

TECHNOLOGIE ŁĄCZENIA KAROSERII

Homologowane urządzenia do prowadzenia napraw powypadkowych nowoczesnych karoserii samochodowych



ZGRZEWARKI INWERTEROWE



NITOWNICE



LUTOSPAWARKI

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI

ul. Hodowlana 45
86-005 Białe Błota

tel. 52 363 33 43
kom. 664 214 429

sklep@herkules-sc.pl
www.herkules-sc.pl



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:
ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
autonaprawa@technotransfer.pl
Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
money.com, SKF



SCT

Lokalni politycy wyruszyli na wojnę ze społeczeństwem. O co tu chodzi? Otóż w największych miastach polski, takich jak Warszawa, Kraków czy Wrocław, ich władarze postanowili, nie licząc się w ogóle z opinią publiczną, na siłę wprowadzić Strefy Czystego Transportu (SCT). Gdyby chodziło tu o ściśle centrum miast, to można by to przyjąć, jednak proponowane strefy SCT w tych miastach obejmują znaczny obszar. Jeśli chodzi o Warszawę, SCT ma objąć takie dzielnice, jak: Śródmieście, Żoliborz i Praga Północ, prawie całą Ochotę i Pragę Południe, większość Mokotowa i około połowę Woli. W przypadku Wrocławia są to osiedla: Kleczków, Nadodrże, Ołbin, Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie, Stare Miasto, Przedmieście Świdnickie i Szczepin. Natomiast Kraków ma być w całości objęty Strefą Czystego Transportu.

Opór społeczny jest bardzo silny. We Wrocławiu i Krakowie dochodzi do protestów, manifestacji i pikiet pod urzędami. Władze lokalne robią wszystko, aby maksymalnie ukryć plany dotyczące stref przed lokalnymi społeczeństwami. W mediach głównego nurtu, jeśli już pojawiają się jakiegokolwiek informacje na temat wprowadzania stref SCT w największych miastach w Polsce, to są one szczątkowe i pozytywnie nastawione do wprowadzanych stref. W mediach lokalnych też trudno szukać na ten temat rzetelnych danych. Tymczasem, z dostępnych, przekazywanych przez organizacje społeczne, informacji wynika, że 60-70% mieszkańców tych miast jest przeciwko strefom SCT – o tym się, niestety, w ogóle nie mówi.

Mało tego, konsultacje społeczne prowadzone są w sposób urągający standardom demokracji. Dam przykład z Wrocławia, bo tu jestem najlepiej zorientowany i mam bezpośredni kontakt ze społecznikami, którzy walczą przeciwko Strefom Czystego Transportu. We Wrocławiu, pierwszy, otwarty etap konsultacji zmiażdżył pomysły miasta, więc drugi ograniczono do 20 wybranych w dość niejasny sposób osób. 20 osób na 750 tys. mieszkańców! Co więcej, z dyskusji wykluczono nawet rady osiedli, a miasto wydało duże pieniądze na kampanię reklamową mającą przekonać mieszkańców do SCT.

W pierwszym etapie konsultacji wykazano m.in., na podstawie badań naukowych i na przykładach z innych miast europejskich, że strefa SCT nie tylko nie poprawi czystości powietrza (za zanieczyszczenia w stolicy Dolnego Śląska odpowiada przede wszystkim tzw. emisja niska, czyli z zabudowy jednorodzinnej), ale wręcz ją zwiększy. Zwiększy również korki w mieście. Zmieniona zostanie jedynie struktura osób poruszających się po mieście. Wprowadzenie strefy spowoduje bowiem, że niewielkie, starsze samochody, takie jak Deawoo Tico czy Peugeot 206, należące do mniej zamożnych ludzi, często emerytów, zastąpione zostaną wielkimi SUV-ami, o kilkukrotnie wyższej emisji CO₂, za to nowymi i należącymi do ludzi bogatych. Innymi słowy, radnym chodzi nie tyle o dobro mieszkańców, co o wypchnięcie „biedoty” z miasta.

Nie wiem, jak nasi władarze wyobrażają sobie załatwienie spraw mieszkańców województwa i miasta w urzędzie czy wizytę u lekarza. Zbiorowa komunikacja w dużych aglomeracjach nieodmaga. Nie stworzono też sieci parkingów typu Parkuj i Jedź. Wiele osób nie ma też pieniędzy na taksówkę i nie wyobrażam sobie, w jaki sposób, zwłaszcza w zimie, 70-letnia staruszka ma skorzystać z roweru czy hulajnogi elektrycznej, do czego zachęcają władze lokalne, żeby dojechać do szpitala...

Marcin Bieńkowski
Marcin Bieńkowski