

ZAVEDENÍ KONTROLY PŘETÍŽENÝCH A NEBEZPEČNĚ NALOŽENÝCH SILNIČNÍCH VOZIDEL JE ŽÁDOUCÍ

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

Úvod

Po liberalizaci dopravního trhu počátkem 90. let došlo k prudkému nárůstu silniční nákladní dopravy. Podle [1] vzniklo od roku 1990 více než 35 000 autodopravců, počet nákladních vozidel vzrostl v tuzemsku o 100% - k 1.1. 1999 bylo u nás registrováno již 312 404 nákladních vozidel. Dopravní zatížení vyčíslené podle posledního sčítání dopravy z r. 1995 se v období 1990-1995 zvýšilo o 26%, na dálnicích dokonce o 34%, a ani v dalších letech se růst nezastavil. Po propojení republiky ze západu na východ soustavou dálnic D5, D1 a D2 se navíc ČR stala pro zahraniční přepravce výhodnou tranzitní zemí – počet jen nákladních vozidel vstupujících do ČR dosáhl v roce 1999 podle [2] již 2,62 milionu.

Mezi negativní důsledky tohoto nárůstu těžké nákladní dopravy patří zejména:

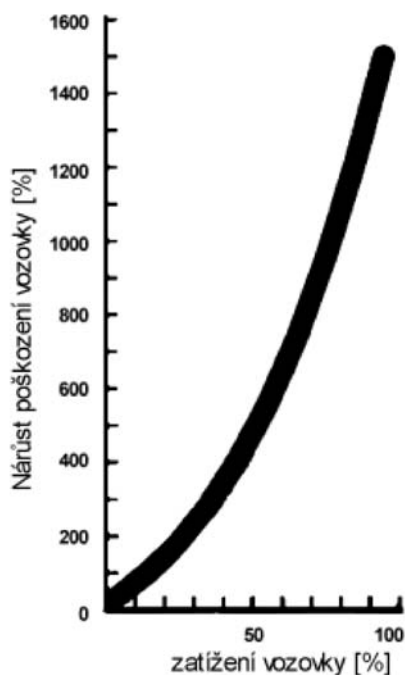
- **Zvýšené opotřebení silniční sítě** - podle [3] je dnes v ČR 30,9% silnic a 30,8% mostů v kritickém stavu. Přitom například na opravy kritických úseků bylo v roce 1998 vynaloženo jen 1,25 mld. Kč, ačkoliv skutečná potřeba činila 15,64 mld. Kč. Na opravy mostů bylo vyčleněno 1,01 mld. při potřebě 7,4 mld. Kč.
- **Růst nehodovosti** - v období 1989-1998 vzrostl počet nehod 2,6 krát, růst nominálně vyjádřených hmotných škod byl dokonce šestnáctinásobný [4].



Obr. 1: Názorná ilustrace důsledků růstu zatížení vozidel

Naši rozsáhlou silniční síť máme však postavenou z dob dřívějších jen na určité zatížení, které jsme v posledním desetiletí tvrdě překročili. Smíříme-li se s tím, že mráz v zimě a horko v létě nejsme schopni ovlivnit, pak prodloužit životnost silnic můžeme jen tím, že je nebudeme nadměrně přetěžovat. Únava vozovek je úměrná počtu těžkých nákladních vozidel na silniční síti, avšak s rostoucím měrným zatížením náprav roste opotřebení exponenciálně.

Závislost mezi přetěžováním vozidel a ničením silniční sítě byla již prokázána. Pro ilustraci lze uvést alespoň výsledek Kanadsko-amerického výzkumu, který byl proveden Department of Transportation (obdobu našeho ministerstva dopravy a spojů - MDS), universitou v Saskatchewanu a International Road Dynamics [5]. Z výzkumu vyplývá, že nárůst zatížení vozovky o 10% zvyšuje její opotřebení o 45%!



Obř. 2: Růst opotřebenění vozovky v závislosti na zatřžení vozidla

Současný stav kontroly zatřžení nákladních vozidel v ČR

Jednou z hlavních příčin tohoto neradostného stavu u nás je nedodržování hmotnostních parametrů vozidel. Na rozdíl od vyspělých evropských zemí (a od r. 1996 také Slovenska) není dodnes v ČR zatřžení nákladních vozidel systematicky kontrolováno a postihováno, avšak naopak plošné, nespravedlivé daňové zatřžení řidičů za užití silniční sítě je u nás jedno z nejvyšších na světě. Pravidelná kontrola zatřžení vozidel se totiž provádí pouze na pěti hraničních celních přechodech (dále HCP). Z výsledků zde získaných [6] vyplývá, že cca **každé deváté** ze zkontrolovaných nákladních vozidel je naloženo v rozporu s §24 vyhl. č. 102/95 Sb., která hmotnostní parametry vozidel limituje.

Porovnáme-li situaci v ČR s nám nejbližším Slovenskem, zjistíme, že navzdory identickým výchozím podmínkám (legislativním, ekonomickým i politickým) Slováci přistoupili k problematice údržby a šetření drahé silniční sítě mnohem pragmatictěji, systém „vážení“ vozidel vybudovali a od května 1996 jej úspěšně provozují. Doba návratnosti investice na vybudování kontrolní stanice činila cca 2-3 měsíce, poplatky za přetěžování vozidel se staly významnou příjmovou položkou silničního fondu.

