



Příspěvek na seminář
PREPRAVA NADMERNÝCH NÁKLADOV

Vážení silničních vozidel v ČR - historie a současnost

© J. Vysloužil, Tenzováhy, s.r.o., duben 2003

Požadavek české a slovenské technické veřejnosti na “vážení silničních vozidel” se u nás objevil na přelomu 70-tých a 80-tých let. Důvody jsou všeobecně známé:



obr. 1 a, b: Důsledky nekontrolovaného přetěžování nákladních vozidel

V té době byly i na odpočívkách silnic 1. třídy a také na dálnici D1 vybudovány vážící místa se žlaby na uložení přenosných vážících plošinek pro statickou kontrolu zatížení náprav. Celý tento projekt však skončil nezdarem a to dle mého názoru proto, že byla zcela podceněna příprava vážících zón, které podmiňují úspěšné vážení vozidel.



obr. 2 a, b: Pokus z počátku 80. let zřídit vážící místo na dálnici D1 (odpočívka na 190 km ve směru do Brna)

Následně v roce 1985 bylo v bývalém TR Dopravních staveb Olomouc zahájeno řešení mezirezortního úkolu Ministerstva dopravy a Ministerstva stavebnictví, jehož výsledkem měly být velmi robustní, do komunikace **pevně zabudovatelné váhy na kontrolu nápravových zatížení a celkové hmotnosti nákladních vozidel vážených za jízdy**. Váhy měly být instalovány do vjezdů na poměrně nově dobudovanou dálnici z Prahy do Bratislavy.

Zadání úkolu vyžadovalo vyvinout váhy s velkým rozsahem použitelnosti - max. váživost až 25 000 kg/nápravu, vážení vozidel při rychlosti do 30 km/h., umožnění přejezdu vozidel rychlostí až 80 km/h., garantovaná životnost vah 8 let v nepřetržitém provozu, atd.. Úkol byl ukončen na počátku roku 1989, bohužel po revoluci upadlo toto technické řešení, které mělo šetřit drahou silniční sítí, téměř v zapomnutí.

Přesto se ještě v letech 1991-92 podařilo pro vyvinuté nápravové váhy, dnes označované jako VM-2, připravit metrologické předpisy a váhy následně typově ověřit u ČSMÚ v Bratislavě alespoň pro malé rychlosti přejezdu. V zahraničí jsou dnes taková měřidla označovaná jako LSWIM. Tyto váhy se tak staly prvním stanoveným měřidlem použitelným pro výše uvedený účel v ČSFR. Až do roku 1996 se však tyto váhy používaly jen na kontrolu celkové hmotnosti vozidel ve stavebních provezech - k vážení stavebních hmot.



obr. 3 a, b: Výroba silničních vah VM-2 a jejich ukládání do prefabrikovaného základu vah

Po rozdělení Československa slovenská strana vystavěla během necelých dvou let na všech silnicích I. třídy naši společné hranice nápravové váhy a začali českým řidičům ukazovat, jak se má se silnicemi hospodařit a že k ochraně silnic lze využít i původní federální zákony, které již tehdy na kontrolu zatížení vozidel pamatovaly. V té době byla v platnosti vyhláška FMD č. 41/84 Sb. „O technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ČSFR“, dále zákon FMF č. 368/92 Sb. O správních poplatcích, kde v položce 37,38 byly stanoveny nemalé poplatky v Kčs za přetěžování silnic nákladními vozidly přijíždějícími ze zahraničí. Není důvod, proč by po aktualizaci nemohl tento zákon sloužit svému účelu i dnes, kdyby k jeho prosazování v ČR nechyběla vůle státní správy. Navrhnuté úpravy pro ČR jsou uvedeny na následující straně, na Slovensku je tento zákon běžně využíván.

