

# ZADANIA I UPRAWNIENIA



ZARZĄDCY DRÓG

Jacek Pająk  
Starosta bocheński

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



- W art. 4 pkt. 25 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. 2007. Nr 19. poz. 115 z późn. zm) podana jest definicja pojazdu **nienormatywnego** cyt. „pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach niniejszej ustawy, **albo którego wymiary i masa wraz z ładunkiem** lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach o ruchu drogowym”.
- Podobnym pojęciem posługuje się Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2007. Nr 98, poz. 602 z późn. zm) w art. 64 gdzie w miejsce wyżej powołanego sformułowania (tłusty druk) cyt. „**albo którego wymiary i masa wraz z ładunkiem**” używa się stwierdzenia cyt. „**albo, którego wymiary lub masa wraz z ładunkiem ...**”.
  - **Nienormatywność** na podstawie ustawy o drogach publicznych znajduje odzwierciedlenie w treści art. 41 w ust. 6 podano cyt. „Drogi inne niż określone na podstawie ust. 4 i 5 (czytaj: krajowe i wojewódzkie) stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t” mając na uwadze stan techniczny dróg oraz ochronę dróg przed zniszczeniem. Następuje w tym artykule odwołanie do kosztów związanych z określeniem tras przejazdu oraz przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych tj.:

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



## Art. 41.

- 1. Koszty związane z określeniem tras przejazdu oraz przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych pokrywa dokonujący tych przejazdów.
- 2. Koszty związane z:
  - 1) określeniem tras przejazdu – ustala organ właściwy do wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego;
  - 2) przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych, z wyjątkiem kosztów dostaw, usług i robót wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym, wykonywanych przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym lub na jego rzecz przez odpowiednie podmioty – ustala właściwy zarządca drogi.

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



Natomiast ustawa Prawo o ruchu drogowym w art. 64 wskazuje:

- 1. Ruch pojazdu lub zespołu pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, albo którego wymiary lub masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy, **jest dozwolony tylko pod warunkiem uzyskania zezwolenia.**
- Dopuszczenie „ciężkiego” ruchu na drogach powiatowych może przynieść straty niewspółmierne do zysków przedsiębiorstw transportowych i przedsiębiorstw korzystających z transportu zewnętrznego. Chodzi tutaj nie tylko o zniszczenie i koszty naprawy dróg nie przystosowanych do przenoszenia skrajnych obciążeń, ale także o wzrost zagrożenia w ruchu drogowym czy znaczące pogorszenie warunków życia mieszkańców na obszarach gdzie „ciężki” ruch występuje.
- Poza tą klasyfikacją pozostaje kwestia takich pojazdów, które spełniając opisane wyżej warunki normatywne przekraczają jednak dopuszczalny tonaż ustanowiony na drodze przez organ zarządzający ruchem, którym zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy o ruchu drogowym, na drogach gminnych i powiatowych jest Starosta.
- Najczęściej występujące wnioski – częstokroć błędnie określane przez wnioskodawcę jako dotyczące zgody na przejazd pojazdu nienormatywnego - dotyczą właśnie pojazdów , których tonaż odbiega od wynikającego z wprowadzonej organizacji ruchu czyli w tym przypadku wprowadzenie dopuszczalnego tonażu na drodze. W takim przypadku źródłem do wydania zgody winna być w takich warunkach zgoda udzielona w drodze umowy z przedsiębiorcą określająca warunki eksploatacji wyznaczonych dróg powiatowych, w tym również kwestie współfinansowania przewidywanej odbudowy infrastruktury drogowej czego przykładem jest udzielona z takim warunkiem zgoda dla wykonawcy odcinka autostrady A-4 na korzystanie z wyznaczonych dróg powiatowych na terenie Powiatu Bocheńskiego. Podobne rozwiązania praktykują już od kilku lat powiaty na północy Polski jak np. powiat kołobrzeski (w załączeniu materiał pn. „Kołobrzeski patent na ciężarówkę”).

