

Porovnání nízkorychlostního kontrolního vážení s vysokorychlostním kontrolním vážením



Motivace a důvody k řešení daného problému

- Pohybují se přetížená vozidla po silniční infrastruktuře?
- Je jejich počet tak vysoký, aby dokázaly infrastrukturu poničit?
- Jaké další rizika přetížená vozidla představují?
- Je silniční infrastruktura dostatečně chráněna proti přetíženým vozidlům?

Cíl práce, výzkumné otázky

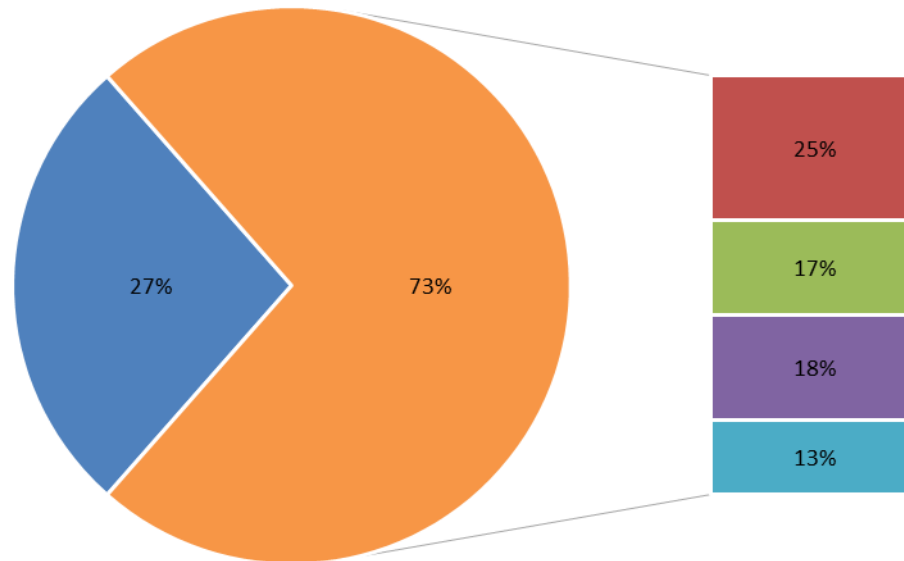
- Cílem bakalářské práce je porovnání nízkorychlostního kontrolního vážení a vysokorychlostního kontrolního vážení. Hlavní rozdíly a přednosti mezi NKV a VKV.
- Má stát vynakládat peněžní prostředky na vážení vozidel?
- V praktické části porovnání skutečných výstupů z jednotlivých druhů vážení.
- Objasnění důvodů, proč by se měla vozidla vážit.
- Existuje nějaká možnost, jak předcházet přetíženým vozidlům?
- Na základě provedených analýz přiblížit adekvátní vizi budoucnosti.

Použité metody

- Analýza dokumentů,
- analýza vztahová,
- sběr dat pomocí rozhovorů.

Dosažené výsledky

Četnost vozidel v letech 2013 až 2017



- Podle z. 361/2002 Sb.
- Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je < 5%
- Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je v rozmezí 5-10%
- Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je > 10%
- Podle z. 13/1997 Sb., nedodržení povolených rozměrů

Dosažené výsledky

Celkem za 5 let	
Podle z. 361/2002 Sb.	1328
Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je < 5%	1241
Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je v rozmezí 5-10%	809
Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je > 10%	903
Podle z. 13/1997 Sb., nedodržení povolených rozměrů	636
Zákaz další jízdy	3586
Celkem porušení	4923

Dosažené výsledky

Orientační sankce v závislosti na
míře přestupku - rok 2013 až 2017



- Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je < 5%
- Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je v rozmezí 5-10%
- Podle z. 13/1997 Sb., kdy přetížení vozidla je > 10%
- Podle z. 13/1997 Sb., nedodržení povolených rozměrů

