

Dopady rozšíření pátečních zákazů jízdy kamionů na celý rok

1. Východiska a podklady

Programové prohlášení vlády

„Vláda předloží návrh novely zákona o provozu na pozemních komunikacích, který omezí jízdy vozidel nad 7,5 tuny celoročně v pátek odpoledne, v sobotu dopoledne, v neděli odpoledne a během státních svátků. Přesná doba trvání omezení během jednotlivých dnů bude určena na základě výsledků činnosti pracovní skupiny složené ze zástupců koaličních stran, Ministerstva dopravy, Policie ČR, Asociace krajů, Svazu měst a obcí, dopravců a odborné veřejnosti, která formuluje svá doporučení. Zároveň bude přehodnocen systém vydávání výjimek ze zákazu jízdy podle § 43 odst. 5 tak, aby byl zachován efekt omezení jízdy požadovaný zákonem.“

Pracovní skupina pro rozšíření zákazů jízdy se pod vedením náměstka ministra dopravy Petra Šlegra sešla v roce 2007 celkem 3x. Zúčastnění experti se shodli na nutnosti analyzovat:

- data o nehodovosti nákladních vozidel v inkriminovaných časech zejména na dálnici D1
- data ze systému elektronického mýta o intenzitách provozu v těchto časech na vybrané síti a jejich porovnání s disponibilními odstavnými plochami
- a zejména studii dopadů nejen na sektor silniční dopravy, ale i výrobu a obchod se zvláštním zřetelem na zásobování obyvatelstva a automobilový průmysl.

Díky tomu, že během těchto jednání nebyla žádná seriózní studie předložena a i díky neschopnosti vést odbornou diskusi nedošla tato pracovní skupina k žádným závěrům, resp. se nenašly žádné obhajitelné a prokazatelné důvody k rozšíření pátečních zákazů na celý rok.

Úprava režimu provozu kamionové dopravy v ČR a o víkendech, tzv. „Moosova studie“

V návaznosti na neúspěch jednání pracovní skupiny na Ministerstvu dopravy a stálého tlaku Strany zelených jako koaličního partnera na naplnění vládního prohlášení, bylo ze strany MD přislíbeno zpracování tzv. studie RIA, která dle usnesení vlády z loňského roku musí doprovázet veškeré změny legislativy s dopady na ekonomiku a podnikatelskou sféru.

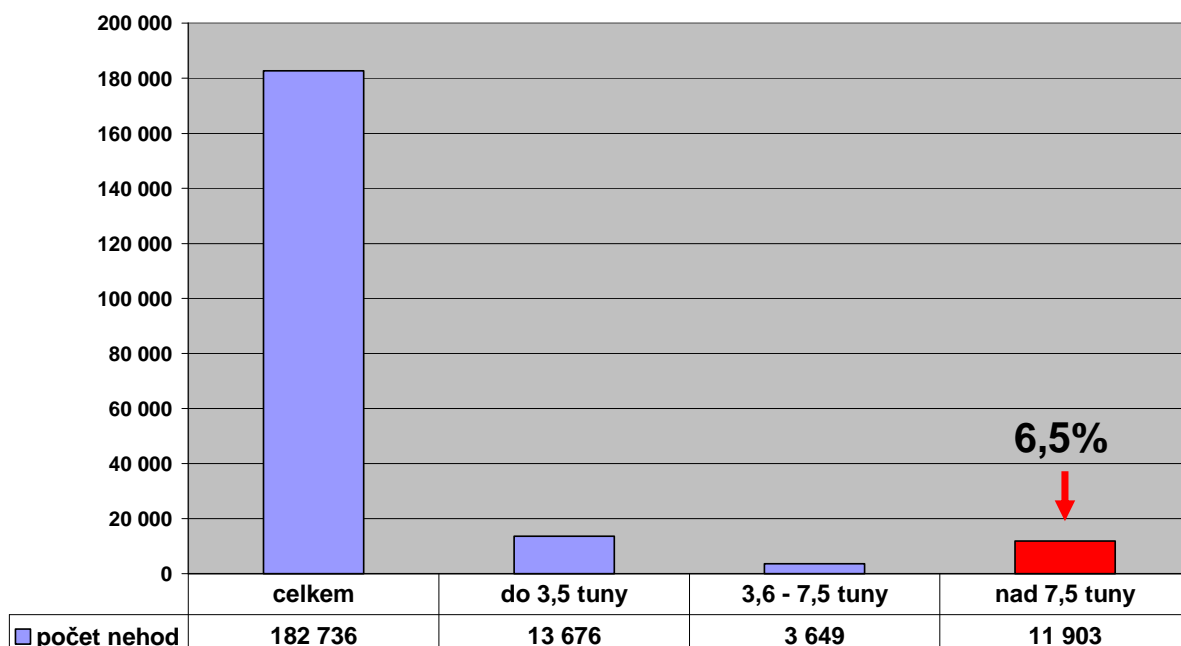
Místo toho vznikla během pár dní tzv. Moosova studie, zpracovaná 3 profesory a 3 docenty ČVUT s tím, že je to konečně ten správný výchozí materiál pro jednání vlády a diskusi nad rozšířením zákazů jízdy. Tato studie byla ze strany dopravců zásadně odmítnuta a díky své kvalitě je též otázkou, zda byla skutečně zpracována uvedenými kapacitami.

