

Polskie drogi są rozjeżdżane przez przeładowane tiry. Tymczasem Inspekcja Transportu Drogowego zaniechała przeprowadzania kontroli w nocy, w weekendy oraz w okresie jesienno-zimowym. To spowodowało, że nieuczciwi przewoźnicy mogli pozostać się bezkarni.

Inspektorzy z Inspekcji Transportu Drogowego wykorzystywali też wagi do ważenia pojazdów, które nie miały aktualnych świadectw legalizacji oraz takie, które w ogóle nie były do tego przystosowane.

Z danych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wynika, że co trzecia ciężarówka poruszająca się po naszych drogach jest przeciążona. Przejazd jednego samochodu ciężarowego o nacisku 20 ton na oś zużywa nawierzchnię w takim samym stopniu, co przejazd 2,5 miliona samochodów osobowych. W praktyce oznacza to, że drogi często wymagają remontu już po 3 latach użytkowania.

NIK negatywnie ocenia organizację i prowadzenie przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli wagi pojazdów (masy całkowitej i nacisku na osie). Kontrole te prowadzone są głównie na drogach krajowych, ponieważ zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w znikomym stopniu przygotowali na swoim terenie stanowiska do ważenia pojazdów. Wojewódzkie oddziały ITD nie prowadziły inspekcji w nocy, w weekendy ani w święta. Rzadko wykonywały je też w okresie jesienno-zimowym. Tę lukę wykorzystywali nieuczciwi przewoźnicy.

W trakcie kontroli wyszło na jaw, że Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego w Białymstoku i Lublinie do określania masy całkowitej pojazdów używały wag do tego nieprzystosowanych. Na podstawie tych pomiarów naliczano kary za przekroczenie dopuszczalnych obciążeń. Według Głównego Urzędu Miar wagi, które mierzą nacisk na koła i osie, nie powinny być wykorzystywane do ustalania masy pojazdów. Fakt, że inspekcja ignoruje stanowisko GUM, a także instrukcje i świadectwa homologacyjne tych urządzeń, powoduje, iż przewoźnicy mogą kwestionować legalność i rzetelność pomiarów. Kontrolerzy NIK ujawnili też przypadki dokonywania pomiarów wagami, które nie posiadały ważnego świadectwa legalizacji. W lubelskim oddziale inspekcji jedynie cztery z dziewięciu kompletów wag miały takie świadectwo. W Białymstoku niektóre wagi nie miały aktualnej legalizacji nawet przez 20 miesięcy.

Niepokój kontrolerów NIK budzi również sposób zakupu sprzętu dla Inspekcji Transportu Drogowego. W 2008 r. Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego, naruszając prawo o zamówieniach publicznych, kupiły za ponad półtora miliona zł trzydzieści motocykli do patrolowania dróg lokalnych (drogami tymi często przejeżdżają kierowcy ciężarówek, próbując w ten sposób ominąć kontrole). Motocykle te jednak wykorzystywano w ograniczonym stopniu (w całym 2010 r. inspektorzy jeździli nimi średnio nieco ponad jeden miesiąc). Prawo o zamówieniach publicznych naruszyła też Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która nie zapewniła właściwego nadzoru przy zakupie 30 kompletów wag dla inspektoratów. Wybrana oferta nie była bowiem zgodna z opisem przedmiotu zamówienia, zawartym w specyfikacji.

W ocenie NIK Główny Inspektor Transportu Drogowego dobrze wyznaczył kierunki i coroczne plany podległym inspektoratom. Niestety nie prowadził analizy skuteczności kontroli ważenia pojazdów, dlatego w poszczególnych jednostkach występowały znaczące różnice w tym zakresie. I tak WITD w Łodzi przeprowadził w 2008 r. ponad 1300 kontroli, a kary nałożył tylko w 11 przypadkach (0,8 proc.). Dla porównania inspektorat z Bydgoszczy w tym samym roku na 420 kontroli ukarał prawie 60 proc. kierowców. Zdaniem NIK inspektorzy za bardzo koncentrują się na kontrolach przewoźników zagranicznych, choć to rodzimi przedsiębiorcy o wiele częściej dopuszczają się wykroczeń związanych z

## NIK o przeładowanych pojazdach i niszczeniu dróg

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 04, kwiecień 2012 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1887

---

wagę pojazdu. W efekcie prawie połowa kontroli dotyczy obcokrajowców, ale naliczone im kary stanowią ledwie 4 proc. wszystkich mandatów.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca też uwagę, że od 2006 r. ministrom odpowiedzialnym za transport nie udało się przenieść 17 stacjonarnych wag z terenów byłych przejść drogowych (z Niemcami, Czechami i Słowacją) na drogi krajowe. Urządzenia te nie nadają się już do użytku.

Zdaniem NIK minister infrastruktury w chwili obecnej powinien podjąć działania w celu zapewnienia systematycznego prowadzenia przez inspekcje kontroli wagi pojazdów oraz zwiększyć nadzór nad zakupami sprzętu dla tej formacji.

Pełna treść raportu dostępna jest [tutaj](#).

*Źródło: NIK*