

Średnio co trzecia ciężarówka jest przeciążona

Utworzono: środa, 07, grudzień 2016 09:40



Inspekcja Transportu Drogowego jest w stanie skontrolować wagę tylko niewielkiego odsetka pojazdów, a z badań wynika, że nawet co trzecia ciężarówka poruszająca się po polskich drogach jest przeciążona. Akademia Górniczo-Hutnicza podpisała właśnie porozumienie o współpracy z czterema firmami na rzecz rozwoju i upowszechniania systemów ważenia pojazdów w ruchu. Celem jest legalizacja systemów ważenia przy pełnej prędkości na trasie przejazdu. Taki system działa na razie tylko w Czechach.

– Przeciążony pojazd to intensywne niszczenie infrastruktury drogowej, negatywne oddziaływanie na środowisko i bezpieczeństwo ruchu, a także naruszenie zasad uczciwej konkurencji w transporcie – podkreśla w rozmowie z agencją Newseria Biznes prof. Janusz Gajda z Katedry Metrologii i Elektroniki Akademii Górniczo-Hutniczej.

Z danych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wynika, że co trzecia ciężarówka poruszająca się po naszych drogach jest przeciążona. Przejazd jednego samochodu ciężarowego o nacisku 20 ton na oś zużywa nawierzchnię w takim samym stopniu, co przejazd 2,5-miliona samochodów osobowych.

– Średnio 25 proc. pojazdów ciężkich, czyli o wadze powyżej 3,5 ton, jest przeciążonych. W pojazdach lekkich, do 3,5 tony, skala przeciążeń wynosi nawet 80 proc. Wśród tych pojazdów zdarzają się przeciążenia 2–3-krotne – wskazuje Ewa Wolniewicz-Warska z Kapsch Telematic Services.

W 2015 roku Inspekcja Transportu Drogowego przeprowadziła blisko 7 tys. kontroli dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów poniżej 3,5 tony. W 5,6 tys. przypadków wystawiono mandat. W tym roku w okresie od stycznia do października ważenie aut dostawczych wykazało przeciążenie w 90 proc. przypadków.

– Inspektorzy transportu drogowego są w stanie skontrolować w ciągu roku niewiele ponad 20 tys. pojazdów ciężarowych. Dla porównania na dwóch odcinkach autostrad, na niepełnym odcinku autostrady A2 Konin-Stryków i A4, na odcinku Gliwice-Wrocław, w ciągu doby porusza się 23 tys. pojazdów ciężarowych. Zatem w

Średnio co trzecia ciężarówka jest przeciążona

Utworzono: środa, 07, grudzień 2016 09:40

ciągu roku w całej Polsce Inspekcja jest w stanie skontrolować tyle pojazdów, ile na dobę przejeżdża na dwóch niewielkich odcinkach autostrad. Jest to więc sprawność mikroskopijna, odczuwamy to w zakresie bezpieczeństwa, a także finansów publicznych – tłumaczy Wolniewicz-Warska.

Rozwiązaniem, które mogłoby poprawić stan infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa na drogach, jest wprowadzenie w Polsce do administracyjnego użytku systemów dynamicznego ważenia pojazdów w ruchu (WIM). Akademia Górniczo-Hutnicza oraz cztery firmy specjalizujące się w dostarczaniu nowoczesnych systemów ITS – Kapsch Telematic Services, CAT Traffic, TRAX Elektronik i Kistler Eastern Europe – podpisały porozumienie o współpracy na rzecz rozwoju i upowszechniania systemów ważenia dynamicznego pojazdów.

– Celem naszych wspólnych działań jest doprowadzenie do dogłębnego poznania właściwości systemu ważenia pojazdów samochodowych w ruchu. Tego typu systemy są od lat stosowane, ale ich właściwości techniczne i metrologiczne nie zostały do końca rozpoznane. W efekcie dokładność systemów jest ograniczona, co powoduje, że one są stosowane tylko w celach statystycznych, zbierania informacji o ruchu, albo w celach preselekcyjnych, żeby ułatwić inspektorom transportu drogowego wskazanie pojazdów podejrzanych o przeciążenie – mówi prof. Janusz Gajda.

Prace naukowe i techniczne nad systemami WIM trwają w AGH od ponad 10 lat. Czujniki systemów są montowane bezpośrednio w nawierzchni, dzięki czemu każdy pojazd poruszający się danym odcinkiem drogi podlega kontroli. Opracowywany przez zespół system pozwoli na eliminowanie z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów, a tym samym ograniczenie wysokich wydatków związanych z remontami dróg. Podobnie jak fotoradary sprawdzają prędkość, wagi WIM będą kontrolować masę pojazdów. Jak jednak wskazuje profesor AGH, obecnie największą trudnością przy wdrożeniu takiego systemu jest zmienna, nie do końca kontrolowana dokładność ważenia.

– Jeżeli systemy miałyby być stosowane do celów administracyjnych, należy w sposób jednoznaczny rozpoznać pojazd, którego dotyczy dany wynik ważenia i równolegle zmierzyć natężenie wszystkich czynników, które w wyniku planowanych badań wskażemy jako czynniki mające istotny wpływ na dokładność. Monitorowanie natężenia tych czynników pozwoli zapanować nad dokładnością uzyskiwanych wyników ważenia i da pewność, że każdy pojazd został zważony z dopuszczalnym błędem – mówi Gajda.

Instalacja wag wymaga dużych nakładów, inwestycje jednak powinny się szybko zwrócić. Same tylko oszczędności z tytułu remontu dróg zniszczonych przez przeciążone pojazdy, to koszt kilkunastu milionów złotych.

– Dążymy do stworzenia stanowiska laboratoryjnego złożonego z wag budowanych w różnych technologiach. To stanowisko ma służyć opracowaniu procedur technicznych i prawnych do tego, aby w przyszłości tego rodzaju wagi także

Średnio co trzecia ciężarówka jest przeciążona

Utworzono: środa, 07, grudzień 2016 09:40

instalowane przez innych producentów mogły podlegać sprawdzeniu i po pozytywnym wyniku mogły służyć jako automatyczne wagi do karania tych, którzy nie spełniają określonych norm – tłumaczy przedstawicielka Kapsch Telematic Services.

Od ponad dekady na świecie prowadzone są prace w zakresie wprowadzenia systemów ważenie pojazdów w ruchu do systemu prawnej kontroli masy pojazdów. Nikomu, poza Czechami, się to do tej pory nie udało. Polska jako drugi kraj na świecie ma szansę używać systemów WIM po to, by sprawdzać, czy przepisy są przestrzegane.

Źródło: Newseria Sp. z o.o.