7. zahraničnímu provozovateli k provozování mezinárodní pravidelné (linkové) osobní silniční dopravy	Kčs	15 000,-
8. zahraničnímu provozovateli k provozování nepravidelné (kyvadlové) osobní silniční dopravy	Kčs	5 000,-
9. zahraničnímu provozovateli k provozování mezinárodní silniční dopravy pro vlastní potřebu k zabezpečení hlavní činnosti na území České republiky	Kčs	200,-
- k provedení jedné přepravy jedním vozidlem	Kčs	500,-
- k provedení dvou až pěti přeprav jedním vozidlem	Kčs	1 000,-
- provedení neomezeného počtu přeprav jedním vozidlem	Kčs	1 000,-
10. k provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy zahraničním provozovatelem	Kčs	5 000,-
- provedení jedné přepravy jedním motorovým vozidlem	Kčs	5 000,-

Zmocnění:

1. Správní orgán může upustit od vybrání poplatku, jde-li o přepravu zemědělských výrobků, přepravu provedenou z humanitárních důvodů a z důvodu veřejného zájmu.
2. Správní orgán může na základě vzájemnosti od vybrání poplatku upustit nebo sazbu poplatku snížit.

Položka ~~37~~ 33

Povolení ke zvláštnímu užívání dálnic, silnic a místních komunikací při přepravování zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a k užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy:

A. Při vnitrostátní dopravě

~~1-~~ u dopravy v obvodu jednoho okresu

- a) přesahující pouze největší přípustné rozměry Kčs 200,-
- b) o celkové hmotnosti do 60 t včetně Kčs 600,-
- ~~c) o celkové hmotnosti nad 60 t a k provedení opakovaných přeprav~~
- ~~d) o celkové hmotnosti do 60 t (s platností povolení nejdéle na tři měsíce od právní moci povolení) Kčs 2 000,-~~

~~2-~~ u dopravy nad rámec okresu

- a) přesahující pouze největší přípustné rozměry Kčs 1 200,-
- b) o celkové hmotnosti do 60 t včetně Kčs 2 500,-
- c) o celkové hmotnosti nad 60 t a k provedení opakovaných přeprav o celkové hmotnosti do 60 t (s platností povolení nejdéle na tři měsíce od právní moci povolení) Kčs 6 000,-

B. Při mezinárodní dopravě a v rámci mezinárodní dopravy:

~~1-~~ zahraničnímu dopravci při dopravě:

- a) přesahující pouze největší přípustné rozměry, pokud šířka nepřesáhne 3,5 m Kčs 4 500,-
- b) v ostatních případech

Položka ~~38~~ 34

- a) Povolení ke zvláštnímu užívání dálnic, silnic nebo místních komunikací Kčs 1 000,-
- b) Povolení připojení obslužného zařízení na dálnici nebo silnici I. tř. Kčs 1 000,-
- c) Povolení výjezdu n silnici I. tř. Kčs 1 000,-
- d) Povolení výjezdu na silnici II. a III. tř. Kčs 500,-

Poznámky:

1. Povolněním podle písmene a) této položky sse rozumí povolení podle ~~§ 11 odst. 1 písm. b) až e) vyhlášky č. 35/1984 Šb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon). Odkaz nutno aktualizovat~~
2. Vydává-li se povolení podle písmene a) této položky na dobu kratší než 6 měsíců, vybere se poplatek ve výši poloviny sazby.

Největší povolená celková hmotnost (v t) vozidla	do 60	nad 60	nad 80	nad 100	nad 120	nad 150 a do 200
	I sazba v Kč	6 000	12 000	20 000	30 000	40 000

překročení největší povolené hmotnosti (v %)*	3–10	11–20	21–30	31–40
	II sazba v Kč	5 000	15 000	30 000

celková šířka v mm	nad 3 500	nad 4 000	nad 4 500	nad 5 000	nad 5 500
III sazba v Kč	3 000	6 000	10 000	15 000	20 000

IV Poplatek za zvážení vozidla na pevně vybudovaných vázích stanicích (např. na HCP) Kč 100,-