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



## ZADANIA I UPRAWNIENIA ZARZĄDCY DRÓG

- Podstawa prawna – Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. 2007. Nr 19. poz. 115 z późn. zm)
- **Art. 13.**
- 1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:
- 2) przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych;
- 3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt. 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) (cyt. z art. 2 pkt.33 – „ pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego”), za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



## Art. 13c.

- 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 2, pobiera się za:
  - 1) jednorazowy przejazd w wyznaczonym czasie, po ustalonej trasie, pojazdu nienormatywnego;
  - 2) jednorazowy przejazd po drogach krajowych, w wyznaczonym czasie, pojazdu nienormatywnego, który przekracza granicę państwa;
  - 3) przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas określony;
  - 4) przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas nieokreślony.
- 2. Opłatę, o której mowa w ust. 1 pkt 1, ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu pojazdu nienormatywnego i stawki opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru tego pojazdu. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru opłatę ustala się jako sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia. **Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub osiach wielokrotnych pojazdu, opłatę ustala się jako sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia.**

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



4. Stawki opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt. 2, wynoszą:
- 1) **150 zł** – za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu nie więcej niż o 2 m;
  - 2) **150 zł** – za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu nieprzekraczającej 3 m;
  - 3) **450 zł** – za przekroczenie dopuszczalnych wielkości nacisków osi pojedynczych lub składowych do 15 %.

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



- Art. 13g.
- 1. Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu wymierza się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.
- 1a. Karę, o której mowa w ust. 1, ustala się za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru pojazdu. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru karę ustala się jako sumę wysokości kar z tytułu każdego przekroczenia. Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub osiach wielokrotnych pojazdu, karę ustala się jako sumę wysokości kar z tytułu każdego przekroczenia.
- 1b. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:
  - 1) podmiot wykonujący przejazd;
  - 2) nadawcę, załadowcę lub spedytora ładunku, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.
- 2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do ustawy.
- 3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem ust. 4.



# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



## Art. 20.

### Do zarządcy drogi należy w szczególności:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) pełnienie funkcji inwestora;
- 4) **utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,**
- 5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- 6) przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- 7) koordynacja robót w pasie drogowym;
- 8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdów z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
- 9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- 9a) sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi DKiA;
- 10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego;

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



- 11) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- 12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- 13) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- 14) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 15) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- 16) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- 17) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości;
- 18) nabywanie nieruchomości innych niż wymienione w pkt 17 na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa;
- 19) zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7.

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



## Art. 39.

- 1. Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.  
W szczególności zabrania się:
  - 1) lokalizacji obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
  - 2) włóczenia po drogach oraz porzucania na nich przedmiotów lub używania pojazdów niszczących nawierzchnię drogi;
  - 3) **poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych;**
  - 4) i dalej...

# Warunki eksploatacji dróg powiatowych w świetle obowiązujących przepisów



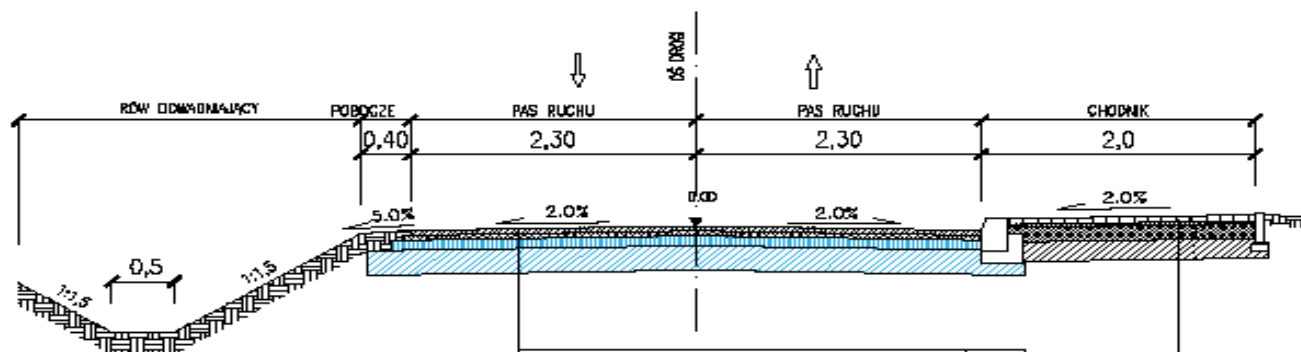
## Art. 40c.