Pomineme-li fakt, že hned v úvodu jsou zmiňována vozidla nad 12 tun, i když zákazy jízdy se týkají vozidel nad 7,5 t, tak za alarmující lze považovat fakt, že celá studie je postavena na datech o nehodovosti vozidel nad 3,5 tuny, případně je argumentováno nehodovostí všech vozidel, či účastí nákladních vozidel bez přímého zavinění. Lze jen spekulovat o důvodech tohoto bezprecedentního zkreslení dat, ale určité vysvětlení můžeme najít již v samém úvodu studie, kde je konstatováno, že je třeba v prvé řadě naplnit programové prohlášení bez ohledu na opodstatnění a dopady navrhovaného rozšíření.

2. Je nehodovost skutečným důvodem?

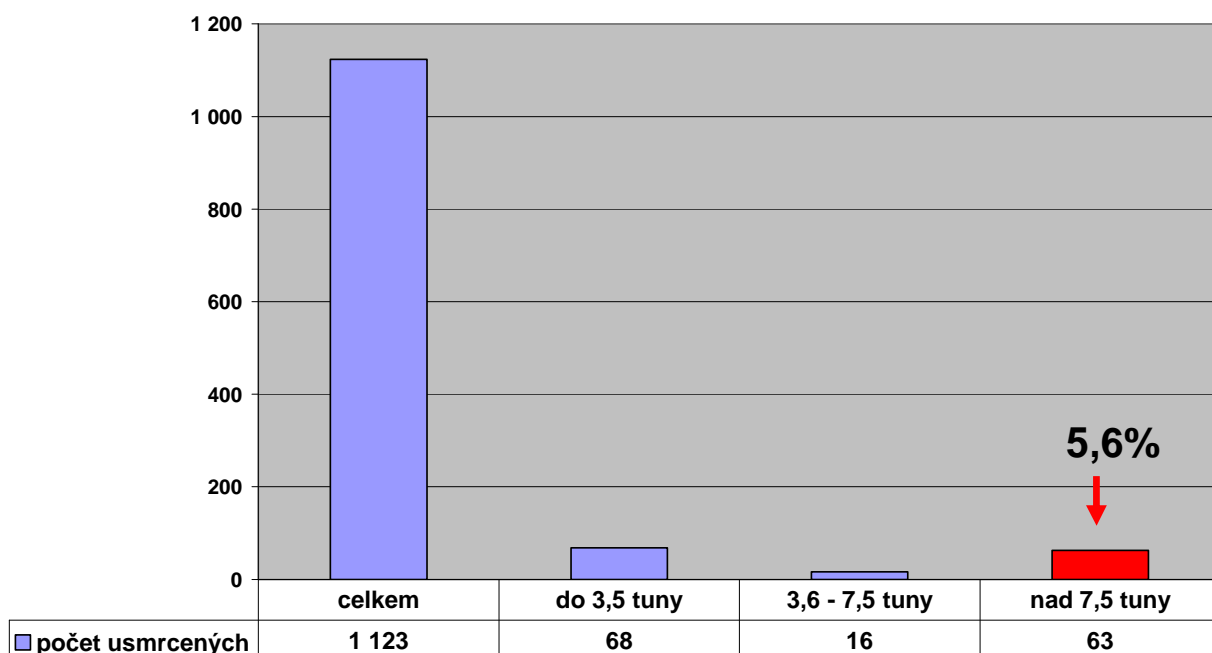
Jedním a velmi často i jediným argumentem Strany zelených pro rozšíření pátečních zákazů jízdy je nutnost řešit dramatickou nehodovost a podíl na úmrtích na našich silnicích ze strany nákladních vozidel, která jsou velmi často prezentována Stranou zelených, i díky jejich manipulaci s daty některými médii, jako vraždící monstra. Nechme proto hovořit suchá čísla ze statistik Policejního prezidia. Tentokrát pro vozidla, kterých se skutečně zákaz jízdy týká.