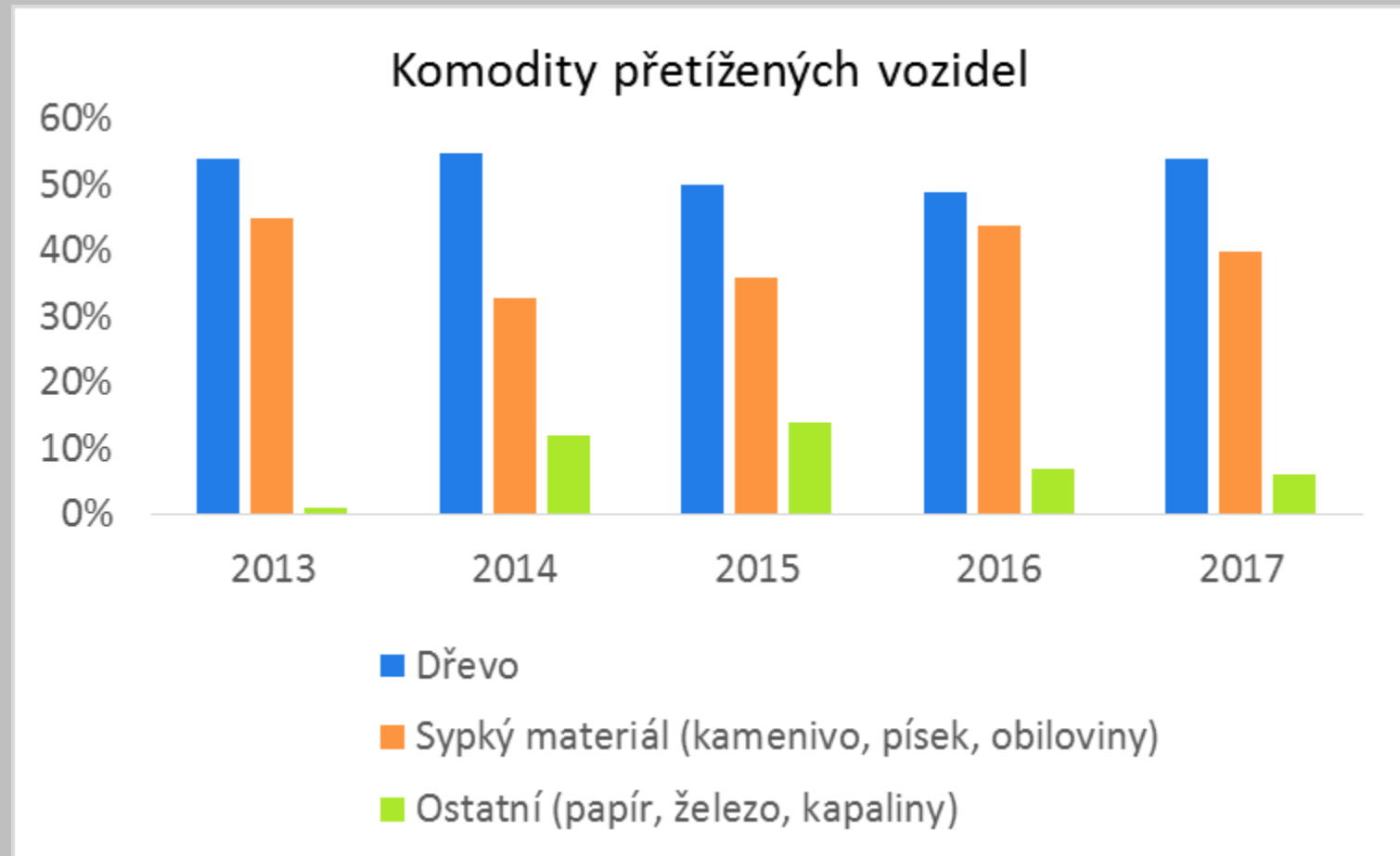
Dosažené výsledky

- Rozměry: $5\,000 * 636 = 3\,180\,000,-$ Kč
- Přetížení <5 %: $11\,500 * 1\,241 = 14\,271\,500,-$ Kč
- Přetížení 5-10 %: $36\,000 * 809 = 29\,124\,000,-$ Kč
- Přetížení >10 %: $45\,000 * 893 = 40\,185\,000,-$ Kč
- Celkem: $3\,180\,000 + 14\,271\,500 + 29\,124\,000 + 40\,185\,000 = 86\,760\,500,-$ Kč

Dosažené výsledky

- Aplikujeme-li toleranční srážky z WIM na NKV, připravíme se o 2 050 přetížených vozidel. Výběr sankcí by se snížil o 43 395 500,- Kč za pětileté období.

Dosažené výsledky



Přínos práce

- Porovnání NKV/ VKV - přiblížení výhod/ nevýhod obou způsobu vážení,
- přiblížení technologických postupů při navrhování výstavby pozemních komunikacích,
- porovnání vážení vozidel v ČR s okolními státy,
- navrhovaná opatření.

Závěrečné shrnutí

- Velké množství přetížených vozidel pohybující se po silnicích,
- přetížená vozidla prokazatelně urychlují zhoršení stavu PK,
- přetížené vozidlo představuje určité riziko,
- nová legislativa – zavedení 3. generace DT + ukazatele zatížení jednotlivých náprav Nařízení Evropského parlamentu 165/2014 , novela zákonů 56/2001 Sb. a 13/1997 Sb. (cca 2019-2021), +akceptovat směrnici Evropského parlamentu a Rady EU 2015_719.

Odpoředi na otázky

Je z Vařeho pohledu výře sankcí za přetížení vozidla adekvátní, popřípadě jaký je Váš názor na přerozdělení částek z vybraných pokut, co se odvodů například na obnovu a rekonstrukci vozovek pozemních komunikací týče?

- výře sankce je dána z. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích,
- dle z. 13/1997 Sb. o poz. kom. – 40 % příjem vlastníka pozemní komunikace, v případě vlastnictví státu je příjemcem SFDI, ze 45 % příjmem kraje, a z 15 % příjmem rozpočtu, ze kterého je hrazena činnost orgánu, který uložil pokutu;
- dle mého názoru by mělo jít na rekonstrukci vozovek 70 % z uložené sankce a 15 % obci (podle katastru místa, kde se přetížení zjistilo), 15 % správnímu úřadu, který pokutu vyřizoval.

Odpovědi na otázky

Aké ďalšie možnosti okrem sankcií a pokút vidíte pri riešení problematiky preťažovania vozidiel?

- Znemožnění pohybu vozidla zvláštním prostředkem – tzn. botičkou,
- pokud vozidlo musí pokračovat – zaplatit navíc sankci za ujetý kilometr jízdy až do místa upravení/ složení nákladu (např. Maďarsko – vlastní zkušenost),
- odpovědnost odesílatele,
- pro převoz nákladu vybrat správné vozidlo nebo jízdní soupravu.

Děkuji za
pozornost!

