

Stan infrastruktury drogowej i skutki przejazdu pojazdów ponadnormatywnych

Kategoria: Felietony

Opublikowano: sobota, 05, październik 2013 00:00

Rafał Rudka

Odśrody: 2709

W przekazanym do Sejmu "Sprawozdaniu z działalności NIK w 2012 roku" odnajdujemy interesujący wątek dotyczący niedostatecznej ochrony dróg przed niszczeniem przez przeciążone pojazdy. NIK dokonuje także oceny stanu technicznego dróg samorządowych i krajowych.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych do zarządcy drogi należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Ochrona drogi to działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu.

Od 3 listopada 2007 r. do zarządcy drogi należy także budowa, przebudowa, remont i utrzymanie miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów.

Inspekcja Transportu Drogowego powołana została do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego i niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi.

Z opracowania Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie wynika m.in., że przejazd jednego samochodu ciężarowego o nacisku 100 kN/oś znaczy dla nawierzchni jezdni 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.

Z opracowania sporządzonego przez Biuro Analiz i Dokumentacji Kancelarii Senatu RP w październiku 2009 r. wynika m.in., że stan techniczny dróg publicznych o łącznej długości 364,5 tys. km zarządzanych przez samorządy (wojewódzkie, powiatowe i gminne) na koniec 2008 r. oceniany był następująco:

- □ □ dobry i zadowalający – 28,6 proc.;
- □ □ niezadowalający – 35,5 proc.;
- □ □ zły – 35,9 proc.

Wg raportu GDDKiA za rok 2008 ocena globalna sieci dróg krajowych (19,5 tys. km), uwzględniająca stan techniczny ich nawierzchni, przedstawiała się następująco:

- □ □ stan dobry – 53,6 proc.;
- □ □ niezadowalający – 25,1 proc.;
- □ □ zły – 21,3 proc.

NIK sprawdziła, jak wygląda ochrona dróg przed niszczeniem przez przeciążone pojazdy i oceniła negatywnie organizację i prowadzenie przez wojewódzkich inspektorów kontroli ważeńiowych. Podstawą negatywnej oceny był brak ciągłości kontroli ważeńiowych oraz ich ograniczona wiarygodność pomiarów.

W wyniku przeprowadzonych kontroli ustalono m.in., że:

- □ □ organizacja kontroli ważeńiowych prowadzonych przez ITD nie zapewniała skutecznej

ochrony dróg,

a stosowane wagi przenośne nie zapewniały wiarygodności pomiarów za ich pomocą dokonywanych; □ □

- zakupów wag przenośnych i motocykli wspomagających kontrole ważeńiowe (przeprowadzone w latach 2008-2009 przez GDDKiA i przy udziale Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego) dokonano z naruszeniem pzp;
- □ □ kontrole ważeńiowe prowadzono głównie na drogach krajowych, ponieważ zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych jedynie w znikomym zakresie przygotowali miejsca do ważenia pojazdów, w których ITD może prowadzić czynności kontrolne;
- □ □ Główny Inspektor prawidłowo wykonywał nadzór nad wojewódzkimi inspektorami, nie zachował jednak jednolitej linii orzeczniczej przy rozpatrywaniu odwołań od decyzji o naliczeniu kar pieniężnych za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów; □ □
- minister właściwy do spraw transportu nie zapewnił w pełni skutecznego nadzoru nad Generalnym Dyrektorem i Głównym Inspektorem, realizującymi postępowania przetargowe na dostawy sprzętu wykorzystywanego m.in. podczas kontroli ważeńiowych; □ □
- minister właściwy do spraw transportu, od roku 2006 nie zapewnił przeniesienia na drogi krajowe wag stacjonarnych znajdujących się na terenie zlikwidowanych drogowych przejść granicznych, a aktualny stan techniczny tych urządzeń uniemożliwia wykorzystywanie ich przez ITD do ważenia pojazdów.

Rafał Rudka