Celkový poplatek I+II+III+IV

~~2-~~ tuzemskému dopravci při dopravě:

- a) přesahující pouze největší přípustné rozměry Kčs 1 800,-
- b) o celkové hmotnosti do 60 t včetně Kčs 3 000,-
- c) o celkové hmotnosti nad 60 t Kčs 6 000,-

C. V případě tranzitní dopravy se k částkám uvedeným pod písmenem B přičte 25 000 Kčs.

Osvobození

Od poplatku podle písmene A této položky jsou osvobozena povolení k dopravě zemědělských strojů v souvislosti se žoňovými pracemi.

Zmocnění:

Správní orgán poplatek podle písmene B této položky sníží nebo od jeho vybrání upustí na základě vzájemnosti.

Poznámka:

Povolněním podle této položky se rozumí povolení podle § 11 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 35/1984 Šb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon).

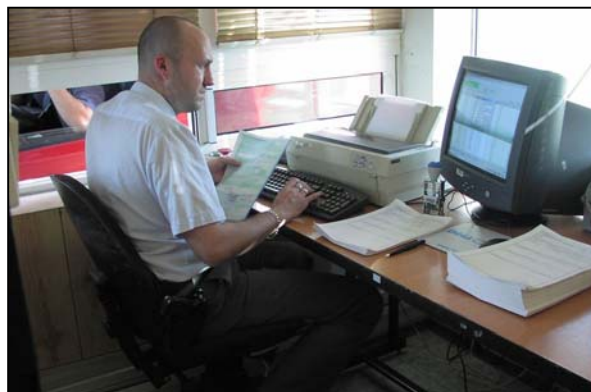
~~*) § 13 odst. 2 vyhlášky č. 44/1984 Šb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích~~
*) § 15, odst. 1 vyhlášky MDS č. 341/2002 Sb. o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích

obr. 4: Navržená aktualizace části zákona o správních poplatcích

MD ČR přijalo určité stanovisko ke zhoršujícímu se stavu dálnic a silnic až v r. 1995 a to vydáním dálničních nálepek, které dodnes mimořádně nespravedlivě postihují provozovatele osobních vozidel namísto provozovatelů špatně naložených vozidel nákladních. O rok později se však přece jen podařilo v rámci výstavby nového českého hraničního přechodu na česko - slovenské hranici v Lanžhotě instalovat první nápravové váhy pro kontrolu zatížení vozidel vstupujících do ČR. Naproti tomu na slovenské straně byly nápravové váhy anglické výroby již dva roky v provozu.

Od května 1997 bylo jen v Lanžhotě na vahách typu VM-2 zváženo cca 1,2 milionu vozidel a z tohoto souboru dat lze vidět, že k nám ročně přijíždí 8-11% vozidel nevyhovujících i dnešní vyhlášce MDS ČR č. 341/2002 Sb..


Bohužel, na rozdíl od Slováků se za přetížení vozidel správní poplatky dodnes nevybírají, záleží pouze na libovůli cizinecké policie, zda řidič přetíženého vozidla dostane pokutu ve výši 500 nebo 1000 Kč dle přestupkového zákona.



obr. 5 a, b: HCP Lanžhot – 1,2 milionu vozidel zváženo v nepřetržitém provozu od r. 1996 na vahách VM-2

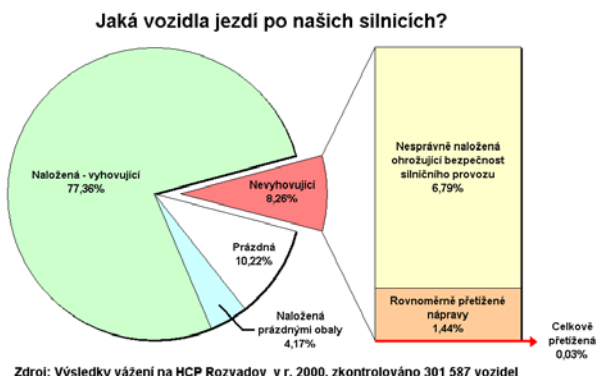
Hozbor zatížení vozidla

Záznam č.: Q122 Datum: 3. březem 2002 6:52
 SPZ taháče: BAB5734 MPZ: SK
 SPZ přívozu: BAB531 CIL: CZ
 Počet osob: 1 Náklad: Naložený