Počet nehod za rok 2007



Graf č. 1: Počty nehod dle hmotnostních kategorií na celé síti za rok 2007

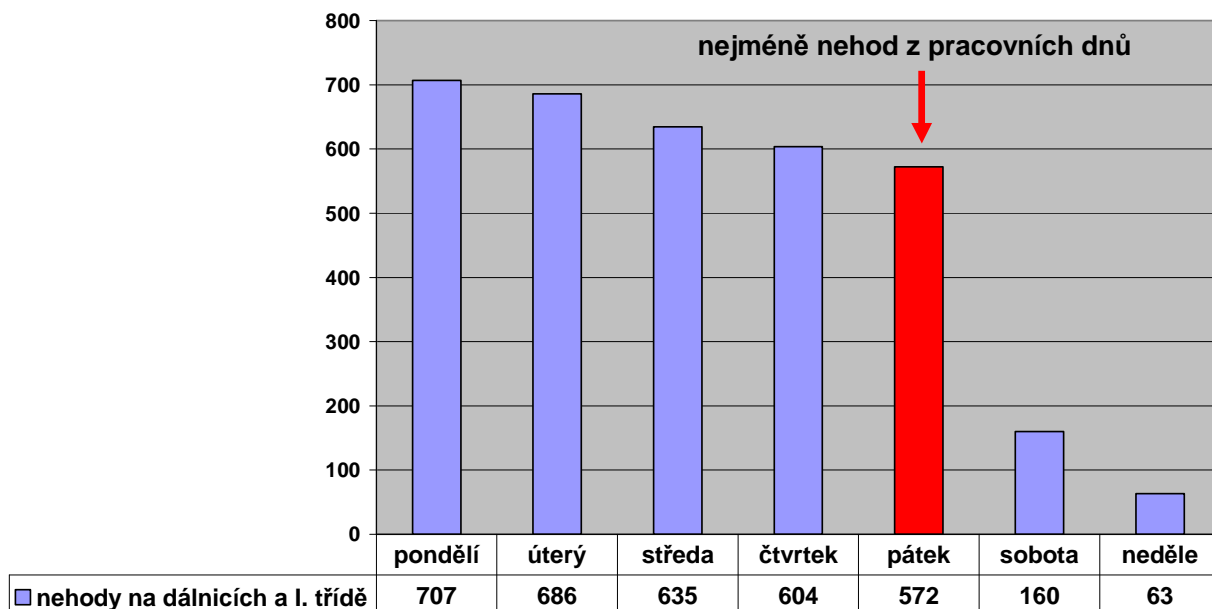
Počet usmrcených za rok 2007



Graf č. 2: Počty usmrcených dle hmotnostních kategorií na celé síti za rok 2007

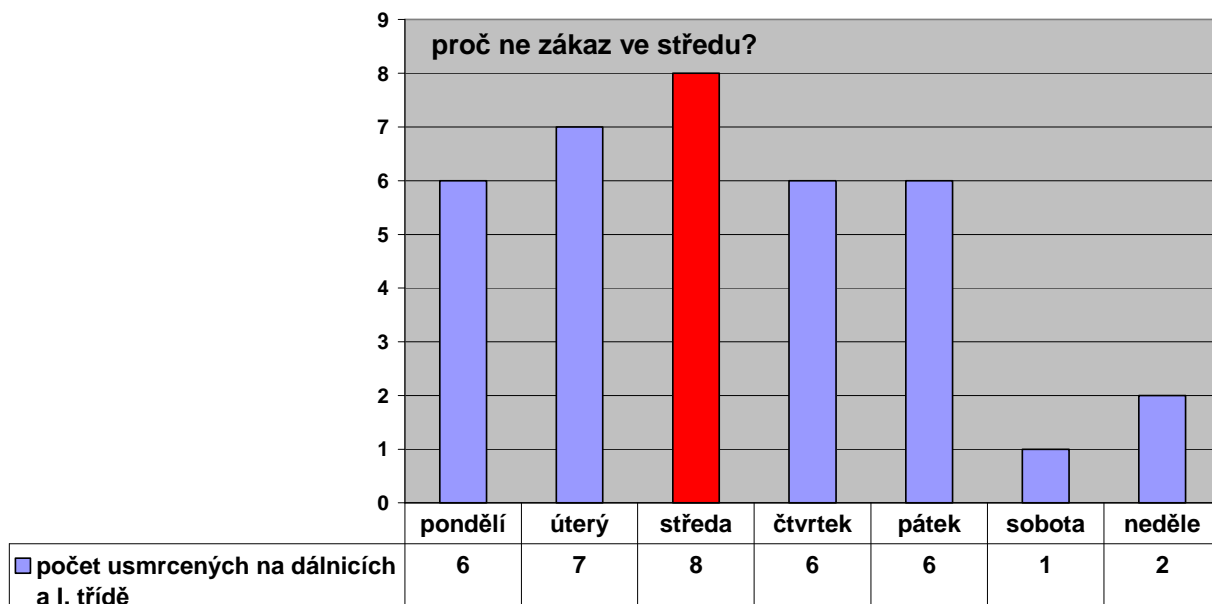
Pro větší objektivitu je třeba ještě blíže prozkoumat