

# Drogi wiejskie, samochody za ciężkie

20 stycznia 2021

Systemy kontroli przeciążonych pojazdów są w naszym kraju dziurawe jak sito i mało skuteczne.



Ruch ciężkich pojazdów stanowi poważny problem nie tylko dla dróg oraz ich zarządców, ale także dla samych kierowców. W ostatnich latach obserwuje się w Polsce wzrost przewozów ładunków transportem samochodowym. W 2016 r. odnotowano przewóz 1 546 572 tysięcy ton, podczas gdy w 2019 r. było to już 1 921 073 tysięcy ton. To niekorzystna tendencja, spowodowana tym, że Prawo i Sprawiedliwość, wbrew swym zapewnieniom propagandowym, nie zajmuje się należycie rozwojem transportu szynowego.

Z badań przeprowadzonych przez Politechnikę Gdańską wynika, że pojazdy przeciążone stanowią od 14 do 23 proc. wszystkich pojazdów ogółem poruszających się po drogach (w zależności od rodzaju drogi). Jednocześnie, przeładowane pojazdy ciężarowe powodują od 35 do 70 proc. szkód w konstrukcji i nawierzchni dróg. Powstają ubytki, wyboje oraz koleiny. Niszczona jest także infrastruktura podziemna: sieć wodociągowo-

kanalizacyjna, elektryczna, światłowodowa, a także inne obiekty towarzyszące. Remonty uszkodzonych dróg są zaś pracochłonne i bardzo kosztowne.

Problem przeładowanych ciężarówek dotyczy szczególnie dużych miast, które są jednocześnie dużymi węzłami transportowymi, często zlokalizowanymi na głównych, drogowych szlakach krajowych lub międzynarodowych, w pobliżu okręgów przemysłowych, centrów logistyczno-magazynowych czy portów morskich.

Rozwiązaniem mogącym ograniczać kursowanie przeciążonych pojazdów są systemy wykorzystujące technologię ważenia pojazdów w ruchu. Służą one do pomiaru nacisków osi oraz masy całkowitej pojazdów bez konieczności ich zatrzymywania. Zajmują się tym pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego, którzy także wymierzają kary za przekraczanie dopuszczalnych mas i nacisków osi pojazdów. W krajowym ustawodawstwie brakuje jednak przepisów regulujących kwestię wykonywania pomiarów masy oraz nacisków osi pojazdów w ruchu, a także norm, jakie te systemy powinny spełniać.

Takie systemy od dawna już działają w Europie. Na przykład w Wielkiej Brytanii sygnał o przejeździe pojazdu przeciążonego przez punkt pomiarowy przekazywany jest automatycznie do wszystkich znajdujących się w pobliżu tego punktu patroli policyjnych. Informacja trafiająca do radiowozów zawiera dane pozwalające na łatwe złapanie ciężarówki, takie jak numer rejestracyjny, marka auta lub jego kolor. Po zlokalizowaniu pojazdu przez policję jest on doprowadzany do miejsca szczególnej kontroli, gdzie dalszą procedurą zajmują się funkcjonariusze Agencji Rejestracji Kierowców i Pojazdów (DVSA).

W Niemczech tamtejszy Federalny Urząd ds. Transportu Towarowego (BAG) wykorzystuje urządzenia ważenia pojazdów w ruchu do automatycznej ochrony mostów i wiaduktów przed wjazdem przeciążonych ciężarówek. Czujniki zamontowane w

jezdni dojazdowej do mostu, w przypadku przejazdu samochodu o zbyt dużej masie lub zbyt dużych naciskach na osie, automatycznie włączają szlaban uniemożliwiający jego wjazd na most czy wiadukt. Takie auto jest potem kierowane na parking, na którym czekają funkcjonariusze BAG.

Najwyższa Izba Kontroli zbadała ostatnio czy organy administracji publicznej w Polsce skutecznie eliminują ruch pojazdów przeciążonych na obszarach zurbanizowanych. Kontrolę przeprowadzono w dziesięciu miastach: w Białymstoku, Częstochowie, Gdańsku, Jaworznie, Kielcach, Łodzi, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Bydgoszczy i Wrocławiu. Jak było do przewidzenia, okazało się, że administracja publiczna nieskutecznie przeciwdziała poruszaniu się pojazdów przeciążonych po drogach.

Przede wszystkim brakuje odpowiedniej infrastruktury, która umożliwiłaby prowadzenie kontroli ciężarówek. Systemy ważenia, mimo poniesienia znacznych wydatków na ich wybudowanie, mają ograniczoną przydatność dla identyfikacji i eliminacji pojazdów przeciążonych z powodu ich małej dokładności. W dodatku miejsca dokładnej kontroli pojazdów zlokalizowano w znacznej odległości od punktów pomiarowych, co umożliwiało kierowcom ciężarówek ucieczkę z trasy pomiędzy tymi miejscami bez kontroli. „Inspekcja Transportu Drogowego nie wypracowała skutecznych rozwiązań w zakresie eliminacji ruchu pojazdów przeciążonych z obszarów miast” – stwierdza NIK.