- 1. W przypadku stwierdzenia, że pojazd przekracza dopuszczalną masę całkowitą, naciski osi, wymiary lub przejazd pojazdu odbywa się bez zezwolenia wymaganego przepisami o ruchu drogowym, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego oraz funkcjonariusz Policji mają prawo wymierzania i pobierania kary pieniężnej, ustalonej zgodnie z art. 13g ust. 2.

# Przekrój drogi powiatowej



## PRZEKRÓJ DROGI POWIATOWEJ WYSTĘPUJĄCY W POWIECIE BOCHEŃSKIM



warstwa ściardalna z betonu asfaltowego 0/12,8	5 cm
warstwa mącząca z betonu asfaltowego 0/16	5 cm
podbudowa pomocnicza – kruszywo łamane 0/83	10 cm
warstwa mrozoochronna z kruszywa naturalnego 0/63	25 cm

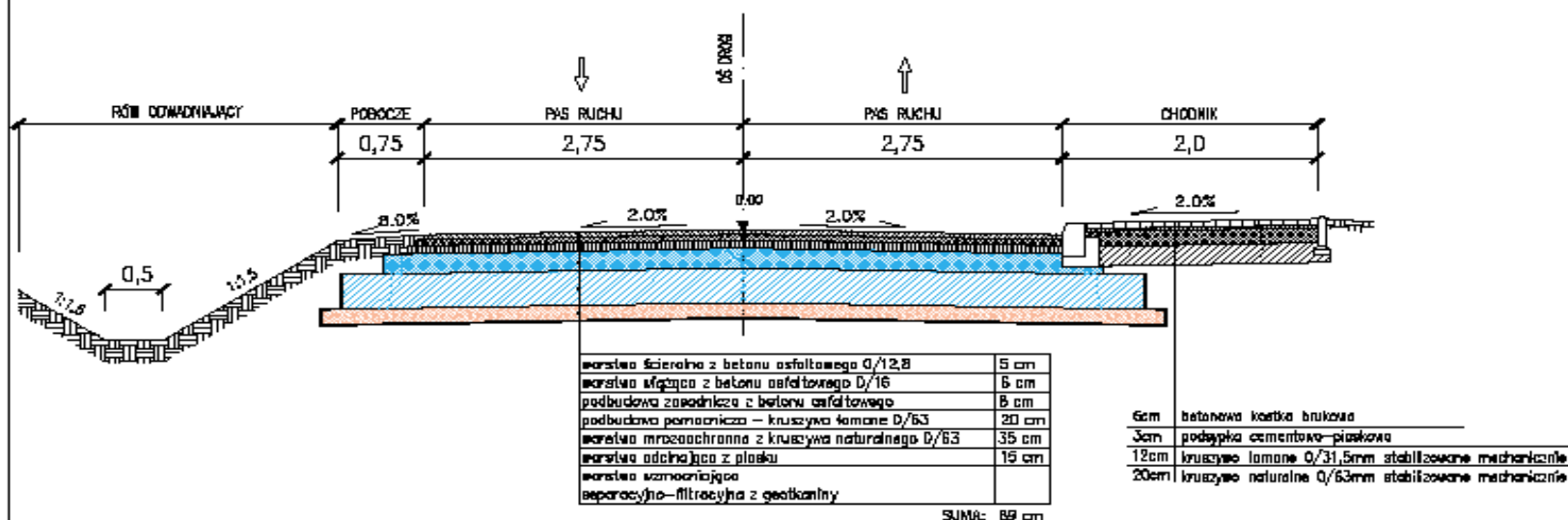
SUMA: 45 cm

5cm	betonowa kostka brukowa
3cm	podsyпка cementowa-piaskowa
12cm	kruszywo łamane 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie
20cm	kruszywo naturalne 0/63mm stabilizowane mechanicznie