nehodovost na dálnicích a silnicích I. třídy, pro které zákaz jízdy platí a případně se blíže podívat na pátky v navrhovaných časech.

Počet nehod zaviněných řidiči nad 7,5 t na dálnicích a silnicích I. třídy

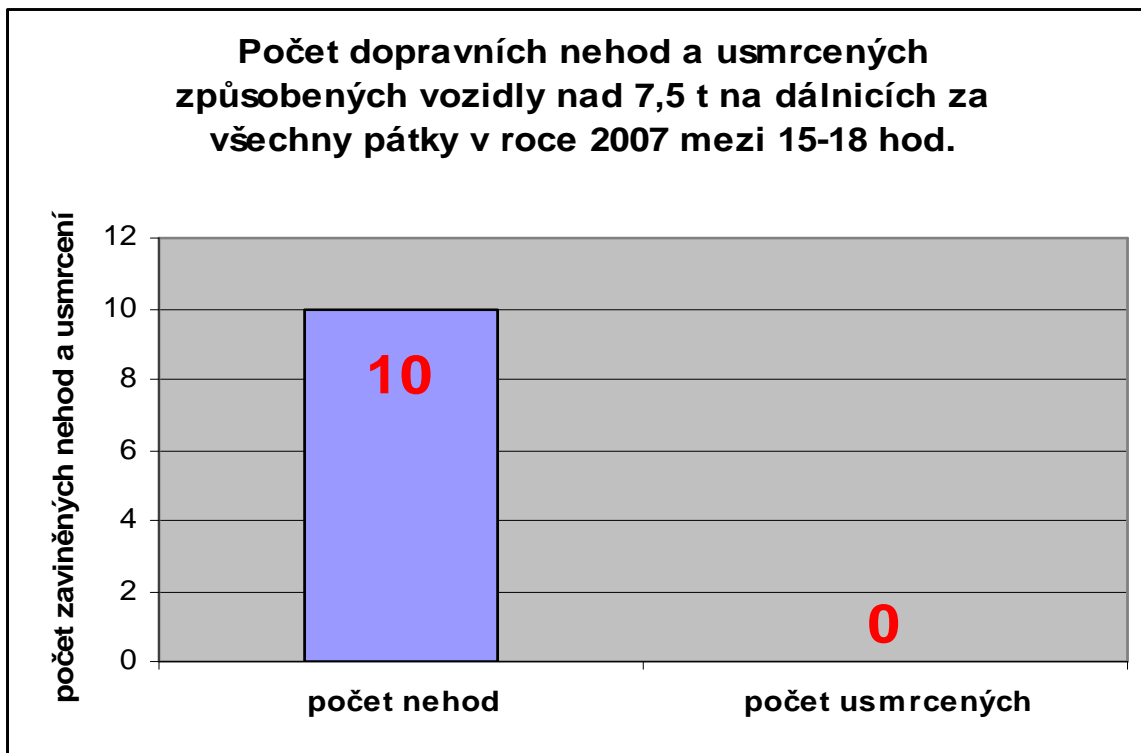


Graf č. 3: Počty nehod zaviněných vozidly nad 7,5 t na dálnicích a silnicích I. tř. po dnech za rok 2007

