

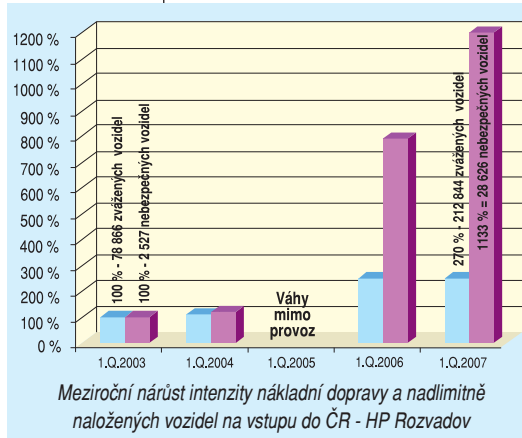
Ing. Jan Vysloužil, Tenzováhy, s.r.o.

Policejní je dnes jedním ze tří subjektů státního odborného dozoru (dále SOD), který má v kompetenci dohled nad dodržováním hmotnostních limitů u silničních vozidel. Limity jsou dány vyhláškou MD č. 342/2002 Sb. Důležitost plnění tohoto úkolu vzrostla po vstupu naší republiky do EU, neboť i intenzita těžké nákladní dopravy za pouhé tři roky vzrostla více než dvojnásobně. Nejde však jen o rostoucí počet těžkých nákladních vozidel na silnicích. Mnohem větším nebezpečím pro bezpečnost silničního provozu je přetěžování vozidel, které se za stejné období tří let více než čtyřnásobilo. Sem počítáme vozidla nejenom klasicky přetížená, ale i naložená nesprávně, kdy špatně rozložený náklad na korbě vozidla negativně ovlivňuje jeho ovladatelnost, a takové vozidlo se pak v dnešním rychlém provozu stává doslova neřízenou stělou. Důkazem je i policejní statistika nehodovosti z let 2002-2006:

3. Zavedením **elektronického mýtného od 1.1. 2007 se stanoví platby jen za ujeté kilometry, emisní třídu vozidla a počet jeho náprav**. Platíte-li však jen za ujeté kilometry a počet náprav a nikoliv za jejich zatížení, je logické, že budete vozidla nakládat na dovolené limity a často i přes ně. Systém mýtného je v tomto ohledu kontraproduktivní a navzdory příjmům také nepřímo přispívá i k vyšším výdajům za opravy silnic. Z dostupných dat již vyplývá, že počet nebezpečně naložených vozidel na vstupu do ČR v prvních měsících t. r. opět vzrostl, přesáhl tak již 13 % z celkového počtu příjezdících vozidel.

na to, aby se pokoušeli výsledky vážení ovlivnit - například přepouštěním vzduchu ve vzduchovém pérování, které je u moderních vozidel ovládané z kabiny řidiče.

- A především: roční výkon několika desítek mobilních skupin SOD nedosahuje ani dvaceti tisíc zkontrolovaných vozidel



sunutá policejní spojka se stará jen o jejich odklon na druhý stupeň stanice.

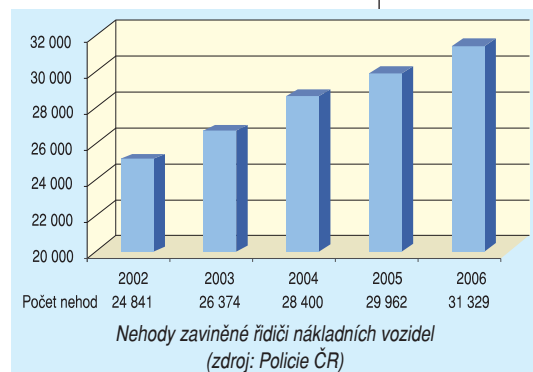
- Na druhém stupni stanice, vybaveném úředně ověřovanými vahami pro vážení za pomalé jízdy LSWIM, se určí přesné překročení zákonných limitů a taktéž zákonem stanovené poplatky. Zázemí druhého stupně tvoří též manipulační prostor a technika pro překládku přetížených vozidel.

Protože provoz stanice je již do značné míry automatizován, pracovní náplní policie je především dohled nad chováním řidičů, asistence u správného řízení a inkasa poplatků. Překládku vozidel, kterým bylo porušení vyhlášky zabráněno v další jízdě, smluvně zajišťuje privátní firma.

Taková stanice má vysokou účinnost oproti náhodně vybíraným vozidlům pro kontrolní vážení pomocí mobilních vah. Bohužel v provozu je jen jediná v republice a přitom na parkovištích u HP zahálí 15 vázicích stanic vybudovaných v posledním desetiletí.

Přes dosavadní nezáměr ze strany MD o výkony služby Policie ČR na stanicích

Nebezpečně naložená vozidla - rostoucí hrozba pro bezpečnost silničního provozu



Jaké jsou reálné možnosti Policie ČR bojovat proti těmto nešvarům na našich silnicích?

