

Pražský (ne)mysl

Stará liazka Euro 2 beztestně projíždí zónou, kam nesmí ani nákladní auta Euro 3. Koho to zajímá a kdo by měl nové omezení kontrolovat?

foto autor



■ Vydali jsme se po stopách nákladních automobilů, které vjíždějí do pražských zón s dopravním omezením. K přístupu potřebují písemný „souhlas“ od magistrátu, která může mít jednorázovou až roční platnost, avšak musí mít jasně vyplněné údaje.

Musí? Vypadá to, že ne zcela. O tom také svědčí odpovědi přímo z pražského magistrátu (viz samostatný článek) na námi zasláný ofocený souhlas s vjezdem do zóny opatřený razítkem úřadu a vlastnoručním podpisem tamního šéfa oddělení silničního správního úřadu Miroslava Rajcharta. Na tomto souhlasu chyběla v rozporu s předpisy jak registrační značka vozidla (tedy byla ve skutečnosti přenosná na vozidla stáří jednoho až „sta“ let), tak nebyla

jasně vymezena trasa. Navíc chybělo datum vydání souhlasu, tedy nebyla zcela splněna podmínka, že souhlasy k vjezdu do zón s dopravním omezením musí být na dobu určitou. Dle výrazu „doba určitá“ musí být ohraničena od a do a nikoliv pouze s datem ukončení platnosti. Jedno povolení, tři nedodržené podmínky, ale podpis výše uvedeného vedoucího oddělení na magistrátu nechyběl. Jak je to možné?

Hodně zádrhelů

Pohled na realitu provozu v pražských zónách s dopravním omezením pro nákladní vozidla po osmi měsících působnosti nových podmínek pro udělování povolenek (od Euro 4 nebo nižší emisní limit s dodatečným filtrem

pevných částic) připomíná spíše džungli. V ní jsme zaznamenali vozidla všeho druhu.

Začneme poctivci s vylepeným souhlasem na čelním skle. Musí o ně žádat na magistrátu s měsíčním předstihem (kdo dnes ví minimálně měsíc dopředu, že bude mít krátkodobou práci v modré pražské zóně).

Souhlas bez registrační značky

Zaznamenali jsme také souhlas na nákladních vozech, které musely být vyrobené před rokem 2006 (od října 2006 začalo platit Euro 4), tedy nesplňovaly podmínku pro udělení souhlasu dle usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2238 ze dne 18. prosince 2012, že od ledna 2013 mohou dostá-

vat povolenky pouze vozidla minimálně Euro 4.

Samozřejmě jsme se dívali na výfukový trakt, zda do něj vozy nemají dodatečně namontovaný filtr pevných částic, což je jediná povolená výjimka magistrátu pro uznání Euro 4 u vozidel starších, a tudíž je možné jim souhlas udělit. Jak se objevily souhlasy na automobilech Euro 3 a ještě horších bez dodatečně namontovaného filtru sazí ví asi jen málokdo. Je fakt, že když je magistrát schopen vydat souhlas k vjezdu bez udání registrační značky, na jejímž základě by měl zkontrolovat příslušnost vozidla do emisní kategorie a splnění či nedodržení základní podmínky, pak lze asi všechno. Autor článku si vzpomíná na jedno působivé vyprávění herce Miroslava Donutíla, které končilo slavnou větou: V Rusku je možné všechno. Nejen v Rusku.

Filtr skutečně

Přehlédnout ve výfukovém řetězci domontovaný filtr pevných částic - válec o objemu cca 75 litrů - u vozidla stojícího na semaforu nelze.

Jak je možné, že strážníci Městské policie Praha nechají taková auta jezdit uvnitř hlavního města a stačí jim pouze nejasným způsobem získaná povolenka na čelním okně? Těžko po nich vyžadovat, aby znali pojem filtru pevných částic, ale při vizuální kontrole automobilu staršího devíti let by měli hledat v podvozku aspoň nějaký plechový válec. Nenajdou-li jej, nemůže být takového u vozidla s povolením vše v pořádku.