Schéma rozložení náprav: 

Pořadí nápravy	Zatížení nápravy	Strany (info)	Rozvor (info)	Zatížení skupiny	Přetížení [t]	Přetížení [%]	Poplatek
1	6,48 t						
2	9,42 t						
3	8,40 t		2,70 m	24,84 t	0,84 t	4 %	5000 Kč
4	8,32 t						
5	8,12 t						
Souprava:							
Tahač:							
Přívěs:					0,84 t	4 %	500 Kč
							POPLATKY CELKEM: 5500 Kč

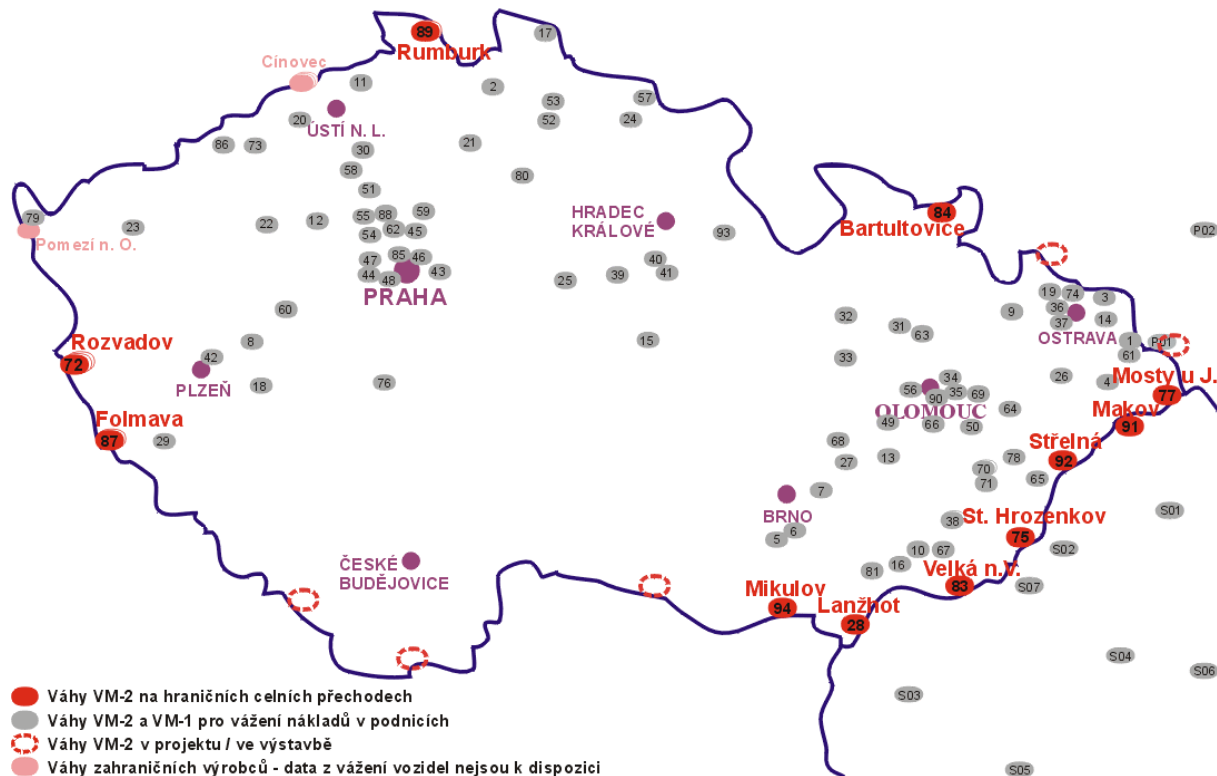
Podíl řízených náprav/tahače: 156 % 41 t
 Způsobilá zátěž na zatížení vozidla
 Přetížení přívozu
 Přetížené nápravy nebo skupiny
 Lehčí tahač vzhledem k přívozu
 Za zvážení: 500 Kč