Ačkoliv vhodné technické prostředky na kontrolu zatřžení vozidel – silniční nápravové a kolové váhy jak typu LSWIM tak HSWIM - jsou u nás vyráběny již od roku 1990, zatím se

podářilo prosadit jejich instalaci jen na několika málo hraničních přechodech. Větší část HCP s provozem těžké nákladní dopravy však zůstává kontrolním zařízením nevybaveno.



obr. 3: Kontrola okamžité hmotnosti silničních vozidel na HCP Rozvadov

Vnitrostátní kontrola vozidel je pak prováděna zcela nahodile pomocí přenosných vah nevhodné konstrukce, jež jsou v majetku krajských správ Policie ČR. Při jedné déletrvající (třídenní) kontrolní akci bylo zjištěno, že přetěžování nákladních vozidel ve vnitrostátní přepravě je ještě závažnější, než je tomu u přepravy mezinárodní – hmotnostní parametry překračující povolené limity ve vyhlášce č. 102/95 Sb. byly zjištěny u 25,7% vozidel! [7]. Přetěžování vozidel v pískovnách, v lomech, v obalovnách ale i na skládkách odpadů se stalo snad národním sportem. V posledních dvou letech se dnes zcela běžně po Praze pohybují nová vozidla se speciálními nadstavbami, která po naložení zatíží zadní nápravu až 18 tunami (vyhláškou je povoleno max. 11.5 t jedná-li se o nápravu hnací).

Kde se stala chyba

Důvod, proč v ČR dodnes dochází ke zbytečným miliardovým škodám na silniční síti se všemi (a nejen ekonomickými) důsledky z toho plynoucími, aniž by hlavní „viníci“ významně přispívali na její opravy, je nutno hledat především v přetrvávajícím laxním přístupu státních úředníků k řešení této problematiky v poslední době. Jak však ukazuje analýza v [8], již několik let jsou k dispozici všechny technické i legislativní prostředky potřebné k úspěšnému vybudování a provozování systému kontroly přetěžování vozidel i soukromým domácím

investorem bez účasti státu. Vezmeme-li do úvahy i ekonomickou stránku projektu, pak se jedná o atraktivní podnikatelskou příležitost s rychlou návratností investic.

Česká republika je poslední ve střední Evropě, která neuplatňuje zákonem stanovené postihy za přetěžování vozidel, nebrání nebezpečně zatíženým vozidlům v jízdě a tím se nesnaží o preventivní ochranu své silniční sítě a bezpečnost silničního provozu. Spravedlivé pravidlo uplatňované již v mnoha zemích světa „kdo nejvíce využívá nebo dokonce zneužívá ať také nejvíce platí“ v případě našich silnic neplatí. Je tedy žádoucí platit za tunokilometry. Namísto toho jsou všichni řidiči v ČR plošně zatěžováni neúměrnými daněmi a poplatky, které v souhrnu vynesou státu 5 x více než je na údržbu celé silniční sítě potřeba [9]. Přitom údržba našich silnic byla v posledním desetiletí zanedbaná a stát nyní zadlužuje daňové poplatníky další půjčkou 7 mld. Kč od Evropské investiční banky, aby udržel v dobrém stavu alespoň dálnice a mezinárodní silnice.

Stejně jako na Slovensku byly i v ČR k dispozici všechny potřebné prostředky k zavedení kontroly zatížení nákladních vozidel. Tento potenciál nebyl v ČR využit a tak si na údržbu zdevastovaných silnic musíme půjčit. Pokud však ani nyní nezavedeme preventivní kontrolu a postih těch cca 10 % přepravníků, kteří se významnou měrou podílejí na špatném stavu našich silnic, pak se kolotoč s půjčkami a rostoucím zadlužením nás všech bude jen roztáčet.

Literatura:

- [1] Centrální evidence vozidel <http://www.mvcr.cz/statistiky>
- [2] Výkaz základních údajů z výkonu služby Celní správy České Republiky <http://www.cs.mfcr.cz/Aplikace/UVS.htm>
- [3] Švarc J., Tunkr J.: Silnice a dálnice v České republice 1996-97, Silniční obzor 1/1999
- [4] Tesařík J.: Informace o nehodovosti v silničním provozu v ČR za rok 1998, ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
- [5] Bergan A.T., Lindgren N., Berthelot C., Woytowich B.: Preserving Highway Infrastructure Using Weigh-In-Motion (WIM), listopad 1998 <http://www.irdinc.com/>
- [6] Vysloužil J.: Skutečné zatížení silničních vozidel zjišťované na hraničních přechodech ČR, příspěvek na konferenci „Asfaltové vozovky“, Č. Budějovice 1999
- [7] Výzkumný projekt S301/230/001: Zlepšování stavu vozovek pozemních komunikací – VUT v Brně, Ústav pozemních komunikací 1996
- [8] Systém kontroly zatížení silničních vozidel pro postih jejich přetěžování a nebezpečného naložení – návrh projektu, Tenzováhy s.r.o., březen 2000
- [9] Čihák M.: Národní zpráva ČR o financování silničního hospodářství připravená pro výbor C9 XXI. Světového silničního kongresu, předneseno na konferenci Přínosy XXI. Světového silničního kongresu, Kroměříž, duben 2000