

V minulých dnech byla poslaneckou sněmovnou ve třetím čtení schválena novela zákona o pozemních komunikacích, ve které se také klade vyšší důraz na kontrolu zatížení nákladních vozidel. Kontrola bezpečného a dovoleného zatížení zejména nákladních vozidel byla a je jednou z kompetencí dopravní policie.

Široké veřejnosti jsou známy kontrolní akce Policie ČR nebo Celní správy přímo ze silničního provozu i z televizních šotů, při nichž je vidět policisty nebo celníky převažující kamiony někde na parkovišti za pomoci mobilních vah staticky, postupně po jednotlivých nápravách.



obr. 1.: Vážení na mobilních vahách – pomalé a pracné

Tato metoda vážení vozidel je z hlediska dnešního provozu na pozemních komunikacích pracná, málo efektivní a zatížená velkou nejistotou měření. Takto se zkontroluje jen několik tisíc nákladních vozidel z několika milionů, které jich po českých silnicích ročně projedou.

Vážení za jízdy se prosazuje obtížně

Již v polovině devadesátých let se v ČR začalo s účinnějšími a rychlejšími kontrolami hmotnostních parametrů vozidel přímo za jízdy. V řadě míst ČR byly nainstalovány do silničního tělesa váhy pro přesné úřední vážení při přejezdu vozidla přes váhu za nízkých rychlostí (do 16 km/h), často označované anglickou zkratkou LS-WIM. Nebo jinde alespoň méně přesné senzory pro zvážení za vysoké rychlosti (HS-WIM), které za plné rychlosti vozidlo přibližně zváží a zobrazí rozbor jeho okamžitého zatížení, aniž by přitom vozidlo, které je v pořádku, muselo být dále v jízdě omezovalo. To je trend EU a my se k němu jen velmi pomalu přibližujeme z důvodů ne zcela pochopi-

Kontrola přetěžování nákladních vozidel v praxi Chceme ji, nebo není zájem?

telných, neboť peníze v tom nehrají tu nejdůležitější roli – cena vážící technologie je vzhledem k cenám za stavby a opravy silnic mizivá.

Přejezdové váhy uspěly, jenže...

Velké množství havárií kamionů, které jsou vidět na našem hlavním dálničním spojení východ – západ, tj. na navazujících dálnicích D2-D1-D5, jde na vrub zahraničním dopravcům. Po havárii se ale už jen velmi těžko určuje, zda přetížení nebo nerovnoměrné zatížení vozidla mělo na havárii podíl. Jako účinná prevence proto byly v letech 1995-2003 v nových hraničních přechodech (dále „HP“) instalovány přejezdové váhy LS-WIM, které rychle za jízdy vozidla a s vyšší přesností než na mobilní váhy kontrolovaly vozidla, přijíždějící k nám ze zahraničí.



obr. 2.: Úřední vážení za jízdy při rychlosti do 16 km/h na váze typu VM-2.2

Postupně bylo zprovozněno 17 takových vah v dvanácti důležitých hraničních přechodech. Pro ilustraci jejich výkonnosti uvádím, že například v roce 2003 tak bylo zkontrolováno přes 1,8 milionu (!) nákladních vozidel. Se vstupem ČR do Evropské unie v květnu 2004 však došlo k odchodu celníků z hraničních přechodů, přejezdové váhy přestaly být používány a v některých HP byly dokonce zdemontovány – podrobněji viz /1/.