V první polovině 90. let byly krajské správy policie vybaveny každá po jedné mobilní váze, později se řady mobilních skupin SOD rozšířily ještě o pracovníky CSpSD a Celní správy. Přesto kaž-

Profesionálové za volanty nákladních vozidel a autobusů jsou jedinými účastníky silničního provozu, jejichž nehodovost se zvýšila i po zavedení bodového systému, zatímco u ostatních účastníků provozu měl počet nehod sestupnou tendenci.

Hlavní příčiny tohoto negativního jevu jsou:

1. Růst silniční dopravy po vstupu ČR do EU. Připojení ČR mezi členské státy znamenalo více než dvojnásobný nárůst nákladní dopravy, a to zejména té tranzitní, která státu kromě zvýšených nákladů na opravy devastovaných silnic a odstranění následků případných nehod nic pozitivního nepřináší.
2. Vstup ČR do EU znamenal též okamžité zastavení kontrol vozidel na hraničních přechodech (dále HP), mezi něž patřilo na třinácti hlavních HP i vážení vozidel na přejezdových vahách. Např. ještě v roce 2003 bylo tak zkontrolováno přes 1,8 milionu vozidel. I pouhá existence těchto kontrol bez následných postihů pro řidiče držela mnohé přepravce takřkajíc „na uzdě“ a nebezpečně naložených nebo přetížených vozidel bylo díky kontrolám pod 4 %.

dý, kdo měl možnost s mobilními vahami pracovat, ví, jak zdouhavé je to měření, ale především jak obtížné je vůbec přetížené vozidlo v provozu najít a přestupek nakonec řidiči prokázat. Kontrola vozidel pomocí přenosných vah v provozu naráží na následující problémy:

- Přetížená vozidla vybírá nejčastěji přesunutá spojka na základě vizuálního odhadu. Vybrané vozidlo však často přetížené není, někteří řidiči jsou této proceduře podrobováni zbytečně a skuteční přestupci často uniknou.
- Řidiči se navzájem informují mobilními telefony a radiostanicemi o místu a době vážení, takže po prvních pár vozidlech už nebývá koho kontrolovat.
- Místa vybraná k vážení vozidel (staré odpočívky u silnic i nová parkoviště) nejsou pro tento druh činnosti upravena - nejsou vybudovány vážní zóny s garantovanou rovinností - a tak se do přesnosti měření na mobilních vahách významně promítají vlivy vnějšího prostředí. To je voda na mlýn řidičům, kteří se snaží naměřené hodnoty zpochybnit, pokud jsou v jejich neprospěch.
- Pomalé postupné vážení vozidla po jednotlivých nápravách dává řidičům dost času

za rok, což je zlomek procenta z milionů vozidel, která české silnice ročně použijí. Teorie řízení procesů totiž říká, že chceme-li ovlivnit chování celku, je třeba regulovat alespoň 10 % jeho subjektů. To není v silách mobilních skupin SOD.

Již mnoho let jsou přítom k dispozici technologie kontroly zatížení vozidel, které výše uvedenými nedostatky netrpí. Nejefektivnějším řešením jsou dvoustupňové vázicí stanice, které se ve světě budují zejména u dálničních tahů a v okolí velkých měst, kde je intenzita dopravy nákladních vozidel největší. U nás se v poslední době podařilo uvést do provozu zatím jen jednu stanici s úplným technickým vybavením, a to na severním přivaděči do Prahy na Klíčově:

- První stupeň W-I-M automaticky detekuje ta vozidla v dopravním proudu, která jsou velmi pravděpodobně přetížená a před-

Praha-Klíčov tato služba udělala nemalý pořádek alespoň mezi pražskými dopravci. Jen během prvního půlročního provozu stanice v r. 2006 pokleslo celkové přetěžování vozidel v dané lokalitě, která navazuje na D8 a pražský okruh, z 8,23 % na 0,87 % a v druhém půlroku se dosažený výsledek udržel. Tento významný úspěch systematické služby policie dosud nikdo řádně neoceníl. Je nejvyšší čas zvážit, zda tyto pozitivní kroky nepodniknout i jinde na silniční síti. Kritická situace v ČR by se mohla významně zlepšit, pokud by se systém el. mýta doplnil i kontrolou zatížení vozidel. Platby by pak probíhaly za „tunokilometry“ - tedy za skutečný výkon poskytnutý dopravní cestou a nebezpečně naložená vozidla by byla stanicemi automaticky vyloučena z provozu.

Další informace o vážení vozidel a stanicích naleznete na www.tenzovahy.cz ■ PR



Dohled Policie ČR nad úředním vážením vozidel na druhém stupni stanice v Praze na Klíčově