# Przekrój drogi powiatowej



## PRZEKRÓJ DROGI POWIATOWEJ ZGODNY Z WYMAGANYMI NORMAMI

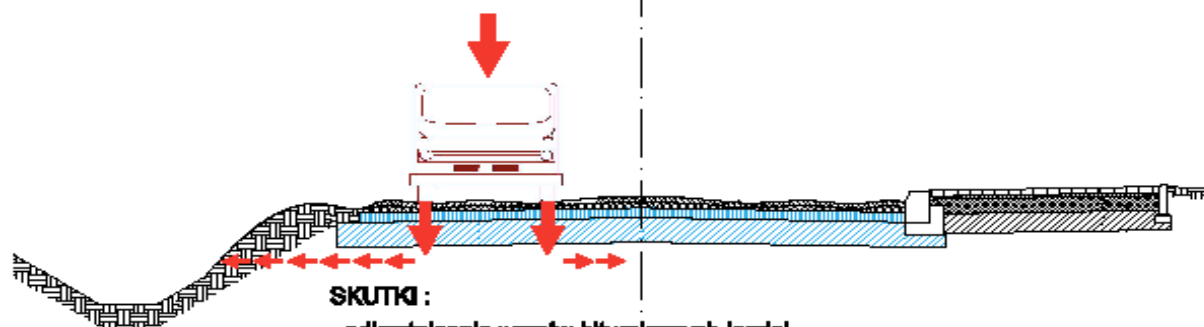


# Wpływ samochodów ciężarowych...



## WPŁYW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH NA KONSTRUKCJĘ DRÓG POWIATU BOCHEŃSKIEGO

nacisk samochodów ciężarowych  
na konstrukcję drogi



SKUTKI :

- odkształcenia warstw bitumicznych jezdni (koleiny podłużne i poprzeczne)
- wypychanie warstw podbudowy
- spękania warstw bitumicznych
- wyrwy i przełomy nawierzchni
- rozjeżdżone pobocza
- zniszczenia skarp rowów
- zniszczenia krawężników i chodników
- uszkodzone przepusty pod drogami
- zapadnięte studnie kanalizacyjne

# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



**Podstawa prawna - art. Ustawa z dnia 6 września 2001 r.  
(Dz. U. z 2007r. Nr 125 poz.874 z późn. zm)**

**Do zadań Inspekcji Transportu Samochodowego należy:**

- I. kontrola
- II. prowadzenie postępowania administracyjnego, w tym wydawanie decyzji administracyjnych na zasadach określonych w ustawie, a także podejmowanie innych czynności w niej przewidzianych, w sprawach:
  - licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego,
  - zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym i zezwoleń na przewóz kabotażowy,
  - formularzy jazdy,
  - zaświadczeń na międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy,
  - świadectw kierowcy,
  - certyfikatów, o których mowa w art. 30 ust. 10;
- III. podejmowanie czynności dotyczących zezwoleń zagranicznych i zezwoleń ministra właściwego do spraw transportu.



# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



## UPRAWNIENIA I KOMPETENCJE

- Inspektor wykonując powyższe zadania ma prawo do:
  - wstępu do pojazdu,
  - kontroli dokumentów,
    - a) kontroli karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa;
  - kontroli zainstalowanych w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografu cyfrowego;
  - **kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu przy użyciu przyrządu pomiarowego;**
  - żądania od przedsiębiorcy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
  - żądania od przedsiębiorcy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
  - Inspektor przeprowadza czynności kontrolne, o których mowa w ust. pkt 2, 5 i 6, w obecności przedsiębiorcy albo osoby przez niego upoważnionej.
- b) Kontroli dokumentów, o których mowa w art. inspektor dokonuje w obecności kierującego przemieszczającym się środkiem transportu.

# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



## **Inspektor ma również prawo do:**

- stosowania środków przymusu bezpośredniego,
- używania broni palnej.
- **Inspektor ma prawo w szczególności do nakładania i pobierania kar pieniężnych:**
- zgodnie z przepisami ustawy,
- zgodnie z przepisami o drogach publicznych.
- **Zatrzymanie pojazdu do kontroli może być dokonane tylko przez umundurowanego inspektora.**

**Kontrolowany jest obowiązany umożliwić inspektorowi dokonanie czynności kontrolnych, a w szczególności:**

- udzielić ustnych lub pisemnych wyjaśnień, okazać dokumenty lub inne nośniki informacji oraz udostępnić dane mające związek z przedmiotem kontroli;
- udostępnić pojazd, a w uzasadnionych przypadkach wynikających z przeprowadzonej kontroli pojazdu na drodze, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa;

# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



- umożliwić sporządzenie kopii dokumentów wskazanych przez kontrolującego;
- umożliwić sporządzenie dokumentacji filmowej lub fotograficznej, jeżeli może ona stanowić dowód lub przyczynić się do utrwalenia dowodu w sprawie będącej przedmiotem kontroli;
- umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, kopii dokumentów, w tym gromadzonych przez przedsiębiorcę wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, oraz oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana poza siedzibą przedsiębiorcy.

# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



## W toku kontroli inspektor może:

- legitymować kierowców i inne osoby w celu ustalenia tożsamości, jeżeli jest to niezbędne dla potrzeb kontroli;
- badać dokumenty i inne nośniki informacji objęte zakresem kontroli;
- dokonywać oględzin i zabezpieczać zebrane dowody;
  - a) zatrzymać kartę kierowcy w przypadkach, o których mowa w art. 14 ust. 4 lit. c rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 oraz Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998, str. 1), lub kartę przedsiębiorstwa;
- przesłuchiwać świadków i zasięgać opinii biegłych;
- przesłuchiwać kontrolowanego w charakterze strony, jeżeli po wyczerpaniu środków dowodowych lub z powodu ich braku pozostały niewyjaśnione fakty istotne dla ustaleń kontroli.
- W przypadku nieusprawiedliwionego niestawienia się kontrolowanego, świadka lub biegłego na wezwanie inspektora stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

**Inspektorzy podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych korzystają z ochrony przewidzianej w Kodeksie karnym dla funkcjonariuszy publicznych.**

# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



## Inspektorzy podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych mają prawo:

- żądać niezbędnej pomocy od instytucji państwowych oraz organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego, które w zakresie swojego działania obowiązane są nieodpłatnie udzielić żądanej pomocy w granicach obowiązujących przepisów prawa;
- zwracać się do przedsiębiorców, jednostek organizacyjnych i organizacji społecznych, a w nagłych wypadkach również do każdej osoby, o udzielenie niezbędnej pomocy w granicach obowiązujących przepisów prawa.
- Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, o których mowa w art. 76a ust. 1.

# ZADANIA I KOMPETENCJE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO



## Art. 72.

**Kontrolowany jest obowiązany umożliwić inspektorowi dokonanie czynności kontrolnych, a w szczególności:**

- 1) udzielić ustnych lub pisemnych wyjaśnień, okazać dokumenty lub inne nośniki informacji oraz udostępnić dane mające związek z przedmiotem kontroli;
- 2) udostępnić pojazd, a w uzasadnionych przypadkach wynikających z przeprowadzonej kontroli pojazdu na drodze, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa;
- 3) umożliwić sporządzenie kopii dokumentów wskazanych przez kontrolującego;
- 4) umożliwić sporządzenie dokumentacji filmowej lub fotograficznej, jeżeli może ona stanowić dowód lub przyczynić się do utrwalenia dowodu w sprawie będącej przedmiotem kontroli;
- 5) umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, kopii dokumentów, w tym gromadzonych przez przedsiębiorcę wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, oraz oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana poza siedzibą przedsiębiorcy.

# NIK- wyniki kontroli



- Drogi samorządowe, a zwłaszcza niższej kategorii, tj. powiatowe i gminne, są przede wszystkim niszczone na skutek przejazdu pojazdów przeciążonych (nienormatywnych), głównie z powodu objazdu przez te pojazdy dróg wyższej kategorii (np. autostrad). Przedwczesne niszczenie dróg samorządowych wynika z faktu, iż najczęściej charakteryzują się one niedostateczną nośnością mostów, nawierzchni i podbudowy, nieodpowiednią szerokością pasów drogowych, nienormatywnymi łukami oraz spadkami podłużnymi. Oprócz utrudnień w ruchu drogowym dla pozostałych użytkowników dróg, przejazdy pojazdów przeciążonych nienormatywnych przyczyniają się do przyspieszonego zużycia omawianych dróg.

**(Ponadto należy mieć na uwadze fakt, że przejazd jednego samochodu ciężarowego normatywnego (100 kN/oś) znaczy dla nawierzchni drogi tyle, co przejazd 160 tys. samochodów osobowych. Natomiast pojazd ciężarowy o nacisku dwukrotnie większym, tj. 200 kN/oś powoduje 16-krotnie większe zniszczenie nawierzchni drogi.**

- W związku z powyższym, pozytywnie należy ocenić fakt, że skontrolowane miasta na prawach powiatu oraz zarządy dróg wojewódzkich **podejmowały działania mające na celu przeciwdziałanie niszczeniu dróg, w tym działania wskazane w art. 22a ustawy o drogach publicznych** poprzez przygotowywanie miejsc do wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego oraz budowę parkingów przeznaczonych do postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe.

