

PROBLEMS OF SPECIFICITY OF TRANSPORT OF OFF-GAUGE CARGO

Andrzej Surowiecki¹

ABSTRAKT

Przedmiotem artykułu są przewozy nienormatywne, określane ze względu na przekroczenie przez ładunek jednego z parametrów dopuszczalnych dla danego środka transportu dwóch kryteriów: wymiarów i dopuszczalnej wagi. Przedstawiono przepisy, które określają: warunki techniczne pojazdów i zakres ich niezbędnego wyposażenia, zasady wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu ponadgabarytowego oraz warunki i sposoby pilotowania pojazdów.

Słowa kluczowe:

transport drogowy i kolejowy, przewozy nienormatywne, zasady, wytyczne

ABSTRACT

The paper presents the problems of transport of off-gauge cargo on the ground of polish code of practice, safety code and traffic regulations. Regulations regarding the technical specifications of road vehicles and the range of vehicles necessary equipment are described. In the conclusions selected opinions and remarks concern this regulations are given.

Key words:

transport of off-gauge cargo, code of practice, safety code, traffic regulations

1. INTRODUCTION

W lądowym transporcie, poza przewozami osób i konwencjonalnych towarów występuje w niektórych przypadkach konieczność przemieszczenia ładunków o wymiarach powyżej normalnych, nazywanych ładunkami ponadgabarytowymi lub nienormatywnymi [1-3]. Przewozy nietypowych ładunków, najczęściej jednostkowych

¹ Andrzej Surowiecki, Assoc. Prof., Gen. T. Kościuszko Military Academy of Land Forces, Department of Security Engineering, P. Czajkowskiego Street 109, 51-150 Wrocław, Poland, e-mail: andrzejsurowiecki3@wp.pl

wymagają szczególnej organizacji, odpowiedniej infrastruktury i specjalnych środków technicznych transportu. Transport niekonwencjonalny powinien być nie tylko możliwie szybki, elastyczny i bezpieczny, ale wymaga ponadto specjalnego procesu przygotowań. Należy więc sprecyzować sposób załadunku i wyładunku, wytyczyć trasy przewozu, określić odpowiednie terminy przewozu, opierając się na postanowieniach norm w dziedzinie ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego lub kolejowego [1-3].

2. POLSKIE PRZEPISY REGULUJĄCE TRANSPORT PONADGABARYTOWY

Do nienormatywnych należą przewozy w przypadku przekroczenia przez ładunek jednego z parametrów dopuszczalnych dla danego środka transportu:

- ciężar transportowanego obiektu w stosunku do obowiązujących normatywów,
- wymiar (długość, szerokość, wysokość) transportowanego obiektu w stosunku do obowiązujących normatywów.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury [1] określa warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia. Na przykład długość pojazdu ciężarowego nie może przekraczać: pojedynczego pojazdu 12,0 m; pojazdu członowego 16,5 m; zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy 18,75 m; zespołu złożonego z trzech pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd rolniczy - 22,0 m.

Dopuszczalna masa całkowita pojazdu nie może przekraczać:

- 1) pojazdu pojedynczego, z wyłączeniem naczepy, przyczepy z osią centralną i ciągnika siodłowego: dwuosiowego – 18 t, trzyosiowego – 24 t, o liczbie osi większej niż trzy – 32 t, autobusu przegubowego – 28 t,
- 2) pojazdu członowego lub zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy: o liczbie osi nie większej niż cztery – 32 t, o liczbie osi większej niż cztery – 40 t,
- 3) pojazdu członowego składającego się z trójosiowego pojazdu silnikowego i trójosiowej naczepy, przewożącego 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym – 44 t.

Udział masy na oś napędową (lub osie napędowe) pojazdu lub zespołu pojazdów nie może być mniejszy niż 25 %, a w odniesieniu do samochodu osobowego udział masy na oś przednią nie może być mniejszy niż 30 %. Ten przepis stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 marca 1998 r.

Nacisk osi składowej pojazdu nie może przekraczać następujących wartości, przy odległości od sąsiedniej bliższej osi składowej: do 1,1 m – 57,5 kN, powyżej 1,1 m do 1,2 m – 65 kN, powyżej 1,3 m – 80 kN, powyżej 1,3 m przy osi podwójnej dla osi napędowej – 100 kN, pod warunkiem, że nacisk łączny nie przekracza 160 kN.

Zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia [1] na przejazd pojazdu ponadgabarytowego wymagane jest zezwolenie, zależnie od charakteru przejazdu:

- jednorazowe,
- wielokrotne o limitowanej liczbie przejazdów dla pojazdu dokonującego kilkakrotnego przejazdu po określonej trasie,

- bez limitowanej liczby przejazdów dla pojazdów, których długość jest większa od dopuszczalnej nie więcej niż 2 m, szerokość nie przekracza 3 m, masa całkowita i naciski osi są normatywne,
- specjalne, upoważniające do jednorazowego przejazdu po drogach krajowych, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 100 kN, jeżeli kontrola na granicy państwa wykaże przekroczenia dopuszczalnych parametrów pojazdu: nacisku osi do 155 kN, długości i szerokości pojazdu.