Vážení za vysokých rychlostí – stále jen statistika

Neobvyklý směr u nás nabralo použití piezoelektrických vážících senzorů pro vážení za vysoké rychlosti (HS-WIM), prvně nainstalovaných společností Tenzováhy na přívaděči D8 v r. 1995 pro potřeby ŘSD Praha. Očekávalo se, že tato přibližná - informativní měřidla budou využita v systému kontrolního vážení vozidel jako první stupeň sloužící pro předvýběr pravděpodobně přetíženého vozidla. Takové vozidlo pak bude odkloněno proměnnými dopravními značka-

mi k druhému stupni s přesnějšími vahami LS-WIM, kde se přestupek vyřídí. HSWIM váhy nemohou být pro nedostatečnou přesnost použity přímo k úřednímu měření a stanovení přestupku, ale

vyprojektován systém předvýběru a automatického odklonu pravděpodobně špatně naloženého vozidla k úřednímu vážení, viz letecký snímek lokality s navrhovaným umístěním technologie.



jejich nasazení pro předvýběr přetížených vozidel by podstatně omezilo nebezpečné zastavování rychle jedoucích vozidel uniformovanými příslušníky. Ředitelství silnic a dálnic však zůstalo řadu let pouze u shromažďování statistických dat z těchto nejméně přesných měřidel, bez jejich dalšího využití ke kontrolní činnosti.

Dva pokusy o automatickou vážící stanici

Na základě společného využití měřidel HS-WIM a LS-WIM zatím ve světě vznikaly seriózní, prakticky bezobslužné vážící stanice, pomocí kterých lze velmi účinně redukovat provoz nebezpečně naložených vozidel na silniční síti. Jen rok a půl byla dvoustupňová vážící stanice provozována i v ČR v Praze na Klíčově (o jejích výsledcích jsme čtenáře již informovali, viz /2/). Zde ještě příslušníci Policie ČR suplovali techniku automatického odklání a navádění špatně naloženého vozidla z prvního stupně HS-WIM k úřednímu vážení na LS-WIM. Účinek stanice byl značný a je tedy neštěstí, že stanice musela být kvůli ukončení nájmu pozemku uzavřena.

Druhý pokus vybudovat plně automatickou vážící stanici (AVS) v ČR s využitím toho, co dobrého se pro silnice a lidi pohybující se v silničním provozu dosud udělalo, byl zahájen v polovině roku 2007. V prostoru bývalého hraničního přechodu Břeclav-dálnice byla napřed uvedena do provozu přejezdová váha typu VM-2.2 pro úřední vážení vozidel, modernizovaná pro automatické úřední vážení za rychlosti až 16 km/h. Současně byl na přílehlém úseku cca 800m dálnice D2

obr. 3. Schéma dvoustupňové automatické vážící stanice na D2

Tato dvoustupňová stanice měla být vybudována převážně z prostředků soukromé společnosti Tenzováhy, s.r.o. za přispění Ministerstva průmyslu a obchodu formou dotace ze státního rozpočtu. Správa Dopravní Policie Jihomoravského kraje projekt plně podpořila a přislíbila součinnost při využívání stanice – řešení přestupků autodopravců. Slibně rozpracovaný projekt však musel být přerušeno, neboť se nepodařilo u správce komunikací ŘSD dojednat návratnost investovaných prostředků formou podílu na nákladech vážení. To, co se podařilo dohodnout před několika roky na magistrátu města Prahy pro provoz stanice na Klíčově, nebo co se v mnohem větším projektu podařilo firmě Kapsch při budování elektronického mýtného, to se na Ředitelství silnic a dálnic nyní zopakovat nepodařilo. Projekt automatické vážící stanice musel být nakonec předčasně ukončen.

Pomůže novela zákona?

S napětím očekáváme, v jaké podobě nakonec vejde do praxe poslanci schválená novela zákona o pozemních komunikacích, která snad správce komunikací bude více motivovat k využívání moderní technologie připravené na ochranu silnic a bezpečnosti lidí, kteří silnice využívají.

Další informace naleznete na www.tenzovahy.cz

Literatura:

- 1/ Pilát, V.: *Vážíš, vážím, vážíme, Clo – Douane*; duben 2009
- 2/ Vysloužil, J.: *Nebezpečně naložená vozidla – rostoucí hrozba pro bezpečnost silničního provozu*; *Hlásí se policie* č. 3/2007