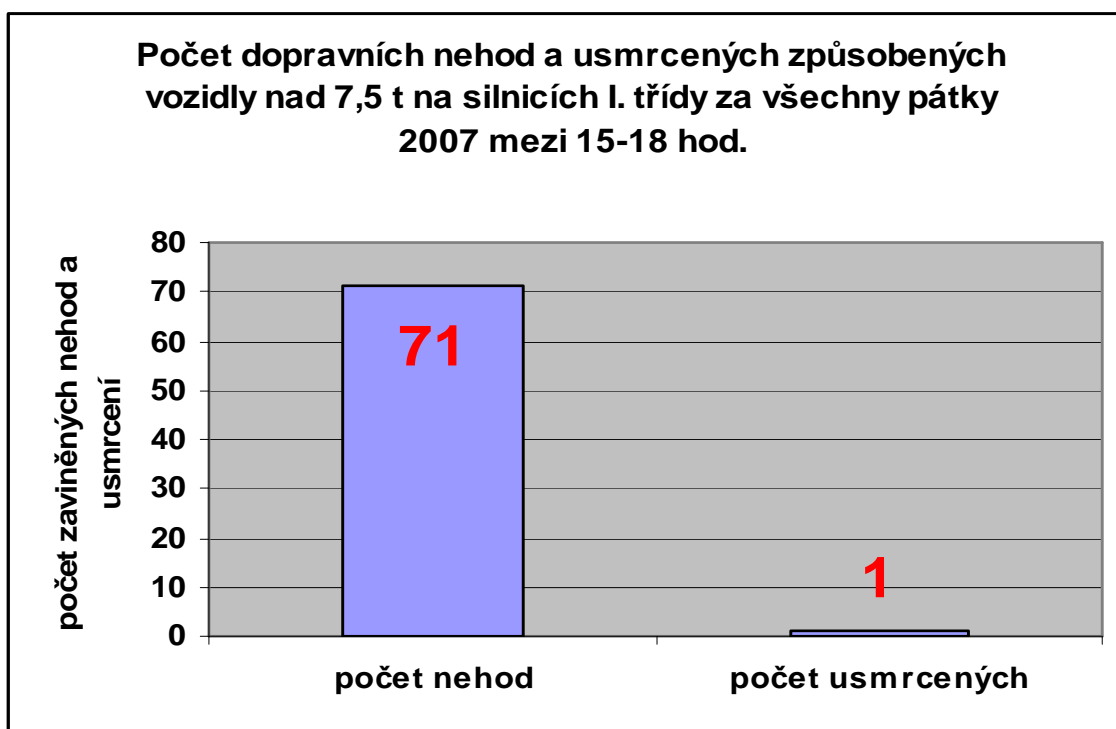
Počet usmrcených řidiči nad 7,5 t na dálnicích a silnicích I. třídy



Graf č. 4: Počty usmrcených vozidly nad 7,5 t na dálnicích a silnicích I. tř. po dnech za rok 2007



Graf č. 5: Počty nehod a usmrcených vozidly nad 7,5 t **na dálnicích**, za všechny pátky mezi 15.00-18.00 hod. za rok 2007



Graf č. 6: Počty nehod a usmrcených vozidly nad 7,5 t **na silnicích I. třídy** za všechny pátky mezi 15.00-18.00 hod. za rok 2007

Z výše uvedených statistik vyplývá, že nákladní vozidla nad 7,5 t na dálnicích a silnicích I. třídy v pátek odpoledne rozhodně nejsou tím největším problémem. Navrhovaným opatřením Strany zelených by se v roce 2007 podařilo snížit nehodovost o 81 nehod (z celkových 182 736 nehod) a počet mrtvých o 1 (z celkových 1 123). Řešení nehodovosti na českých silnicích je tudíž třeba hledat jinde.