Na drogach dwóch miast (Kielc i Rzeszowa) z jedenastu kontrolowanych, zarządcy dróg nie przygotowali ani jednego miejsca do kontroli wagowej pojazdów. W Szczecinie funkcjonowało tylko jedno takie miejsce, a w Białymstoku wybudowano dwa miejsca kontroli, które jednak nie były wykorzystywane przez Inspekcję Transportu Drogowego, bo ich stan nie pozwalał na umieszczenie w nich wag. W pozostałych miastach liczba miejsc kontroli masy całkowitej i nacisków na oś wynosiła od dwóch do dziewięciu.

Z ustaleń kontroli wynika też, że w pięciu miastach inspektorzy transportu drogowego nie wykorzystywali wszystkich, pozostających w ich dyspozycji, miejsc do przeprowadzania kontroli wagowych. W przypadku budowy nowych dróg, jedynie w Białymstoku i Bydgoszczy przewidziano lokalizację miejsc do kontroli nacisków na osie i masy całkowitej pojazdów.

W rezultacie, zdaniem NIK, te systemy kontroli wagowej, choć kosztowne, nie miały istotnego wpływu na eliminację pojazdów przeciążonych na terenie dużych miast (policzono, że w sześciu kontrolowanych miastach było to ponad 22,5 mln zł, a w pozostałych te systemy były częścią większych projektów). Ponadto, inspektorzy transportu drogowego jedynie sporadycznie wykorzystywali wskazania tych systemów, zwłaszcza, że w ich funkcjonowaniu w wielu przypadkach występowały usterki: błędne wskazania przeciążenia pojazdów, brak ciągłości w dostępie do danych, czy nierozpoznawanie przez system tablic rejestracyjnych pojazdów.

Odnotowano również błędy w rejestrowaniu danych polegające na braku zdjęcia zarejestrowanego pojazdu, jego numeru rejestracyjnego, błędnym wykazaniu liczby osi pojazdu, czy błędnym sumowaniu jego wagi. Wszystko to podważa w ogóle sens prowadzenia takich kontroli.

NIK zauważa, że wykorzystanie tych systemów jest możliwe jedynie wtedy, gdy odległość i umiejscowienie punktu pomiarowego (tzw. bramki preselekcyjnej) umożliwia zatrzymanie wskazanego przez system pojazdu i jego doprowadzenie do miejsca dokładnej kontroli. Tymczasem z ustaleń Izby wynika, że w pięciu kontrolowanych miastach po przejechaniu ciężarówki przez bramkę, istniała możliwość ominięcia najbliższego miejsca kontroli na skrzyżowaniu lub poprzez objazdy.

W dwóch miastach inspektorzy transportu drogowego nie mieli dostępu do danych z systemu ważenia pojazdów, co świadczyło o nierzetelnej współpracy inspekcji i zarządcy drogi. Z kolei w

Rzeszowie zainstalowano wprawdzie pięć wag, ale system nie był wykorzystywany przez inspektorów ze względu na brak miejsc kontroli. Według danych zarejestrowanych w systemie ważenia pojazdów w Rzeszowie, we wrześniu 2018 i 2019 oraz w styczniu 2020, przez te stanowiska pomiarowe przejechało ogółem 5,9 mln pojazdów, w tym blisko 51,5 tys. pojazdów przeciążonych. Nie można było jednak ich skontrolować.

Ogółem w latach 2018-2020 (pierwsze półrocze roku) inspektorzy transportu drogowego w całym kraju przeprowadzili łącznie prawie 52 tys. kontroli wagowych pojazdów, z czego połowa to kontrole samochodów pojazdów powyżej 3,5 t. Nałożono 3212 mandatów w związku z kontrolami aut powyżej 3,5 t, na kwotę blisko 18 mln zł. W związku z kontrolami wagowymi pojazdów do 3,5 t kary wyniosły zaś ponad 6 mln zł.

W toku kontroli okazało się jednak, że w Ramowych Planach Kontroli opracowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego na lata 2018-2020 określano liczbę kontroli wagowych do zrealizowania w poszczególnych województwach, nie uwzględniając konieczności przeprowadzania choćby części czynności kontrolnych w granicach miast – stwierdza NIK. Przeprowadzenie kontroli wagowych na terenach zurbanizowanych jest trudniejsze, co wynika z charakteru zabudowy: gęstej sieci dróg i dużej liczby skrzyżowań.

„Dlatego większość Inspekcji Transportu Drogowego, aby osiągnąć wymagane wskaźniki, wybierała prostsze rozwiązanie organizacyjne i realizowała kontrole poza granicami dużych ośrodków miejskich” – podkreśla NIK.

Autorstwo: AL

Zdjęcie: [val\\_th \(pl.DepositPhotos.com\)](http://val_th.pl/DepositPhotos.com)

Źródło: [Trybuna.info](http://Trybuna.info)