

# Transportowa inicjatywa

Polski Narodowy Plan Wdrożenia Zestawów Klasy EMS to inicjatywa Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, z którą wystąpiła do Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnego Inspektora Transportu Drogowego. Jej celem jest poprawa ekonomiki i ekologii polskiego transportu drogowego, przy zachowaniu współczynników bezpieczeństwa na drogach oraz dotrzymania kroku innym krajom Unii Europejskiej, które już dopuścili długie zestawy drogowych.

EMS, czyli European Modular System to koncepcja zestawiania zestawów drogowych zgodnie z tzw. europejskim systemem modułowym, polegająca na tworzeniu tych zestawów z powszechnie używanych we wszystkich krajach UE, tzn. dopuszczonych we wszystkich krajach jednocześnie do normalnego ruchu, podwozi samochodowych, ciągników siodłowych oraz przyczep i naczepek.

Zaproponowano wprowadzenie tego programu w czterech fazach. Pierwsza z nich zakłada dopuszczenie do ruchu w wybranej, limitowanej sieci dróg zestawów wydłużonych do 25,25 m, ale o dopuszczalnej masie całkowitej zwiększonej jedynie do 44 t, ewentualnie do 48 t. Okres próbny mógłby trwać 2–4 lata, co pozwoliłoby na zebranie niezbędnych danych wyjściowych koniecznych przy ocenie projektu. W fazie tej PISiL proponuje uczestnictwo co najmniej 10–20 przewoźników, każdy z maksymalnie 10 zestawami. Byłyby to wyłącznie zestawy poruszające się w obsłudze ruchu wahadłowego. W trakcie badań mierzono by:

- ▶ zużycie paliwa w ujęciu względnym i bezwzględnym (na 1 tkm wykonanej pracy przewozowej);
- ▶ emisję substancji szkodliwych, zasadniczo CO<sub>2</sub>, powiązaną ze zużyciem paliwa, 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 3 tradycyjne zestawy i 2 zestawy klasy EMS 25,25 m. Osobną kwestię stanowiłby tu analizy kosztów osobowych (kierowcy) i kosztów taboru (redukcja opłat: raty – wynajem, leasing, kredyt), dokonywane przez biorących udział w badaniu przewoźników.

Po pozytywnych doświadczeniach z I etapu mogłaby zostać wydana zgoda na zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej zestawów do 52–56 t, z wyjątkiem zestawów do przewozów kombinowanych, gdzie tę wartość na zasadzie odstępstw można podnieść od-



FOT. GALLIKER

powiednio do 56 t i 60 t. Byłaby to II faza projektu, w której liczba przewoźników może wzrosnąć do 50, a ilość sprawdzanych przez nich pojazdów do 750. Jeśli nie było zgody na wzrost dopuszczalnej masy całkowitej zestawu, czyli nadal pozostano by przy 48 t, w fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 60, z kolei liczba sprawdzanych pojazdów do nawet 1 tys.

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 przebudów lub wzmocnienia tych obiektów (w sposób docelowy, a nie jedynie przejściowy) – co powinno być realizowane już od I etapu. W związku z tym postuluje się, aby to wzmocnienie przewidywało możliwość wprowadzenia na te obiekty, po 2034 r., zestawów klasy SEC/HCT-HCV, czyli o długości zwiększonej do 32–34,5 m oraz dopuszczalnej masie całkowitej podniesionej do 72–76 t.

Dopiero w kolejnym posunięciu, w fazie III, maksymalnie po 2–4 latach, można zezwolić na dalszy wzrost dopuszczalnej masy całkowitej 25,25-metrowych zestawów, tym razem już do docelowej wartości 60 t, o ile oczywiście w tym czasie nie wynikną problemy lub nie pojawią się istotne ograniczenia. Przy dalszym dozwolonym wzroście dopuszczalnej masy całkowitej zestawów niezwykle ważny nadal pozostaje monitoring wpływu zestawów EMS na ścieranie dróg. Negatywny wpływ zestawów na infrastrukturę punktową w postaci mostów, wiaduktów czy skrzyżowań powinien być już wówczas wyeliminowany wskutek przeprowadzonej w fazach poprzedzających przebudowy lub wzmocnienia tych obiektów. Wskazane obiekty powinny zostać bezwzględnie przystosowane do operowania zestawami EMS cięższymi, a nawet najcięższymi, o dopuszczalnej masie całkowitej 60 t. W fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 100, a liczba sprawdzanych przez nich pojazdów do 1 tys. W przypadku braku zgody na wzrost dopuszczalnej masy całkowitej zestawu, w fazie tej liczba przewoźników wzrosła by do 200, z kolei liczba sprawdzanych pojazdów do nawet 2–2,5 tys.

Fazę IV można wdrożyć, o ile w toku realizacji wcześniejszych nie pojawią się określone komplikacje, po ok. 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 m poruszających się po sieci wybranych dróg.

Wskazano, aby były to najważniejsze ciągi komunikacyjne, a realizacja zadań przez takie LHV (long heavy vehicle) 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). 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.