# NIK- wyniki kontroli



- Innym działaniem było wprowadzanie ograniczeń tonażowych na drogach. Ponadto laboratoria drogowe, funkcjonujące w niektórych zarządach, prowadziły badania dróg (m.in. kolein spowodowanych przez przeciążone pojazdy), których wyniki stanowiły podstawę kwalifikowania tych dróg do prac remontowych. Podobne działania podejmowały również niektóre zarządy dróg powiatowych (mimo braku ustawowego obowiązku). Ustalono również, iż zarządy dróg powiatowych i gminnych występowały do zarządów dróg krajowych i wojewódzkich o budowę parkingów i miejsc do ważenia pojazdów, zlokalizowanych w pobliżu miast.

## Na przykład:

- Zarząd Dróg Powiatowych w Szczytnie zlecił i odebrał wykonanie zadania „Budowa chodnika i parkingu wraz ze stanowiskiem do ważenia pojazdów przy drodze powiatowej Nr 1504N;
- Urząd Miasta Inowrocławia zwrócił się do zarządców dróg krajowych oraz wojewódzkich o wyznaczenie miejsc do kontroli pojazdów o wysokim tonażu, poruszających się na drogach dojazdowych do Inowrocławia



# NIK- wyniki kontroli



- Skontrolowane zarządy dróg w większości, tj. w 20 przypadkach na 25 zbadanych, nie wykorzystywały jednak możliwości określonych w art. 129d ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. przeprowadzania kontroli ruchu drogowego w zakresie przeciwdziałania niszczeniu lub uszkodzaniu dróg w obecności funkcjonariusza Policji lub inspektorów Transportu Drogowego.
- Podstawową przyczyną braku wspólnych kontroli były braki kadrowe w zarządach dróg oraz priorytet wykonywania innych czynności lub zadań. Należy jednak podkreślić, że podejmowanie przez zarządy dróg współpracy z Policją bądź Inspekcją Transportu Drogowego przynosiło pozytywne rezultaty zarówno w zakresie ujawniania kierowców przewożących ładunki nienormatywne (zwłaszcza w zakresie przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków osi pojazdu na drogę), jak i eliminowania takich przejazdów.

# NIK- wyniki kontroli



## Na przykład, pracownicy:

- Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie (MZDW) wykonywali kontrolę ruchu drogowego w obecności funkcjonariuszy Policji lub inspektorów Transportu Drogowego. Efektem takich kontroli było m.in. wybudowanie przez właściciela żwirowni w powiecie ostrołęckim zjazdów z drogi, co wyeliminowało zanieczyszczenie pasa drogowego. Ponadto MZDW występował do Policji i Inspekcji Transportu Drogowego o zwiększenie częstotliwości kontroli ruchu drogowego;
- Powiatowego Zarządu Dróg w Sochaczewie (PZD) przeprowadzali wspólne kontrole ruchu drogowego z udziałem Policji. I tak, w dniu 4 czerwca 2009 r. dokonano kontroli ruchu na drodze Nr 3838W stwierdzając, że przeciążone pojazdy ciężarowe dewastują nawierzchnię drogi i stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. W następstwie tych kontroli wprowadzono zakaz przejazdu pojazdów ciężarowych o masie całkowitej powyżej 12 ton;

# NIK- wyniki kontroli



## Na przykład, pracownicy:

- Dolnośląskiej Służby Dróg i Komunikacji we Wrocławiu przeprowadzili w latach 2008 -2010 (I półrocze) z udziałem Inspekcji Transportu Drogowego 78 operacji ważenia pojazdów samochodowych. Łączna wysokość kar wymierzonych przez tę Inspekcję w wyniku ważenia pojazdów wyniosła 601 tys. zł.

