



MÁME STEJNÉ PŘÁNÍ: VAŠE MĚSTO BEZ NAŠICH KAMIONŮ

PŘIJĎTE PODPOŘIT PETICI ZA TUTO MYŠLENKU

29. ŘÍJNA DO LOVOSIC, NAJDETE NÁS NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ

Možná to tak na první pohled ani nevypadá, ale obyvatelé měst, dopravní firmy i samotní řidiči kamionů mají naprosto stejný cíl: jezdit přes jakékoliv obce co možná nejméně. Důvody jsou nasnadě. Obyvatelům postižených aglomerací jde o bezpečnost a kvalitu života vůbec, kterou tranzitní doprava chťe nechťe zhoršuje. Nákladní doprava se rovněž snaží vyhnout bezpečnostním rizikům, navíc potřebuje šetřit čas i naftu, což je ve městě zásadní problém.

Řešení znají všichni. Vybudování infrastruktury, která umožní dopravě městu se vyhnout. Jeho realizace ale často naráží na tisíce překážek počínaje nedostatkem financí, přes prosazování partikulárních zájmů až po neochotu či neschopnost státu situaci zlepšit. Jsou to ale právě politici, do jejichž rukou jsme delegovali moc spravovat naše věci a do jejichž rukou posíláme prostřednictvím daní i peníze na jejich realizaci.

Spojme své síly a dejte jim důrazněji vědět, že kamiony v ulicích měst jsou hloupost, kterou musí napravit co možná nejdříve.

Ing. Martin Špryňar
Generální tajemník

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA

Lovosice si vytáhly černého Petra od zelených

Přestože dálnice z Prahy do Berlína byla vyprojektována již před válkou a je téměř shodná s dnešní dálnicí D8, Lovosice se asi hned tak nákladňáků nezbaví a stejně tak se kamiony hned tak nezbaví Lovosic. Přitom chybí dostavit dálniční úsek o délce pouhých 16,4 km. Kde je zakopán pes?

Na dnešní problémy se zadělalo již v 70. letech. Trasa budoucí dálnice již byla v hrubých obrysech jasná, a proto se také uvažovalo při vyhlásování CHKO České středohoří o dvou krajinných chráněných oblastech sever a jih, rozdělených budoucím koridorem dálnice. Nestalo se tak a důsledky tohoto kroku se plně začaly projevovat v 90. letech. Léta 1997 až 2004 zabralo udělení nutné výjimky pro stavbu dálnice v chráněné oblasti.

Po jejím udělení začaly vleklé problémy s organizacemi svévolně se zaštiťujícími slovem ekologie v čele se sdružením Děti Země. Přišly s nápadem vystavět 13 km dlouhý tunel. Toto technicky a finančně extrémně náročné řešení navíc doprovázené stavbou vysokých komínů pro odvětrání exhalací už ve hře není, ale „ekologové“ nyní napadají veškerá řízení pro vydání podkladů pro vydávání stavebních povolení na jednotlivé dílčí části stavby. Vznikají absurdní situace, kdy soudy řeší nekonečná odvolání, proč kupříkladu udělená povolení nezohledňují ohrožení některých druhů rostlin na místech, kde již dávno proběhly skrývky, či ohrožení živočichů, kteří dle vyjádření CHKO ani v dané lokalitě nežijí. Problémy jsou i s realizací aktivistického nápadu náhradní výsadby stromů v poměru 1:5, zkrátka proto, že ani tolik možných míst pro nové stromy obce nemají k dispozici.

Plánovaný rok 2010 se tedy patrně nestane rokem, kdy kamiony opustí Lovosice. Bude pouze dalším rokem soudních prís s organizacemi, podle kterých si živočišný druh Homo sapiens nezaslouží žádná ohledy.

FAKTA A MÝTY O SILNIČNÍ DOPRAVĚ



Reálná nehodovost kamionů

Ačkoli to podle zpravodajství tak nevypadá, kamiony si ve statistikách nehodovosti v porovnání s osobní dopravou vedou poměrně dobře. Vloni řidiči nákladních automobilů nad 12 tun zavinili jen 4,8% nehod, smrtelných nehod pouze 3,4 %.