obr. 6 a, b: Výstup z programu Celní váha 2000 a roční výsledky z vážení vozidel na HCP

Postupně až do dnešního dne byly obdobné vážicí stanice vybudovány na necelé 1/2 hraničních přechodů ČR, na kterých jsou dnes odbavována těžká nákladní vozidla a to na pěti hraničních přechodech s Německem, na jednom s Rakouskem, na 6-ti se Slovenskem a na jednom s Polskem, viz mapka na následující straně.

V první polovině devadesátých let se hledalo pro kontroly zatížení vozidel **přenosné měřidlo**, které by nevyžadovalo výstavbu pevného vážícího místa - měřidlo zcela přenosné. Ještě za



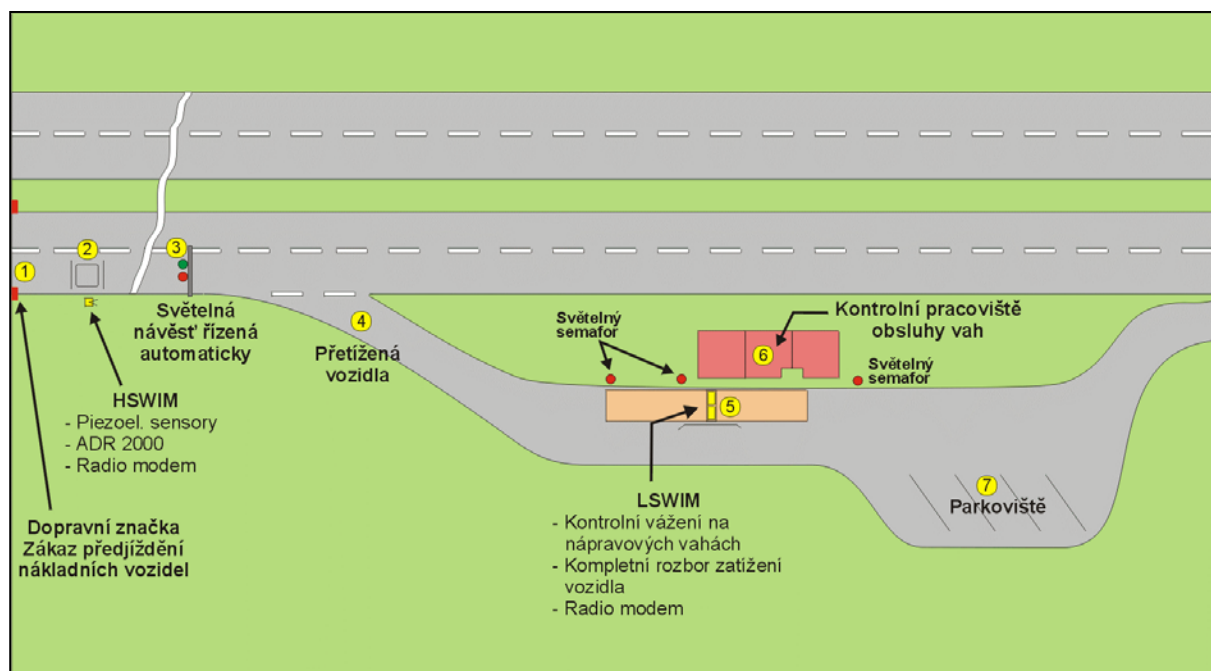
obr. 7: Vážící stanice na hraničních přechodech ČR

