

Tir do kontroli, drogom będzie lżej

Aż jedna trzecia skontrolowanych w ostatnim półroczu samochodów wjeżdżających do Krakowa była przeciążona.

Batem na łamiących przepisy kierowców mogą stać się czujniki, które będą mierzyć - podobnie jak fotoradary prędkość - wagę przejeżdżających pojazdów.

MONIKA WALUS

Niszczenie nawierzchni dróg, zaburzenie konkurencyjności pomiędzy firmami, a wreszcie stwarzanie niebezpieczeństwa dla uczestników ruchu - to tylko niektóre skutki tego, że po polskich drogach jeżdżą zbyt ciężkie samochody. Ze statystyk wynika, że problem ten dotyczy 25 proc. ciężarówek i aż 80 proc. samochodów lżejszych niż 3,5 t.

Dane te są dostępne m.in. dzięki kontrolom tonażu samochodów, jakie od lat prowadzi inspektorzy transportu drogowego. W przypadku zatrzymania pojazdu, który wydaje się cięższy niż jego dopuszczalna masa,

funkcjonariusze ITD kierują go do punktu, w który zostanie zważony. W Małopolsce są 24 takie punkty pomiarowe, w tym jeden w Krakowie. Waga została zamontowana w maju tego roku na ul. Księcia Józefa i jest jedną z czterech planowanych, które miasto zakupiło jako straszak na kierowców łamiących ograniczenia. Jak informuje Katarzyna Gazda z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Krakowie, w ciągu półroczu skontrolowano tam 140 pojazdów i aż w 47 przypadkach wykryto nieprawidłowości. - W związku z ujawnionymi naruszeniami przepisów ruchu drogowego na przedsiębiorców zostały nałożone kary pieniężne na łączną kwotę 275 tys. zł. W 15 przypadkach przewoźnicy oraz załadownicy zostali ukarani najwyższą możliwą karą grzywny w wysokości 15 tys. zł - informuje Gazda. Zgodnie z zapowiedziami urzędników dochód z mandatów ma zostać przekazany na remonty krakowskich ulic.

Patrząc jednak z perspektywy tego, jak dużo samochodów codziennie porusza się po drogach Krakowa, 140 kontroli wykonanych przez ITD w ciągu pół roku nie jest imponującym wynikiem. I możemy tylko przypuszczać, ilu kierowcom



MICHAŁ LEPECKI / AGENCJA GAZETA

Ważenia ciężarówek na ul. Księcia Józefa

przeciążonych pojazdów udaje się kary uniknąć.

W usprawnieniu systemu kontroli mogłyby pomóc montowane w jezdni czujniki, które w sposób dynamiczny mierzyłyby wagę pojazdu oraz jego nacisk na jezdnię. Tak zwane wagi preselekcyjne to powodzeniem funkcjonują już w innych krajach na świecie (m.in. w Czechach), ale w Polsce wciąż brakuje odpowiednich przepisów, by nieprawidłowości, które wskażą, mogły służyć do wyegzekwowania kar od kierowców.

Nad wprowadzeniem do administracyjnego użytku systemów dynamicznego ważenia pojazdów w ru-

chu od trzech lat pracuje zespół działający na krakowskiej Akademii Górniczo-Hutniczej. W jego skład wchodzi naukowcy z Katedry Metrologii i Elektroniki oraz przedstawiciele kilku przedsiębiorstw: CAT Traffic, Kapsch Telematic Services, Kistler i TRAX Elektronik. Jak tłumaczy dr inż. Piotr Burnos z AGH, zaletą wag dynamicznych jest duża efektywność ich pomiarów nawet przy prędkości pojazdów 110 km/godz. Dane o wadze pojazdu zbierają czujniki na stałe zamontowane w jezdni, które po uśrednieniu wyników wskazują, czy pojazd nie jest zbyt ciężki. Zespół z AGH pracuje jeszcze nad poprawą dokładności pomiarów. - Granica bę-

du w przypadku wagi samochodu to około 5 proc., a w przypadku jego nacisku na jezdnię - 10-15 proc. Dążymy, by wyniki były w 100 proc. dokładne - zaznacza dr Burnos. Podkreśla jednak, że prace naukowe nad systemem mogą być prowadzone równolegle do prac nad jego wykorzystaniem w celach administracyjnych. Opracowaniem procedury legalizacji systemów WIM mógłby się zająć Główny Urząd Miar, który od samego początku współpracował z zespołem z AGH. - Niestety, kilka dni temu dowiedzieliśmy się, że GUM wycofał się ze współpracy z nami - mówi dr Burnos.

Prof. Janusz Gajda z Katedry Metrologii i Elektroniki AGH podkreśla, że obecny system ważenia pojazdów jest czasochłonny i opiera się na pracy wielu inspektorów ruchu. - Nowy system mógłby powstać na podstawie badań, które prowadzimy, i mógłby działać w sposób automatyczny, podobnie jak system fotoradarów - mówi prof. Gajda. - Szkoda, że instytucje, które mogłyby te systemy wdrażać i dopuścić do prawnego ich stosowania, nie zdecydowały się podjąć porozumienia, ale mamy nadzieję, że dołączą do nas i będziemy mogli ten projekt, tak jak na początku, wspólnie wdrażać. ●