Najdou se vždy různé cesty a cestičky, jak dosáhnout svého, ale na Policii i Městské policii hl. m. Prahy leží tíha kontroly a vymáhání toho, co má skutečně přinést čistší ovzduší v Praze. Ti poctiví, kteří nakoupili novější vozidla či na starší nechali namontovat filtr pevných částic, mohou být cílem posměchu těch, kteří spoléhají na dosavadní laxnost kontrolních orgánů či si nejasným způsobem pořídili povolenky na čelní sklo.

Význam jen naoko?

Smysl omezení směřuje k čistšímu ovzduší v metropoli. U nákladních vozidel nad šest tun jde o oblast od Bubenče na severu až po Braník

na jihu, užitkové automobily přes 3,5 až po šest tun nesmějí v pondělí až pátek v době 8-18 hod. do vnitřní Prahy zahrnující z velké části Hradčany, Malou Stranu, Josefov, Staré a Nové Město.

Usnesení platné v Praze od ledna letošního roku a přeformulované do praktických důsledků zjednodušeně říká: Nechceš-li či spíše nemůžeš-li si koupit nové či použité užitkové vozidlo nad 3,5 tuny mladší osmi let (Euro 4 a lepší), máš v podnikání smůlu.

V červnovém vydání AutoProfi jsme se zajímali o to, kolik povolení pražský magistrát během prvních čtyř měsíců letošního roku udělil (632 pro vozidla 3,5-6 tun, 1761 povolenek pro těžší automobily a dále bylo zlegalizováno 342 autobusů k vjezdu do tzv. červené zóny společně s nákladními automobily 3,5-6 tun. Během čtyř měsíců Městská policie Praha zjistila 232 přestupků proti značce „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“, ale dle její mluvčí nevidují zvláště přestupky proti značce „Zóna s dopravním omezením“ týkající se nákladních automobilů a autobusů.

Ladislav ČERNÝ



Zdroj: Technická správa komunikací Praha

OTÁZKY PRO MĚSTSKOU POLICIÍ HL. M. PRAHA

Co konkrétního (souhlas na okně, u vozidel Euro 3 s dodatečně namontovaným filtrem pevných částic, doklad o jeho montáži,...) mají strážníci Městské policie Praha kontrolovat při podezření z vjezdu neoprávněného vozidla do výše popsané vyhrazené zóny?

Strážníci kontrolují povolení k vjezdu do „Zón s dopravním omezením“ IP 25a v režimu zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 3,5t resp. 6t. Tato povolení k vjezdu vydává Magistrát hl. m. Prahy resp. jednotlivé městské části. Pro strážníka je tedy rozhodující „povolení k vjezdu do těchto zón“ vydané příslušným orgánem.

Jaký by byl postih (pokuta + body) za dvojitý přestupek při vjezdu do vyhrazené zóny vozidlem: a) bez povolení + b) nesplňujícího podmínky pro udělení

povolení (vozidlo Euro 3 a nižší kategorie bez dodatečně namontovaného filtru sazí)?

Řidiči výše uvedených vozidel (NA nad 3,5t resp. 6 t), kteří bez „povolení“ nerespektují příslušnou místní úpravu se dopouštějí přestupku dle z. č. 361/2000 Sb. § 125c odst. 1 písm. k). Tento přestupek je strážník oprávněn projednat v blokovém řízení s maximální výší pokuty do 2000 Kč. Za takovéto protiprávní jednání nejsou řidiči přidělovány body v bodovém systému.

Uvažujete o masivnější kontrole dodržování Usnesení rady HMP č. 1854 z listopadu 2010 o zákazu vjezdu nákladních vozidel do příslušných vyhrazených zón (3,5-6 tun/ nad 6 tun)?

Strážníci kontrolují dodržování zákazu vjezdu do těchto zón v rámci úkolů běžného výkonu služby.