existence Československa byly všechny Krajské správy policie vybaveny jedním párem kolových vah fy Haenni typu WL 103, které při správném použití umožňují s určitou nejistotou postupně zkontrolovat jednotlivá nápravová zatížení a určit jejich sečtením i celkovou hmotnost vozidla - statický režim. V některých evropských zemích byla taková kontrola s následujícím postihem řidičů povolena, jinde nikoliv. V této době jsme však již měli značné zkušenosti jak s vážáním vozidel na nápravových a kolových vahách nejen ve statickém režimu, ale také při jejich vážení za jízdy, i když především na vahách pevně zabudovaných do vozovky. Zjistili jsme, že při vážení velkých nákladních vozidel postupně po nápravách - staticky se pravidelně nadělá více chyb než při jeho jediném přejezdu přes váhy cca 5 km/h. rychlostí. V roce 1994 jsme našli na zahraničním trhu i přenosné měřidlo – dvojici vážících plošinek, které umožňovaly vážit vozidla v obou režimech. Bohužel, konstruktérský potenciál v ČR v posledním desetiletí tak upadl, že i dnes zůstáváme u částečného nákupu vážících plošinek od původního anglického dodavatele a naše společnost vyrábí část elektroniky a vyhodnocovací SW. Toto měřidlo je označováno jako FW-10 a je taktéž typově ověřeno u ČMI pod č. TCM 128/962412. K významnému omezení použití přenosných vah však dochází v dnešní době, kdy ČMI prosazuje zákaz stanovení celkové hmotnosti vozidla pomocí těchto vah a to především v statickém režimu – vážení po částech.



obr. 8 a, b: Vážení vozidel za jízdy na přenosných vahách FW-10

Vážení vozidel ve vnitrozemí, na rozdíl od hraničního přechodu, kde je jízdní pruh pro nákladní vozidla přímo veden přes váhy, není tedy nijak jednoduché. Na běžné silnici je nanejvýš žádoucí vybrat z rychle jedoucího proudu osobních a nákladních vozidel jen vozidla potenciálně přetížená a ty pak důkladně kontrolovat na úředně ověřovaných a na přesnějších, tedy pevně zabudovaných vahách. V zahraničí jsou k tomuto účelu budovány vnitrozemské vážící stanice.



obr. 9: Schéma dvoustupňové (HSWIM+LSWIM) vážící stanice pro kontrolu zatížení vozidel

Přibližně 2 km před samotnou stanicí jsou ve vozovce zabudovány senzory (označované dnes jako **HSWIM** – pos. 2) umožňující s cca 10 % přesností určit, zda hmotnost rychle jedoucího vozidla je na hranici povolených hmotnostních limitů v dané zemi anebo zda se jedná např. o vozidlo nenaložené. Pomocí světelné signalizace, proměnných dopravních značek, policistů atp. je pak potenciálně špatně naložené vozidlo odkloněno do vážicí stanice k přesné kontrole na pevně zabudovaných vahách (**LSWIM**). Jedná se tedy o dvoustupňovou kontrolu hmotnosti vozidel.



obr. 10 a, b: V Polsku vybudovaná HSWIM stanice pro předvýběr vozidel z dopravního proudu k převážení na pevně zabudovaných vahách

Ve spolupráci s ŘSD Praha jsme instalaci zařízení HSWIM provedli na začátku D8 u Prahy v roce 1996. Bohužel zůstalo jen u prvního stupně kontroly, samotná vážicí stanice nebyla vybudována a zařízení dosud slouží jen pro statistické účely.



obr. 11 a, b: HSWIM stanice na dálnici D8

Podobně o rok později byly zabudovány na D1 před mostem přes Želivku obdobné senzory sloužící taktéž jen k statistické kontrole zatěžování mostního tělesa.

