

inicjatywa PISiL powstania „Polskiego Narodowego Planu Wdrożenia Zestawów Klasy EMS”

PISiL wystąpiła do Ministerstwa Infrastruktury oraz GITD z inicjatywą sygnowaną przez Przewodniczącego oraz Wiceprzewodniczącego Rady Izby, Panów: Marka Tarczyńskiego i Jarosława Domina o wdrożenie programu poprawiającego ekonomikę i ekologizację polskiego transportu drogowego, przy zachowaniu współczynników bezpieczeństwa na drogach, powstania **Polskiego Narodowego Planu Wdrożenia Zestawów Klasy EMS**.

Izba wskazała na korzyści związane z wdrożeniem zestawów w zakresie: ekonomicznym, ekologicznym, zasobowym, infrastrukturalnym, względami bezpieczeństwa oraz dotrzymania kroku innym krajom UE, które już dopuściły do transportu na swoim terenie zestawów EMS i dłuższych. Wprowadzenie tego programu proponuje się w czterech fazach:

Faza 1. Dozwolenie ruchu na wybranej, limitowanej sieci dróg przez zestawy wydłużone do 25,25 m, ale o dopuszczalnej masie całkowitej zwiększonej jedynie do 44000 względnie 48 000 kg. Okres próbny mógłby trwać 2–4 lat, co już pozwoliłoby na zebranie wielu niezbędnych danych wyjściowych koniecznych przy ocenie. W fazie tej proponuje się uczestnictwo co najmniej 10-20 przewoźników, każdy z maksymalnie 10 zestawami. Byłyby to wyłącznie zestawy poruszające się w obsłudze konsekwentnego ruchu wahałowego. W trakcie badań mierzono by:

- zużycie paliwa w ujęciu względnym i bezwzględnym (na tkm wykonanej pracy przewozowej);
- powiązaną ze zużyciem paliwa emisję substancji szkodliwych – zasadniczo CO₂ – ponownie w ujęciu bezwzględnym i względnym;
- zużycie dróg i wpływ na punktową krytyczną infrastrukturę drogową – mosty, wiadukty, ronda, parkingi, skrzyżowania.

W przypadku pojazdów porównania odbywałby się w zestawieniu z analogiczną pracą przewozową wykonaną przez trzy tradycyjne zestawy i dwa zestawy klasy EMS 25,25. Osobną kwestię stanowiłby tu – dokonywane przez samych zainteresowanych i biorących udział w badaniu przewoźników – analizowanie oszczędności dotyczących:

- kosztów osobowych – kierowcy;
- kosztów taboru – redukcja opłat (raty – wynajem, leasing, kredyt) za jeden pojazd wyeliminowany – zbędny w tym modelu funkcjonowania.

Faza 2. Po pozytywnych doświadczeniach z pierwszego etapu – mogłaby zostać wydana zgoda na zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej zestawów do 52 000-56 000 kg, z wyjątkiem zestawów do przewozów kombinowanych, gdzie tę wartość na zasadzie odstępstw można podnieść odpowiednio do 56 000 i 60 000 kg. W fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 50, a liczba sprawdzanych przez nich pojazdów do 750. Jeśliby zaś nie było zgody na wzrost dopuszczalnej masy całkowitej zestawu, czyli nadal pozostano by przy 48000 kg, w fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 60, z kolei liczba sprawdzanych pojazdów do nawet 1000.

W fazie tej niezwykle ważny pozostaje dalszy monitoring wpływu zestawów EMS na ścieranie dróg. Negatywny wpływ zestawów na infrastrukturę punktową w postaci mostów, wiaduktów czy skrzyżowań powinien natomiast zostać ograniczony, czy wyeliminowany wskutek wcześniejszych odpowiednich przebudowy lub wzmocnienia tych obiektów – tzn. wzmocnienie, realizowane już od etapu pierwszego, od razu powinno polegać na wzmocnieniu tych obiektów w sposób docelowy, a nie jedynie przejściowy. W związku z tym postuluje się, aby to wzmocnienie przewidywało możliwość wprowadzenia na te obiekty za określony czas – po 2034 roku – zestawów klasy SEC/HCT-HCV, czyli o długości zwiększonej do 32-34-34,5 m oraz dopuszczalnej masie całkowitej podniesionej do 72000-74000-76000 kg.

Faza 3. Dopiero w kolejnym posunięciu, tym razem maksymalnie po 2–4 latach, można zezwolić na dalszy wzrost dopuszczalnej masy całkowitej 25,25-metrowych zestawów, tym razem już do docelowej wartości 60 000 kg, o ile oczywiście w tym czasie nie wynikną problemy lub nie pojawią się istotne ograniczenia. Przy dalszym dozwolonym wzroście dopuszczalnej masy całkowitej zestawów w fazie tej niezwykle ważny nadal pozostaje monitoring wpływu zestawów EMS na ścieranie dróg. Negatywny wpływ zestawów na infrastrukturę punktową w postaci mostów, wiaduktów czy skrzyżowań powinien natomiast być już wówczas wyeliminowany wskutek przeprowadzonej w fazach poprzedzających, odpowiedniej przebudowy lub wzmocnienia tych obiektów – tzn. wskazane obiekty od razu bezwzględnie powinny zostać przystosowane do operowania z zestawami EMS cięższymi, a nawet najcięższymi – o dopuszczalnej masie całkowitej 60 000 kg, pomimo, że takie zestawy mogą od razu, czy w ogóle zostać dopuszczone do poruszania się po krajowej sieci drogowej. W fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 100, a liczba sprawdzanych przez nich pojazdów do 1000. Jeśliby zaś nie było zgody na wzrost dopuszczalnej masy całkowitej zestawu, w fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 200, z kolei liczba sprawdzanych pojazdów do nawet 2000-2500.

Faza 4. Fazę tę można wdrożyć, o ile w toku realizacji wcześniejszych nie pojawią się określone komplikacje, po około 10 latach od momentu rozpoczęcia implementacji zestawów klasy EMS. Wówczas można już prawnie dopuścić do pełnej dyfuzji tego rozwiązania na krajowej sieci drogowej – tzn. przy zadanej masie całkowitej zestawu nie występowałyby żadne ograniczenia ilościowe co do liczby monitorowanych zestawów EMS 25,25 poruszających się po sieci wybranych dróg.

Wskazano, że byłyby to najważniejsze ciągi komunikacyjne, a realizacja zadań przez takie LHV odbywałaby się między krajowymi a zagranicznymi centrami logistycznymi oraz w obsłudze ruchu tranzytowego w relacjach północ-południe (porty Trójmiasta, Szczecina i Świnoujścia, południowa granica państwa – autostrada A1, droga S3) oraz wschód-zachód (granica niemiecka – granice z Białorusią i Ukrainą – autostrady A2, A4 i A6). Ogólnie docelowo zestawy klasy LHV/SEC mogłyby się w Polsce poruszać po wszystkich autostradach i dwujezdniowych drogach szybkiego ruchu kategorii S, z pasem awaryjnym. Dodatkowo zestawy mogłyby obsługiwać relacje transgraniczne bez ograniczeń ilościowych. (CC)

Załączniki:

1. Akronimy
2. Wizualizacja zestawów EMS vs zestawy klasyczne