /DROGA 1/ - LIPNO - SIERPC - DROBIN - PŁOŃSK /DROGA 7/
11	12	RADOM /DROGA 7/ - ZWOLEŃ - PUŁAWY - KURÓW - LUBLIN - PIASKI - CHEŁM - DOROHUSK - GRANICA PAŃSTWA
12	14	ŁOWICZ /DROGA 92/ - STRYKÓW /DROGA 2/
13	17	/WARSZAWA/ ZAKRĘT /DROGA 2/ - GARWOLIN - RYKI - KURÓW - LUBLIN - PIASKI - KRASNYSTAW - ZAMOŚĆ - TOMASZÓW LUBELSKI - HREBENNE - GRANICA PAŃSTWA
14	18	GRANICA PAŃSTWA - OLSZYNA - GOLNICE - KRZYŻOWA /DROGA 4/
15	19	BIAŁYSTOK /DROGA 65/ - KUŹNICA - GRANICA PAŃSTWA
16	22	ELBLĄG /DROGA 7/ - CHRUŚCIEL - GRZECHOTKI - GRANICA PAŃSTWA
17	50	SOCHACZEW /DROGA 2/ - MSZCZONÓW - GRÓJEC - GÓRA KALWARIA - KOŁBIEL - MIŃSK MAZOWIECKI /DROGA 2/
18	52	BIELSKO-BIAŁA /DROGA 1/ - BIELSKO-BIAŁA /DROGA 69/
19	65	BIAŁYSTOK /DROGA 8/ - BOBROWNIKI - GRANICA PAŃSTWA
20	68	GRANICA PAŃSTWA - KUKURYKI - WÓLKA DOBRYŃSKA /DROGA 2/
21	69	BIELSKO-BIAŁA /DROGA 52/ - ŻYWIEC - LALIKI - ZWARDOŃ - GRANICA PAŃSTWA
22	91	GDAŃSK /PRZYSTAŃ PROMOWA/ - TCZEW - DROGA 1 /WĘZEŁ „NOWE MARZY”/
23	92	KROŚNIEWICE /DROGA 1/ - KUTNO - ŁOWICZ /DROGA 2/

UZASADNIENIE

Zmiana rozporządzenia związana jest z wypełnieniem zapisu Traktatu Akcesyjnego o Przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, (Załącznik XII), zgodnie z którym Polska zobligowana jest dopuścić ruch pojazdów spełniających normy wyznaczone dla kategorii 3.4 wymienionej w załączniku I do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. *ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym* (nacisk na oś napędową 11,5 t) na drogach tranzytowych leżących w sieci TEN-T (załącznik I do Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej będącej aktualizacją Decyzji Nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r.) oraz polskiej sieci dróg dostosowanej do ruchu takich pojazdów.

W stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010 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 198, poz. 932) 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 14 lipca 2010 r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t zawiera około 4210 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 5086 km. Oznacza to wzrost długości sieci, po której mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t o około 876 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 leżące w sieci TEN-T:

Nr 5 na odcinkach: Świecie /Droga 1/ – Bydgoszcz – Gniezno – Poznań /Droga 2 – Węzeł „Komorniki”/,

Nr 7 na odcinku: Elbląg /Droga 22/ – Ostróda – Olsztynek – Płońsk – Warszawa /Droga 8 – al. Armii Krajowej/,

Nr 9 na odcinku: Rzeszów /Droga 4/ – Babica – Lutcza – Domaradz – Miejsce Piastowe – Dukla – Barwinek – granica państwa,

Nr 10 na odcinku: Toruń /Droga 1/ – Lipno – Sierpc – Drobin – Płońsk /Droga 7/,

Nr 17 na odcinku: Warszawa/ Zakręt /Droga 2/ – Garwolin – Ryki – Kurów – Lublin – Piaski,

Nr 52 na odcinku: Bielsko-Biała /Droga 1/ – Bielsko-Biała /Droga 69/,

Nr 69 na odcinku: Bielsko-Biała /Droga 1/ – Żywiec – Laliki – Zwardoń – granica państwa.

Projekt rozporządzenia zawiera numerację dróg i nazwy odcinków dróg zgodnie 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), nr 77 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 grudnia 2009 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI Nr 13, poz. 48), nr 6 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 3 lutego 2010 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 3, poz. 7) oraz nr 111 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 grudnia 2010 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom krajowym (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 16, poz. 56). 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.