K současnému stavu vyvolanému vydáním novely zákona o pozemních komunikacích v ČR, t.j. zákon č. 102/2000 Sb., §38a) až c) “Vážení vozidel”, k výběru nejvhodnějšího vážícího zařízení a realizátora úkolu máme tyto připomínky:

1. Vedle jiných zákonů a vyhlášek ČR je uvedený §38a) až c) zákona č.102/2000 Sb. opět nutné nejprve před jeho použitím novelizovat:
 - a. chceme-li vážením zjišťovat hmotnost připadající na nápravy vozidel, nemohou se v zákonné normě již vyskytovat výrazy jako “měření nápravových tlaků”,
 - b. je chybné chtít kontrolovat jen vozidla kategorie N3, i např. vozidla N2 u nás dokážeme přetížit, hlavně však nebezpečně - nerovnoměrně naložit,
 - c. je třeba zakotvit i přesun kompetencí k zastavování vozidel např. také na příslušníky pohraniční celní správy, příslušníky cizinecké policie atd.,
 - d. je třeba upravit odkazy na nové zvláštní předpisy,
 - e. je třeba odstranit nepřesnosti ve znění § 38b) odst. (5) a §38c) odst. (1).
2. Problém kontroly zatěžování silniční sítě a omezení jejího přetěžování v ČR nevyřešily „dálniční nálepky“, nevyřeší je ani „elektronické mýto“, které bude opět nespravedlivé a nevyřeší je ani několik mobilních skupin vybavených pro „vážení vozidel“ vždy jednou dvojicí přenosných vah. Všechna tato řešení jsou polovičatá. Chceme-li skutečně zabránit devastaci silniční sítě, na kterou má vedle počasí největší vliv přetížená náprava nebo skupina náprav těžkých nákladních vozidel, pak je třeba se vrátit k poctivě provedeným a vybaveným vážícím stanicím jak na HP, tak na nejfrekventovanějších silničních tazích a obchvatech městských aglomeracích. Tento systém kontrolních bodů, který je schopen si na sebe bezesporu vydělat, pak může být doplněn mobilními skupinami s přenosnými vahami, které by mohly bezpečně operovat do vzdálenosti 8 km od těchto pevných základů.
3. MDS ČR (ČSFR) nechalo připravit za posledních 25 let celou řadu studií a projektů k vážení vozidel, zadalo i výzkumné úkoly, jejichž realizaci však obvykle nikdo ze strany MDS nedotáhl do konce. Naposled na začátku r. 2000 jsme se i my iniciativně pokusili na odboru pozemních komunikací MDS ČR opakovaně oživit náš projekt, nabízející řešení kontroly zatížení vozidel na hranicích i ve vnitrozemí, vypracovali jsme a předali návrh novel 7-mi zákonů a vyhlášek, které je třeba opravit před zahájením vážení, ale nic z těchto aktivit se dosud na MDS neujalo. Kdyby nebylo iniciativy MV a Celní správy ČR z první poloviny 90-tých let (podmíněno Celním zákonem a zákonem o Bezpečnosti a plynulosti silničního provozu), nebyly by dnes na téměř polovině HP ČR vybudovány vážící stanice, nebylo by ani těch cca 10 párů přenosných vah, které Policie ČR čas od času užívá k pošádlení řidičů nákladních vozidel. Byla sice ustavena i meziresortní komise ze zástupců MDS, MV a MF, sešla se snad jen jednou a bez pozitivního vykročení vpřed. Litujeme, že je nutné na tomto místě říct, že dosavadní praktické zkušenosti s vážením vozidel Celní správy a Policie nebyly na MDS využity. O tom svědčí řada chyb, které se v novelizovaných zákonech a vyhláškách, týkajících se vážení vozidel, opakovaně vyskytují. Komplexnější řešení problému vážení vozidel, jaké již nastoupilo Slovensko, Polsko nebo Slovinsko, ČR tedy teprve čeká.