

ZÁKAZ JÍZDY KAMIONŮ

DOPRAVA je ve všeobecné rovině chápána jako soubor procesů, které vedou k cílenému přemísťování osob, materiálů, zboží, energie a informací v prostoru a čase. Zjednodušeně ji lze definovat jako spojovací článek mezi těžbou surovin, výrobou statků a spotřebou a jako významný faktor při uspokojování potřeb obyvatelstva, a tak je zřejmé, že stále intenzivněji ovlivňuje ekonomiku každé země (k nejvýznamnějším faktorům patří např. příspěvek k rozvoji osídlování území a rozložení podnikatelské základny, i když její význam při zakládání nových podniků vzhledem ke stále většímu důrazu na cenu a kvalitu dopravních služeb klesá).

Odvětví patří mezi důležité zaměstnavatele. Např. v roce 2004 v rámci EU-25 v odvětví pracovalo cca 7,5 mil. osob, z toho téměř třetina v segmentu podpůrných a pomocných dopravních činností (největší podíl na celku měla pozemní doprava, když silniční, železniční a vnitrozemská vodní doprava vykazovala 61 % celkové pracovní síly, 5 % přispěla letecká a 2 % námořní doprava).

Odvětví, podobně jako další oblasti české ekonomiky, od počátku 90. let 20. století prošlo významnými transformačními změnami. Radikální změna ekonomického systému a pravidel pro jednání podnikatelských subjektů výrazně ovlivnila vnitřní uspořádání jednotlivých společností, nicméně ačkoli řada podniků byla kvůli neschopnosti obhájení tržní pozice nucena své podnikatelské aktivity ukončit, počet subjektů v odvětví od roku 1993 kontinuálně roste (největší podíl na celku si dlouhodoběji zachovává pozemní doprava, jejíž podíl na celku se pohybuje kolem 50 % – propočten proveden u právnických osob dle hlavní podnikatelské aktivity).

V České republice existuje více než 55 tis. km silnic a dálnic, z toho na evropskou silniční síť typu E připadá 2601 km.

INDEX NÁRŮSTU NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY

	celkem	vnitrostátní
2. čtvrtletí 2004	106,5	106,0
3. čtvrtletí 2004	108,7	109,4
4. čtvrtletí 2004	104,0	110,3
1. čtvrtletí 2005	104,6	103,6
2. čtvrtletí 2005	106,3	107,2

DATA O NEHODOVOSTI NÁKLADNÍCH VOZIDEL ZA ROK 2007

	nehody	usmrcení	podíl na nehodách	podíl na usmrcených
počet nehod celkem	182 736	1 123	100%	100%
nákladní vozidla do 3,5 t	13 676	68	7,5%	6%
nákladní vozidla 3,6 – 7,5 t	3 649	16	2%	1,4%
nákladní vozidla nad 7,5 t	11 903	63	6,5%	5,6%

POČET NEHOD A USMRCENÝCH ZPŮSOBENÝCH VOZIDLY NAD 7,5 T V JEDNOTLIVÝCH DNECH ZA ROK 2007

	nehody dálnice	nehody I. třída	usmrcení dálnice	usmrcení I. třída
pondělí	121	586	1	5
úterý	152	534	3	4
středa	130	505	0	8
čtvrtek	105	499	2	4
pátek	83	489	1	5
sobota	46	114	1	0
neděle	23	40	0	2

PŘEDLOŽENÉ NÁVRHY A ARGUMENTY PRO A PROTI

Současná úprava

Pátek 17:00-21:00 o prázdninách
Sobota 7:00-13:00 o prázdninách
Neděle 13:00-22:00 celoročně

Návrh ministerstva dopravy

Pátek: 15:00-20:00 celoročně
Sobota: 7:00-13:00 o prázdninách
Neděle: 0:00 (13:00) -22:00 celoročně

Návrh Věry Jakubkové (SZ)

Pátek: 15:00 -20:00 celoročně
Sobota: 7:00-13:00 celoročně, 7:00-19:00 hod. o prázdninách
Neděle: 0:00-22:00 celoročně

Země kde během státních svátků nebo víkendů neplatí žádná dopravní omezení pro mezinárodní kamionovou dopravu

Albánie, Arménie, Ázerbajdžán, Belgie, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Dánsko, Estonsko, Finsko, Gruzie, Irán, Irsko, Kazachstán, Kuvajt, Kypr, Kyrgyzstán, Litva, Lotyšsko, Makedonie (FYROM), Moldávie, Nizozemí, Norsko, Rusko, Srbsko a Černá Hora, Švédsko, Tádžikistán, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán.

