



INSPEKTORZY ITD do ważenia aut ciężarowych wykorzystują wagi stacjonarne i przenośne

5t

W POLSCE w zależności od kategorii drogi obowiązuje ograniczenie dop. nacisku na oś do 8, 10 i 11,5 t lub tak jak stanowi znak

Badanie wagi ciężarówek

Inspekcja Transportu Drogowego może kontrolować masę pojazdów jedynie w wyznaczonym miejscu. Musi być ono równe, co potwierdzają badania geodezyjne. Inspektorzy korzystają z wag przenośnych i stacjonarnych. Dobrym rozwiązaniem jest system stosowany m.in. w okolicach Wrocławia. W jezdni zatopione są maty, które na bieżąco sprawdzają masę przejeżdżających pojazdów. Po preselekcji przeciążone auto zatrzymywane jest przez inspektorów ITD w wyznaczonym miejscu, gdzie następuje ponowne ważenie. W ten sposób wyłapują oni jedynie te auta, które faktycznie powinny zostać zatrzymane. W pozostałych przypadkach wiąże się to z łapaniem na wycucie.

Waga zbyt ciężka

Przejazd zaledwie jednej ciężarówki o dopuszczalnym nacisku 10 ton na oś niszczy drogę tak samo jak 160 tys. aut osobowych!

Wszechobecne koleiny, ciężarówki wpadające do rowów – to tylko niektóre z sytuacji, których skutki potęgowane są przez przeciążone lub źle załadowane pojazdy.

Inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach 9 lipca na drodze wojewódzkiej nr 766 zatrzymali do kontroli 2-osiowy pojazd z 3-osiową naczepą. Po ważeniu stwierdzono większy o 9,61 t od do-

Podczas akcji ważenia ciężarówek, przeprowadzonej przez ITD w Warszawie, skontrolowano 22 auta. W 5 przypadkach stwierdzono naruszenia – łączna kwota kar wyniosła **ponad 22 tys. zł**. Jeden z pojazdów **ważył ok. 50 t i o 2 t** przekroczył dopuszczalny nacisk na oś. Kara wyniosła **10 tys. zł**.

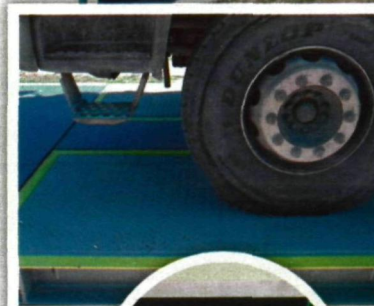
W całym kraju w pierwszym półroczu 2008 r. ITD stwierdziła 309 przekroczeń do-

Dlaczego kontrolowanie wagi aut ciężarowych, w szczególności wywieranego nacisku na oś, jest tak istotne? Bo wpływa to bezpośrednio na stan nawierzchni dróg i bezpieczeństwo jazdy. Jeden nieprzeładowany pojazd ciężarowy, który ma dopuszczalny nacisk na oś 10 t, niszczy drogę tak samo jak wiele tysięcy aut osobowych. Już sam **nacisk dynamiczny** (w czasie jazdy) **potrafi być niemal dwukrotnie wyższy od statycznego**. Powoduje to ogromny wpływ ciężarówek na stan dróg. W efekcie przejazd nawet nieprzeładowanych aut w niedługim czasie potrafi z jednego garbu zrobić kilka. A w przypadku przeładowanych samochodów sytuacja wygląda o wiele gorzej. Pojazd przeciążony niszczy nawierzchnię znacznie szybciej. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z tego, że najwięk-

szych zniszczeń dokonują auta z zawieszeniem mechanicznym. Takie mają zazwyczaj samochody wykorzystywane na budowach. ITD zwraca uwagę, że to te pojazdy często są przeładowane.

Niewiele lepiej wygląda sytuacja z autami służącymi do przewozu towarów, które też jeżdżą przeładowane lub mają źle rozłożony towar. Ich kierowcy, korzystając z CB-Radia, często próbują ominąć kontrole ITD i wpadają w pułapkę. Zjeżdżają np. z drogi, na której dopuszczalny nacisk na oś wynosi 11,5 t, na drogę, gdzie ta wartość wynosi 8 t. W efekcie przy przekroczeniu dopuszczalnego nacisku na pierwszej z dróg o 0,5 t przewoźnik zapłaciłby 120 zł. Po skontrolowaniu go na drodze o **dopuszczalnym nacisku na oś 8 t zapłaci już ponad 5200 zł**. Kierowcy powinni o tym pamiętać, tym bardziej że właśnie przekroczenie dopuszczalnego nacisku wiąże się z wysokimi karami. MK

Więcej o akcji usłyszysz na antenie radia VOX FM już we wtorek 22 lipca po godzinie 9.00



KAŻDY POMIAR kończy się wydrukiem komputerowym. Wagi wbudowane w jezdnię stosowane są jedynie do preselekcji przeładowanych aut

W pierwszym półroczu 2008 r. inspektorzy ITD zważyli 5522 auta i wydali 1089 decyzji. Liczba stwierdzonych naruszeń sięgnęła 2455, a kwota kar pieniężnych wyniosła ponad 3,1 mln zł.

puszczalnego nacisku na oś nienapędową naczepy i **przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów o 3,03 t**. Za te naruszenia przedsiębiorca zagrożony jest **karą w wysokości 37 600 zł**.

puszczalnej masy całkowitej. W 294 przypadkach odnotowano także większe od dopuszczalnych wymiary, natomiast aż **1852 auta** miały większy od dozwolonego nacisk na oś.