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 notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

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) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu 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, których dotyczą projektowane zmiany,
- 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.

Prezydenci: Lublina, Bielska-Białej, Elbląga, Warszawy, zaopiniowali powyższy projekt rozporządzenia pozytywnie.

Prezydent Miasta Poznania zaopiniował powyższy projekt pozytywnie z zastrzeżeniem, że niektóre odcinki drogi krajowej nr 5 w Poznaniu są niedostosowane do 11,5 t.

Prezydent Rzeszowa wskazał, że droga krajowa nr 9 przebiegająca przez miasto Rzeszów zostanie dostosowana do przenoszenia nacisku 11,5 t na oś w 2012 r. po przebudowie odcinka DK 9 Rzeszów /Droga 4/ - Babica.

Prezydent Bydgoszczy negatywnie zaopiniował projekt wykazu odcinków dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t ze względu na zły stan techniczny drogi krajowej nr 5 w Bydgoszczy.

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.

Prezydent Torunia zaproponował zmianę zapisu przebiegu odcinka drogi krajowej nr 10 tak, aby ruch pojazdów ciężkich zaczynał się w miejscowości Lubicz /węzeł Lubicz/.

Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ propozycja Prezydenta Torunia odnosi się do stanu kiedy oddany zostanie odcinek autostrady A1 /Nowe Marzy – Toruń/ natomiast projektowana propozycja dotyczy aktualnego przebiegu dróg krajowych nr 10 i nr 1.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 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 postulat dopisania do projektu rozporządzenia dodatkowych odcinków dróg, tj. drogi krajowej nr 78 /Gliwice – granica państwa/, drogi krajowej nr 6 /Gdynia – Goleniów/ i drogi krajowej nr 10 /Lubicz – Szczecin/.

Powyższe uwagi nie zostały uwzględnione gdyż ww. odcinki dróg krajowych nr 6 i nr 10 znajdują się poza siecią TEN-T, natomiast wzdłuż wspomnianego odcinka drogi krajowej nr 78 trwa obecnie budowa odcinka autostrady A1, który będzie częścią składową sieci TEN-T (planowana realizacja rok 2012).

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.

Uwaga nie została uwzględniona gdyż zgodnie ze stanowiskiem Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej: *„Od 1 stycznia 2011 roku konieczne będzie zatem dopuszczenie do ruchu pojazdów spełniających normy wyznaczone dla kategorii 3.4 wymienionej w załączniku I do dyrektywy – czyli nacisk na oś napędową 11,5 t – nie tylko na drogach tranzytowych leżących w sieci TEN-T, ale również na innych drogach „polskiej sieci dróg” dostosowanych do ruchu takich pojazdów. Nie oznacza*

to natomiast obowiązku dostosowania wszystkich dróg do ruchu o nacisku na oś 11,5 t. Jednak w miarę dostosowania kolejnych dróg, pojazdy takie powinny być dopuszczone do poruszania się po nich”.

Jednocześnie OZPTD zgłosił uwagę, że rozporządzenie nie ujmuje w wykazie dróg o nacisku 11,5 t odcinków dróg publicznych, które zostały zmodernizowane z pomocą środków unijnych.

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż niektóre odcinki dróg krajowych pomimo dostosowania do ww. parametrów nie zapewniają spójności sieci dróg do 11,5 t.

Ponadto OZPTD wnioskował, aby na wszystkich planowanych płatnych odcinkach dróg krajowych mógł odbywać się ruch pojazdów do 11,5 t.

Uwaga nie została uwzględniona ponieważ należy zauważyć, iż *dyrektywa 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe* nie uzależnia możliwości poboru opłat od dostosowania dróg do nośności 11,5 t. Państwa członkowskie mają w tym zakresie pełną swobodę. Jedynym ograniczeniem jest, aby system był systemem niedyskryminującym określoną grupę użytkowników.

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

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 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, ochrony i zarządzania w odniesieniu do dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, finansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu. 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 pochodzą 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.

Zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego 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.

Przewiduje się, że wydatki środków publicznych będą się kształtowały na zaplanowanym do tej pory poziomie.

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 regionalny

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