# Dziennik Polski – artykuł z dnia

22.07.2011



## Rozjeżdżane drogi

**POWIAT BOCHEŃSKI.** Mieszkańcy są zbulwersowani, władze obiecują ograniczenia tonażu, monitoring oraz... porozumienie z przedsiębiorcami



*Bochnia, skrzyżowanie ulic Brzeskiej i Krzeczowskiej. Nie tylko samochody dowożące materiał do budowy autostrady dewastują powiatowe drogi. Lokalni przedsiębiorcy też muszą transportować półprodukty i gotowe wyroby...*  
*Fot. Przemysław Konieczny*

# Dziennik Polski – artykuł z dnia



## 22.07.2011

Niedawno zakończono kosztujące ponad 4,6 mln złotych remonty dróg w północnej i wschodniej części powiatu.

W ramach tej inwestycji zmodernizowane zostały także skrzyżowania ulic Floris i Tadeusza Kościuszki oraz Brzeskiej i Krzeczowskiej w Bochni. Przebudowa ta kosztowała ponad 800 tys. złotych nic więc dziwnego, że widząc co teraz się tam dzieje mieszkańcy Bochni kilkakrotnie interweniowali już w naszej redakcji: - "Nowe nawierzchnie zaczynają wyglądać jakby nie było na nich żadnych prac remontowych." Zdaniem innego obserwatora nie ma nadziei na to, że sytuacja ulegnie radykalnej poprawie, zmianie po uruchomieniu autostrady: - "Pozostaniemy z ciężarówkami naszych przedsiębiorców, którzy nic sobie nie robią z przepisów."

Starosta Jacek Pająk zapytany o działania mające zminimalizować zniszczenia nawierzchni, odpowiada: - W toku prac przy budowie autostrady faktycznie obciążenie ruchem i dewastacja dróg powiatowych przez samochody ciężarowe ponadtonażowe zwiększyły się. W celu ograniczenia skali tych strat poprosiłem komendanta powiatowego policji o zwiększenie liczby patroli na newralgicznych odcinkach dróg. W tym celu doposażyliśmy KPP w nowoczesną stację CB radio do prowadzenia monitoringu ruchu samochodów ciężarowych. Zobowiązałem również Powiatowy Zarząd Dróg do prowadzenia monitoringu wizyjnego na najbardziej obciążonych drogach. Równocześnie poprosiłem wójtów i sołtysów o sygnały w przypadku nieprawidłowości, tak byśmy mogli bardziej dynamicznie reagować. Poinformowałem również o tym, że bardzo poważnie rozważane jest wprowadzenia takich

# Dziennik Polski – artykuł z dnia



## 22.07.2011

ograniczeń tonażu, które wyjdą naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, a nie stworzą zdecydowanych utrudnień dla rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. - Zobowiązują nas do podjęcia takich działań zarówno opinia publiczna, jak również zdecydowane stanowisko Najwyższej Izby Kontroli, która w wyniku przeprowadzonej ostatnio kontroli w powiatach, oceniła jako odbiegające od wymagań ustawowych starania zarządców dróg o utrzymanie ich w odpowiednim stanie, w tym kontrolę ich użytkowania przez samochody ponadtonażowe. Niezależnie od tego Inspekcja Transportu Drogowego zamierza zwiększyć częstotliwość swoich kontroli na drogach powiatowych. I tu sprawa zaczyna się robić poważna - mówi starosta.

Taka ocena sytuacji wynika z tego, że realizacja oczekiwań mieszkańców, zaleceń pokontrolnych oraz działania inspektorów drogowych uderzy w lokalne podmioty gospodarcze: - Firmy te muszą przecież zarówno dowozić półprodukty jak i wywozić wyprodukowane rzeczy w celu sprzedaży. Zarządzane przez powiat bocheński drogi to w większości trasy, na których dopuszczenie do ruchu pojazdów o tonażu do 8 ton powoduje dewastację nawierzchni budowanej dawnymi metodami. Mam jednak głosy ze strony odpowiedzialnych przecież przedsiębiorców, że są oni zainteresowani wypracowaniem takich rozwiązań, które pozwolą im zgodnie z prawem korzystać z dróg powiatowych. Spotkałem się już pomysłem zryczałtowanej kwoty odszkodowania, która byłaby przez lokalne podmioty wnoszona na remonty występujących w ciągu roku uszkodzeń.

*Przemysław Konieczny*

*bochnia@dziennik.krakow.pl*