Wydanie zezwolenia reguluje również odpowiednie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczególnych warunków i trybu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych.

Organ wydający zezwolenie określa szczegółowe warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego, w zależności od jego parametrów i ustalonej trasy [1, 2]. Terminy ważności zezwoleń są ściśle określone, jednak można przedłużyć ich ważność o 14 dni bez składania nowego wniosku. Takie przypadki mogą wystąpić jednorazowo, przed upływem ważności zezwolenia. Zezwolenia wydają stosowne organy w zależności od zakresu przewozu: dyrektor okręgu dróg publicznych, organ zarządzający drogą właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia przejazdu, w przypadku przekroczenia granicy państwa Generalny Dyrektor Dróg Publicznych lub upoważniony przez niego urząd celny.

3. PILOTOWANIE POJAZDÓW

Ładunki ponadnormatywne muszą być pilotowane przez jednego lub dwóch pilotów, w zależności od parametrów przekraczających ustalone normy. Dodatkowo w szczególnych przypadkach występuje konieczność pilotowania również przez policję. Warunki i sposób pilotażu oraz wysokość opłat za pilotowanie określa Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (31.12.2003r.) [1, 2]. Pilotowanie jest określone jako zespół czynności wykonywanych na drodze, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Przepisów Rozporządzenia [1, 2] nie stosuje się do pilotowania nienormatywnych pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych oraz należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, pojazdów specjalnych używanych do celów specjalnych oraz pojazdów stosowanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych.

Pojazd nienormatywny powinien być pilotowany przez Policję, jeżeli spełniony jest przynajmniej jeden z warunków:

- szerokość jezdni x_j na trasie przejazdu wraz z poboczem, pozostawiona dla przeciwnego kierunku ruchu na jezdniach dwukierunkowych lub dla tego samego kierunku na jednokierunkowych jezdniach jest mniejsza niż 2,5 m;
- długość pojedynczego pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza 40 m,
- łączna długość pojazdów pilotowanych przekracza 120 m.

Pilotowanie nie jest wymagane, jeżeli szerokość jezdni $x_j < 2,5$ m występuje na krótkich odcinkach i jest zapewniona niezbędna widoczność drogi, gwarantująca bezpieczny przejazd.

O potrzebie pilotowania pojazdu nienormatywnego przez Policję należy zawiadomić:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia pilotowania przez Policję, gdy trasa pilotażu policyjnego przebiega przez teren jednego lub kilku województw,
- 2) Komendanta Głównego Policji, gdy trasa pilotażu policyjnego przebiega przez więcej niż dwa województwa.

Zawiadomienie dokonuje w formie pisemnej organizator transportu, w terminie nie krótszym niż 7 dni przed planowanym rozpoczęciem przejazdu pojazdu nienormatywnego. Zawiadomienie powinno zawierać:

- dane personalne organizatora transportu,
- liczbę pojazdów, które będą pilotowane, długość, szerokość, wysokość i masę całkowitą, numery rejestracyjne pojazdów, rodzaj przewożonych ładunków;
- kopię zezwolenia na przejazd każdego pojazdu,
- harmonogram przejazdu po wyznaczonej trasie.

Harmonogram przejazdu podlega uzgodnieniu z właściwym komendantem Policji i powinien zawierać:

- miejsca, adresy, daty i godziny rozpoczęcia i zakończenia pilotowania,
- godziny przejazdu przez większe miasta i granice województw,
- numery dróg i nazwy ulic w miastach wyszczególnionych w zezwoleniu, po których będzie odbywał się przejazd;
- miejsca, adresy i czas planowanych postojów.

Do pilotowania Policja używa oznakowanego pojazdu samochodowego. Pojazd policyjny porusza się w odległości l_0 nie mniejszej niż 40 m przed pojazdem nienormatywnym; w przypadku użycia drugiego policyjnego pojazdu pilotującego, porusza się on za pojazdem nienormatywnym. Odległość l_0 może być zmniejszona z powodu warunków miejscowych. W szczególnych przypadkach (znaczna długość lub szerokość pilotowanej kolumny pojazdów nienormatywnych), pilotowanie może odbywać się przy użyciu dwóch lub większej liczby policyjnych pojazdów. Decyzję w tej sprawie podejmuje właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji.

Pilotowanie pojazdu nienormatywnego nie może się odbywać, jeżeli:

- przejazd może spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
- niespełniony jest co najmniej jeden z warunków określonych w zezwoleniu.