ARGUMENTY

SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY, ČESMAD, DOPRAVCI – PROTI ZÁKAZU

- řidiči budou nuceni porušit jeden ze dvou zákazů - buď kvůli chybějícím odstavným plochám musí parkovat na zakázaných a nebezpečných místech, nebo porušit zákaz jízdy, a vystavit se tak postihu vedoucímu až ke ztrátě zaměstnání;
- nedostatek parkovacích míst pro kamiony
- v souvislosti s povinnými dobami řízení a odpočinku nebude mít řidič možnost vrátit se v sobotu k rodině a čerpat týdenní odpočinek;
- budou potřeba další řidiči, kterých je již teď nedostatek;
- nutnost nákupu další dopravní techniky;
- největší přesun dopravy do doby s nejvyšší hustotou, doprava nezmizí, protože neexistuje alternativa;
- neexistuje možnost využití železniční přepravy, železnice nemůže převzít úkoly silnice, nemá

dostatečnou kapacitu, způsob dopravy si volí zákazník, dnešní logistické potřeby z pohledu flexibility, rychlosti a bezpečnosti je schopna uspokojit jen silniční doprava;

- po vstupu do Schengenu již nebude možné zdržet dopravu na hranicích, ještě se zvýší tlak na odstavné plochy;
- oblast automobilového průmyslu bude vinou narušení logistických a zásobovacích systémů postižena zvýšením režijních nákladů, ohrožením smluvních a dodacích lhůt, zvýšením investic do skladů a zásob, sníženou konkurenceschopností.
- na 1 000 nehod je to 3,9 usmrcených osob, oproti 5,1 u osobních vozidel (rok 2006)

SVAZ MĚST A OBCÍ – PRO ZÁKAZ

Pátek: 14 – 20 hod. celoročně
14 – 22 hod. o prázdninách
Sobota: 7:00 – 24:00 celoročně
Neděle: 0-22:00 celoročně

- obce jsou zatěžovány hlukem, zplodinami a ucpanými silnicemi
- obce řeší narušenou statiku domů v sousedství průjezdních úseků silnic, jejich občané se stávají oběťmi tragických dopravních nehod nebo ztrácejí nervy na dálnicích zaplněných
- kamionová doprava zároveň vysává veřejné rozpočty a zatěžuje i kapsy „řadových“ občanů přímými vydáními – celkové náklady na řešení tzv. negativních externalit, tedy vedlejších nákladů nákladní dopravy nezapočítaných do ceny zboží, dosahují až desítek miliard korun ročně
- omezení v pátek od cca 14 hod. je důvodné proto, že od této hodiny (řadě lidí končí pracovní doba) narůstá osobní doprava, stoupá riziko ucpaných silnic, dopravních nehod apod.

Sobota: Dopoledne má zákaz Slovensko a Maďarsko a sezónně Polsko, odpoledne má zákaz Maďarsko, Rakousko a sezónně Slovensko, Německo má zákaz po celý den. Zákaz je odůvodněn prevencí využívání území ČR jako průjezdní trasy v době omezení u sousedů (zejména Rakousko, Německo); v So dopoledne navíc doznívá osobní doprava (odjezd „na víkend“), lidé jezdí na nákupy apod.

Neděle: Zákaz v neděli má Německo, Slovensko, Maďarsko a Rakousko, Polsko sezónně. Pokud by platil zákaz jen v odpoledních hodinách jako doposud, budeme průjezdní trasou mezi výše zmíněnými zeměmi.