Česká republika jako tranzitní země

Žádné administrativní opatření nebo zpoplatnění mýtem neomezí v naší zemi tranzitní dopravu. Česká republika vzhledem ke své geografické poloze vždy byla, je a bude tranzitní zemí, jejíž význam ještě vzrostl po vstupu do sjednocené Evropy. Na druhou stranu tato doprava přináší miliardové prostředky platbou spotřebních daní za paliva a elektronického mýta.



Zimní pneumatiky a nákladní vozidla

Zimní pneumatiky s odlišnou směsí, které známe u osobních vozidel, se vyrábí pouze pro nákladní vozidla pohybující se v extrémních severských podmínkách, jinde se nepoužívají, neboť při cestě na jih Evropy by nezaručovaly bezpečnost a na nezasněžených silnicích by je čtyřicetivonové vozidlo rychle zničilo.



Omezovače rychlosti kamionů

Každý kamion má omezovač rychlosti, který by měl být nastaven na 85 - 87 km/hod. Pokud na dálnici kamion předjíždí větší rychlostí, má omezovač poškozený a měl by být sankcionován Policií České republiky.



Mýtné a jeho úhrada

Náklady na úhradu mýtného nemohou dopravci vyprodukovat z vnitřních rezerv, neboť již několik posledních let se ceny za dopravu pohybují na hranici rentability. Mýtné tedy musí být plně promítnuto do cen za dopravu, což se dříve nebo později odrazí na všech komoditách pohybujících se po silnicích.



Zákazy jízdy a spotřebitelé

Celoroční rozšíření zákazu jízdy na páteční odpoledne (v Evropě unikátní) by poškodilo nejen dopravce, ale celou ekonomiku i ostatní řidiče. Obchod i značná část výroby pracuje sedm dnů v týdnu s minimálními sklady a tato změna by je do značné části ochromila. Vzhledem k naší poloze by to do jisté míry zasáhlo značnou část Evropy.



Kamiony pouze v pravém pruhu

Opatřením, které zhoršuje bezpečnost silničního provozu, je zákaz předjíždění kamionů na vícepruhých komunikacích. Celoplošný zákaz předjíždění kamionů způsobuje kilometrové kolony nákladních aut za pomalu jedoucímí vozy. Kvůli zablokovanému pravému pruhu zbude na ostatní motoristy jen levý pruh.



Odpovědnost za přetížený kamion

Dopracovníci nemají zájem ničít si své kamiony přetěžováním, problém je spíše na straně jejich zákazníků. Jeho řešením je uzákonění spoluzodpovědnosti objednatelů přepravy za celkovou hmotnost zboží.



Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce, která při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu, přičemž se překládá pouze nákladová jednotka kombinované dopravy, nikoliv samotné zboží. Výkony kombinované dopravy se v celé Evropě pohybují jen v řádu procent.



Ekologie a kamion

Nové emisní limity výfukových plynů automobilů EURO 4 a EURO 5 zahrnují všechny sledované škodliviny v emisích. Oproti dřívějšímu souboru limitů došlo ke zpřísnění a nové limity EURO 4 jsou posazeny přibližně na 50 % limitu EURO 3. Limity EURO 5 jsou v tomto ohledu ještě přísnější. Kamiony se tak pro krajinu stávají podobnou ekologickou zátěží, jako například osobní automobily. Přitom efektivita jejich provozu je výrazně vyšší.



Silniční doprava a železnice

Nákladní vozidla na rozdíl od železnice nejsou svázána jízdními řády a neměnnými cestami, jsou dostupná kdekoli a kdykoli, umožňují 100% pokrytí daných oblastí. Jsou schopna adaptovat se na výrobní rytmus, zvládají jakýkoliv dopravní úkol a spojují místa nejkratší cestou.