W przypadku wystąpienia w trakcie pilotowania nieprzewidzianego istotnego utrudnienia w ruchu lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, przejazd należy przerwać. Decyzję podejmuje policjant wykonujący pilotaż w porozumieniu z dyżurnym właściwej miejscowo komendy wojewódzkiej Policji. Postój pojazdów nienormatywnych powinien odbywać się poza jezdnią i poboczem drogi.

Straż graniczna, przy wjeździe pojazdów nienormatywnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroluje posiadanie przez organizatora transportu zezwolenia oraz spełnienie warunków określonych w zezwoleniu [1, 2, 5].

Rozporządzenie [1, 2, 4] określa szczegółowe zasady wprowadzania opłat za przejazd pojazdów nienormatywnych, zarejestrowanych w kraju lub za granicą, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających dopuszczalne wartości parametrów określone w przepisach o ruchu drogowym. Opłatę za jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie pojazdu

nienormatywnego ustala się w wysokości równej iloczynowi liczby kilometrów przebiegu pojazdu nienormatywnego i wyrażonej w PLN wysokości opłaty za 1 kilometr przebiegu. Opłata jest ustanowiona:

- 1) za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem, za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość,
- 2) za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:
 - od wartości dopuszczalnej do 4,5 m włącznie,
 - dodatkowo za każde rozpoczęte 0,1 m ponad 4,5 m;
- 3) za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:
 - od wartości dopuszczalnej do 3,2 m szerokości pojazdu;
 - ponad 3,2 m do 4,5 m szerokości pojazdu,
 - dodatkowo za każde rozpoczęte 0,5 m ponad 4,5 m;
- 4) za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drodze, na której obowiązuje dopuszczalny nacisk osi $Q \leq 80$ kN:
 - dla osi pojedynczej,
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi do 1,2 m;
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi powyżej 1,2 m do 1,3 m;
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi powyżej 1,3 m do 2,0 m;
- 5) za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drodze, na której obowiązuje dopuszczalny nacisk osi $Q \leq 100$ kN:
 - dla osi pojedynczej,
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi do 1,1 m;
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi powyżej 1,1 m do 1,2 m;
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi powyżej 1,2 m do 1,3 m;
 - dla osi składowej osi wielokrotnej przy rozstawie osi ponad 1,3 m;
- 6) za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:
 - pojedynczego,
 - członowego lub zespołu pojazdów składającego się z pojazdu silnikowego i przyczepy.

W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wartości więcej niż jednego parametru, opłatę ustala się za każde przekroczenie oddzielnie. Oddzielną opłatę za każde przekroczenie ustala się także, jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub składowych osi wielokrotnej pojazdu.

Opłatę za przejazd pojazdu nienormatywnego na podstawie wydanego zezwolenia na czas określony ustala się w wysokości równej iloczynowi liczby dni ważności zezwolenia i opłaty dziennej. Opłatę ustala i pobiera:

- starosta: za przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie wydanego zezwolenia na czas nieokreślony i określony,
- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna: za jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie,
- dyrektor urzędu celnego: za jednokrotny przejazd w wyznaczonym czasie po ustalonej trasie pojazdu nienormatywnego, przekraczającego granicę państwa przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Za jazdę bez ważnego zezwolenia obowiązuje dodatkowa opłata pieniężna. Jest to opłata w wysokości normalnej plus kwota o wysokości do 90 % wartości normalnej opłaty za przejazd trasy o długości 400 km. Szczegółowe zasady rozwiązywania tych problemów reguluje Załącznik do Ustawy [5].

4. CONCLUSIONS

Przewóz ładunków ponadgabarytowych z wykorzystaniem transportu samochodowego jest procesem dość skomplikowanym. Komplikacje wynikają z konieczności realizowania postanowień przepisów, które wyznaczają zasady przewozu ładunków nadwymiarowych. Praktyczne realizowanie postanowień przepisów polega na wykonywaniu różnych czynności o charakterze formalnym oraz związanych z wysokością ponoszonych opłat. Alternatywnym rozwiązaniem jest transport kolejowy, jednak istotne są wymiary obowiązującej skrajni międzynarodowej. Taryfy kolejowe przewidują powiększenie kosztu przejazdu o 100 % w przypadku przesyłek z przekroczoną skrajnią.

REFERENCES

- [1] KWAŚNIEWSKI S.; Systemy transportowe. Wyd. Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu, Wrocław 2011.
- [2] PROCHOWSKI L.; Technologie transportu drogowego. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2010.
- [3] SEIDL M., SIMAC L., ZAMIAR Z.; Bezpieczeństwo w transporcie. Wyd. Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu, Wrocław 2010.
- [4] Prawo o ruchu drogowym. Dziennik Ustaw RP Nr 58, poz. 515, Warszawa 2003.
- [5] Ustawa o drogach publicznych. Dziennik Ustaw RP Nr 71, poz. 838, 2000, Nr 86, poz. 958, 2000, Nr 125, poz. 1371, Warszawa 2001.

Článok recenzovali dvaja nezávislí recenzenti.