

"Trnovčani ne bomo žrtve avtoprevoznikov" (2)

Avtoprevozniki, člani Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije, odločno nasprotujejo izjavam gospoda Karla Vurcerja, ki prevoznike predstavlja kot nekaj slabega, škodljivega in nevarnega, ob tem pa se ne zaveda oziroma pozablja, da brez njihovega težkega dela ne bi bilo mogoče učinkovito oskrbovati ne le prebivalcev, temveč tudi našega gospodarstva. Če bi domačim cestnim prevoznikom odvzeli pravico voziti po slovenskih cestah, bi bilo to podobno, kot če bi kmetu vzeli dostop do njive (do katere se pelje s kmetijsko mehanizacijo, ki še bolj onesnažuje okolje in je v primerjavi s tovornimi vozili na cesti tudi bolj nevarna), trgovcu v trgovino ali podjetniku v svoj obrat.

Na tiskovni konferenci v OOOZ Maribor, ki je bila 4. 6. 2010, so avtoprevozniki opozorili na nekaj problematičnih odsekov, kjer je prepovedan promet za tovorna vozila nad 7,5 t. Med drugim so opozorili tudi na cesto Senarska-Ptuj. Gospod Vurcer, ki je bil na tej konferenci prisoten, je izrazil nestrinjanje s tem, da bi to cesto odprli za tranzitni promet. Za to pobudo so se mu prevozniki zahvalili in ga seznanili s predlogom tamkajšnjih avtoprevoznikov, da se na tej cesti omeji prevoze tovornih vozil domačih in tujih cestnih prevoznikov, ki so v tranzitu prek naše države. Po znanih podatkih je bila na tej cesti večina takšnega prevoza.

Slovenski prevozniki razumejo prebivalce, ki živijo ob prometnih cestah, hkrati pa pričakujejo, da bodo tudi

njih razumeli, saj prevažajo blago za potrebe občanov in gospodarstva. Normalno je, da se želi blago pripeljati po najkrajši poti in v najkrajšem času, saj to pomeni večjo gospodarsko učinkovitost našega gospodarstva in naše države. Tako cestni prevozniki, enako pri nas kot v drugih državah, prepeljejo 80 odstotkov vsega transportiranega blaga "od vrat do vrat" v dogovorjenem času (just in time).

Gospod Vurcer v omenjenem članku navaja, da cesto Senarska-Ptuj vsak dan prevozi približno 800 tovornih vozil, kar absolutno ne drži. Po podatkih uradnega števca prometa v kraju Gočova (števec št. 338, PLDP - povprečni letni dnevni promet), ki meri število težkih tovornih vozil, je v letu 2007 na tej cesti v obeh smereh v povprečju peljalo 2964 različnih vozil na dan, od tega je bilo le 271 tovornih vozil z več kot 7 tonami skupne teže, kar znaša le okoli 9 odstotkov vseh. Leta 2008 se je skupni delež vseh vozil povečal na 3205 s tem, da se je delež tovornih vozil znižal na 112, torej na 3 odstotke. Podatki iz leta 2009 kažejo povečanje števila vseh vozil na 3579, od tega je bilo le 4 štiri tovornih vozil. Iz teh podatkov je torej razvidno, da cesto Senarska-Ptuj v obeh smereh v poprečju prepelje okoli 5 do 10 tovornih vozil na uro.

Če je gospod Vurcer pristaš ekologije, avtoprevozniki upajo, da tudi podpira manjšo porabo goriva. Z odprtjem lokalne ceste Senarska-Ptuj bi zagotovo prispevali k manjšemu onesnaževanju okolja s plini in sajami, kot če tovorna vozila vozijo po 30 kilometrov daljši poti. Tudi glede varnosti prometa gospod Vurcer kot zagovornik omejevanja transporta blaga zadeve ne pozna dovolj dobro

ali pa namenoma zavaja javnost, saj statistični podatki o prometnih nesrečah, ki so objavljeni na spletni strani ministrstva za notranje zadeve, kažejo, da se na omenjeni cesti v letih od 2007 do 2009 kljub večjemu (osebne-mu) prometu število prometnih nesreč zmanjšuje. Leta 2007 je bilo 61, leta 2008 je bilo 44, 2009 pa 17 prometnih nesreč, ki so se končale s hudo telesno poškodbo. Od tega sta bili v le dveh nesrečah udeleženi tovorni vozili. V tem času sta bili na tej cesti tudi dve nesreči s smrtnim izidom, vendar v njih tovorna vozila niso bila udeležena. Od leta 2007 do 2009 sta bila na cesti Senarska-Ptuj v hudih prometnih nesrečah udeležena le 2 odstotka tovornih vozil. Upravičeno se torej sprašujemo, kdo na tej cesti predstavlja večjo nevarnost.

Predstavniki cestnih prevoznikov so glede vprašanja, ki zadeva vožnjo prevoznikov po lokalnih cestah, seveda pripravljene iskati kompromise s prebivalci. Seveda pa ne podpirajo omejevanja, ki se uveljavlja brez razloga in domačim prevoznikom prepoveduje prevoze na domačih cestah, kjer so še včeraj vozili brez ovir. Tudi v drugih državah imajo omejitve tovornega prometa - največ jih je v tranzitnem prometu. Prevozniki lahko na tak način brez ovir dostavijo blago in ga odpeljejo, avto odpeljejo na servis ali dolivanje goriva, si spočijejo na poti in se tam lahko tudi olajšajo in okrepčajo. Od tega pa imajo koristi tudi občani, ki tam živijo. Mislimo, da se morajo ljudje, ki razmišljajo podobno kot gospod Vurcer, zavedati, da je čas, ko so blago vozili furmani s konji, dokončno minili.

Bojan Pečnik, mag. logistike
Sekretar Sekcije za promet pri OZS

VICED,

21-06-2010