3. Dopady na sociální podmínky řidičů a nesoulad s ostatním právem EU

Pracovní výkon profesionálních řidičů regulují velmi striktní legislativní normy (zejména Nařízení EU 561/2006). Mimo jiné se jedná o jasná pravidla pro doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby denního a týdenního odpočinku, ale maximální pracovní dobu, délku pracovní směny, atd.. Při vynuceném přerušení výkonu řidiče i po dobu 3 hodin (15-18 hod. navrhovaný zákaz jízdy v pracovní den pátek) musí řidič pauzu protáhnout na min. 9 hodin tak, aby mu byla počítána do denního odpočinku, případně může ještě velmi krátkou dobu řídit, kdy ale narazí na týdenní limit výkonu. Z tohoto důvodu bude nucen vyložit náklad v lepším případě až v sobotu a nastoupit povinný týdenní odpočinek v rozsahu 45 hodin později. Tím pádem nebude moci opět nastoupit do práce na začátku dalšího pracovního týdne. Tím se zvýší potřeba řidičů a aut, nehledě na fakt, že mnoha řidičům bude znemožněno trávit víkend s rodinou.

Zejména z tohoto důvodu je navrhovaný zákaz prakticky neproveditelný s významnými negativními sociálními dopady na práci řidičů. Nepřímo může toto opatření znamenat nejen zvýšenou potřebu řidičů, ale i nákladních vozidel s negativními dopady na životní prostředí.

4. Nedostatek parkovišť

Dalším důvodem praktické neproveditelnosti i stávajícího zákazu jízdy v pátek o prázdninách, natož jeho rozšíření, je naprosto markantní nedostatek parkovacích míst pro nákladní vozidla na celé dálniční a silniční síti, zejména pak na hlavní tranzitní trase Rozvadov – Břeclav. Dle sčítání firmy CityPlan z roku 2007 je aktuálně na této trase **ve směru Z - V cca 500 disponibilních parkovacích míst a v opačném V - Z cca 600 parkovacích míst**. Dle studie ČVUT je možné pouhým přemalováním značení získat až 2600 disponibilních parkovacích míst na dálnicích. Dle dat z elektronického mýtného systému se přitom každý pátek odpoledne **pohybuje jen na zpoplatněné síti cca 14 000 vozidel nad 12 t (přitom zákazy se týkají vozidel nad 7,5 t, ale naopak některé přepravy jsou ale ze zákazu jízdy vyjmuty – odhad cca 30%). Kde tedy bude parkovat zbylých cca 7 500 vozidel?** Na většině území jsou již dnes řidiči nákladních vozidel nuceni vykonávat své bezpečnostní přestávky v naprosto katastrofálních hygienických podmínkách.

Již 2 roky každé prázdniny v pátek mezi 17. a 21. hodinou si profesionální řidiči mohou vybrat ze dvou špatných řešení. Špatně zaparkovat, vystavit se riziku pokuty a případně ohrozit ostatní účastníky silničního provozu například parkováním v příjezdových pruzích k čerpacím stanicím, jak jsme toho již dnes svědky, nebo pokračovat v jízdě i přes zákaz jízdy a vystavit se postihu trestnými body a pokutou s možností ztráty řidičského průkazu, a tím pádem i zaměstnání. Každé léto jsou tisíce profesionálních řidičů obětí této legislativní pasti.

V době mimo prázdniny, kdy je objektivně ještě vyšší intenzita provozu nákladních vozidel, hrozí navíc dopravní kolaps a zablokování čerpacích stanic s negativním dopadem na ostatní motoristy. **Z výše uvedených čísel vyplývá, že ani masivní budování odstavných ploch nemůže zajistit realizovatelnost zastavení nákladní silniční dopravy v pracovní den, kterým pátek je.**