OTÁZKY PRO PRAŽSKÝ MAGISTRÁT

Jaký vidíte přínos v tom, že od začátku letošního roku by do zón s dopravním omezením pro nákladní automobily a autobusy neměla vjíždět vozidla nesplňující emisní požadavek Euro 4 (nebo vozidla s dodatečně namontovaným filtrem pevných částic)?

Mělo by se především snížit zatížení centra města emisemi z provozu nákladních automobilů, jako další pozitivní dopady by mělo být snížení počtu nákladních vozidel zajíždějících do centra města (část dopravců, kteří do konce r. 2012 měli souhlas k vjezdu je od 1. 1. 2013 nedostala), a tím i snížení prašnosti v centru města. Jako příklad lze uvést, že z hlediska emisí je nejvyšší přípustné množství pevných částic PM 10 u motorů splňujících emisní normu Euro 4 pouze 25% hodnoty platné pro Euro 2 (původní podmínka od r. 2007).

Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2238 ze dne 18. 12. 2012 s platností od 1. ledna 2013 je jedna věc, druhou však je vymáhání nového nařízení. Jak vyhodnocujete jeho půlroční (ne)dodržování?

Vzhledem k tomu, že z hlediska dozoru jak Městské policie hl. m. Prahy, tak Policie ČR se vůbec nic nezměnilo (pro vjezd do zóny zákaz vjezdu je potřeba

prakticky stále stejný souhlas k vjezdu), nedošlo podle našeho názoru k žádnému zásadnímu nárůstu počtu vozidel, která by do zóny vjížděla bez povolení. Dopravci zřejmě předpokládali zvýšený dozor, a proto bez platného souhlasu do zóny nezajížděli, přesto policie zadržela po 1. ledna 2013 několik neplatných souhlasů k vjezdu (platnost jim skončila nejpozději 31. 12. 2012).

Tvrdíte, že souhlas se vždy vydává na konkrétní registrační značku (kvůli kontrole emisní kategorie vozidla). Jak je možné, že na fotografii souhlasu s razítkem a podpisem Miroslava Rajcharta jsou registrační značka vozidla a jeho typ nahrazeny názvem dopravní firmy mající x různých starých vozidel různých emisních kategorií?

V mimořádných případech, kdy objednatel dopravy není schopen dopředu sdělit RZ vozidla, je výjimečně vydáván krátkodobý souhlas k vjezdu na objednavatele dopravy, tedy bez RZ s maximálním omezením pohybu vozidla v zóně formou specifikace trasy a cíle cesty. (Na vyfocení souhlasu je cíl specifikován „dle záznamu o provozu vozidla“ – tedy bez minimálního omezení provozu vozidla, pozn. redakce).

YDANÝ SOUHLAS – MÍSTO REGISTRAČNÍ ZNAČKY JE NÁZEV FIRMY



INZERCE

1. Homologovaný zachycovač pevných částic v výfukových plynůvznetových motorů pro Českou republiku, který Vám umožní volný vjezd do všech evropských měst s emisními zónami a sníží poplatky za mýtné.

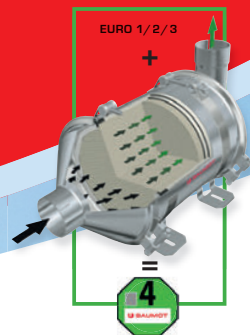
Baumot filtr pevných částic – účinný, certifikovaný, spolehlivý



Volná možnost jízdy a vjíždění do centrálních zón měst, kde se vyžaduje zvýšená ochrana životního prostředí.



Chránit životní prostředí a přitom ušetřit na poplatcích za mýtné.



EURO 1/2/3

+ swiss technology

4

BAUMOT

PRO MOTOR Servis s.r.o. Car-Tour spol. s r.o. Minitrans Servis s.r.o. VDL Bus & Coach s.r.o. Auto gama s.r.o. MAN Truck @ Bus s.r.o. Scania CZ s.r.o.
+420 606 754 404 +420 602 316 526 +420 603 225 334 +420 728 397 575 +420 602 424 660 +420 736 620 161 +420 739 543 520

I inovativní následná úprava výfukových plynů