5. Situace v okolních státech

Je pravdou, že po poslední novele je celkový počet zakázaných hodin v okolních státech vyšší. Za zmínku stojí ale fakt, že rozdíl je v časech, kdy na dálniční a silniční síti je minimální provoz (v letních měsících sobota po 13. hod., po celý rok období od sobotní půlnoci do nedělního oběda). Nicméně v minulosti česká úprava zákazů jízdy alespoň sjednocovala zákazy jízdy s Německem a Slovenskem. Obecné zákazy jízdy v okolních

státech uvádí následující tabulka (bez regionálních specifik). Důležité také je, že celoroční zákaz jízdy v pátek neexistuje v žádné jiné zemi EU (kromě Řecka z důvodu turistického ruchu), prázdninový páteční zákaz jízdy v Polsku má důvod v neexistenci dálniční sítě a 40 % členských zemí EU neuplatňuje zákaz jízdy vůbec žádný (Belgie, Velká Británie, Dánsko, Estonsko, Finsko, Irsko, Litva, Lotyšsko, Nizozemí, Švédsko). Rakousko navíc ještě uplatňuje noční zákaz jízdy v době od 22.00 do 5.00 hod., ze kterého ale mají výjimku vozidla splňující hlukový limit označená písm. L v zeleném terčíku, což splňují všechna novější vozidla. Zdroj: Ministerstva dopravy, národní sdružení dopravců, Mezinárodní unie silniční dopravy.



	CZ		D		SK		A		PL**	
	rok	prázd.	rok	prázd.	rok	prázd.	rok	prázd.	rok	prázd.
pátek	-	17-21	-	-	-	-	-	-	-	18-22
sobota	-	7-13	-	7-20*	-	7-20	15-24	15-24	-	8-14
neděle	13-22	13-22	00-22	00-22	00-22	00-22	00-22	00-22	-	8-22
Celkem	9	19	22	35	22	35	31	31		24

*D prázdninové sobotní zákazy 7-20 hod. jen na vybrané síti

**PL mimo prázdniny vozidla nad 12t jen ve dnech státních svátků 8-22 a jejich předvečer 18-22 hod.

Z výše uvedeného vyplývá, že zavedení celoročního pátečního zákazu jízdy by bylo evropským unikátem a dále, že nižší počet zakázaných hodin v ČR je zejména v méně exponovaných časech o víkendech. Největším rizikem je hromadění nákladních vozidel na hraničních přechodech a jejich vypuštění v 18 hod. do měst a obcí.

6. Co se v pátek zadrží, v pondělí hrozí zácpou

Dalším problémem spojeným s celoročním pátečním zákazem jízdy je přesun dopravy do jiných časů před a po zákazu, protože objem zboží, které musí být přepraveno, zůstává stejný. Zejména v pondělí jsou již dnes intenzity na takové úrovni, že přesunutí části dopravy do pondělního dopoledne hrozí dopravním kolapsem, zejména v okolí Prahy a Brna. Celá situace může připomínat postupné napouštění přehrady před a v době zákazů jízdy a následné protržení hráze. Situace je také komplikovanější vstupem ČR do Schengenského prostoru a uvolněním kontrol na hraničních přechodech. Dále se dá očekávat tlak na využití většího počtu vozidel se všemi negativními dopady na kongesci, nehodovost a životní prostředí.

7. Ekonomické dopady na dopravní firmy

Odhad je počítán na spodní či minimálně možné úrovni a dle dostupných ověřitelných dat. Celková výše dopadu na české a zahraniční dopravce je odhadnuta na cca 1,7 mld. Kč, z čehož cca 1 mld. Kč připadá na české dopravce (viz separátní příloha). Odhad dopadů na automobilový průmysl a ekonomiku již dříve poskytl pan Šípek ze Sdružení automobilového průmyslu (SAP).

8. Závěr

Stručně shrnuto:

- rozšíření zákazů jízdy **nepomůže** snížení nehodovosti a počtu mrtvých na našich dálnicích a silnicích
- rozšíření zákazů jízdy je v praxi **nerealizovatelné** z důvodu evropských **sociálních předpisů** zavazujících řidiče k dobám řízení a odpočinku
- rozšíření zákazů jízdy je v praxi **nerealizovatelné** z důvodu **nedostatku parkovišť**
- rozšíření zákazů jízdy bude paradoxně vytvářet tlak na **větší počet nákladních vozidel** se všemi negativními dopady na kongesce, nehody a životní prostředí
- rozšíření zákazů jízdy **způsobí dopravní kolaps** v dobách před a po zákazech jízdy
- ... a to vše za 1 mld. Kč ekonomických dopadů na české dopravce, další miliardy Kč dopadů do ekonomiky a z dlouhodobého pohledu dopadem do peněženek nás všech!!!

V Praze dne 12. září 2008

Ing. Martin Špryňar
generální tajemník
Sdružení ČESMAD BOHEMIA