

Report: 22.09.2023 07:55:00 - 25.09.2023 07:55:00

Články v reportu: 12 Duplicitní (Odstraněné): 25

[ Celkový počet článků: 37 ]

Instituce (1)

Instituce (1)

ČESMAD BOHEMIA (2)

ČESMAD BOHEMIA (1), mluvčí (1)

Doprava (6)

Nákladní doprava (5), Autobusová doprava (1)

Okamžitý report (3)

Okamžitý report (3)

Supertéma: Instituce (1)

Téma: Instituce (1)

[1. Smrtných nehod dodávek přibývá](#) MAFRA, a.s. - MF DNES

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (2)

Téma: ČESMAD BOHEMIA (1)

[2. ŽLUTÝ ŠPENDLÍK TRUCKJOBSU](#) Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA - Transport magazín

Téma: mluvčí (1)

[3. ÚVODNÍK](#) Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA - Transport magazín

Supertéma: Doprava (6)

Téma: Nákladní doprava (5)

[4. Jen třetina dopravců očekává, že ve třetím čtvrtletí dosáhne zisku](#) Dnoviny.cz - Silniční doprava

[5. Svaz DSLV: Logistika financuje klimatickou pokladnici spolkové vlády](#) Dnoviny.cz - Spedice, logistika

[6. Jízda budoucnosti v Praze Na Výstavišti](#) Busportal.cz - Články

[7. Cesta autobusem z Přeštice do Plzně se díky přivaděči zkrátí na 12 minut](#) Impuls - Články

[8. Sezemice marně čekají na obchvat, hrozí odklad](#) MAFRA, a.s. - MF DNES

Téma: Autobusová doprava (1)

[9. Příměstských autobusů na Karlovarsku se ujme městský dopravní podnik](#) Idnes.cz - Sdělení

Supertéma: Okamžitý report (3)

Téma: Okamžitý report (3)

[10. ČESMAD Bohemia: Stane se silniční doprava luxusní službou?](#) Dnoviny.cz - Silniční doprava

[11. MF DNES - strana 3 \(automat\)](#) MAFRA, a.s. - MF DNES (automat)

[12. Zdražování na čerpacích stanicích nebere konce. Nafta bude dražší než benzin](#) Denik.cz - Ekonomika

1. Smrtných nehod dodávek přibývá

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.09.2023 (14:00:02)	Tisk	Instituce	MAFRA, a.s. - MF DNES	Václav Janouš reportér MF DNES

Otevřít originál | Otevřít detail | Stáhnout článek

Firmy nabírají levně, ale nezkušené řidiče. Experti volají po přísnější regulaci

Řidič dodávky narazil do kamionu na dálnici D1 a zemřel. Řidič dodávky narazil do otáčejícího se kamionu mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem a zemřel. Šest životů stála nehoda polské dodávky na D1, řidič dodávky naboural do silničních a ve zdemolované kabině zemřel. To je jen zlomek posledních nehod dodávek na českých silnicích. Těch, které skončí smrtí či těžkými zraněními, se týdně na českých silnicích stane okolo čtyřiceti. Nejběžnější dodávky do 3,5 tuny může dnes řídit kdokoli, kdo má řidičský průkaz na osobní auto. Experti proto volají po přísnější regulaci. Od roku 2026 budou muset dodávky jezdící mezinárodní přepravu dodržovat stejná pravidla jako kamiony: tedy mít tachografy zaznamenávající průběh jízdy a řidiči pravidelné bezpečnostní pauzy. „Když hledám někoho na dodávku, nejčastěji se mi hlásí kluci po škole ve věku od 20 do 30 let. Spousta z nich samozřejmě není vyježděná, nemá zkušenosti ani vycvičené reakce. Zkušeného řidiče ale dnes, kdy je ohromný tlak na cenu přepravy, nejsme schopni zaplatit. I proto jsou pak takové nehody,“ říká majitel devíti dodávek, které rozvázejí zboží pro e-shopy či autodily, Jan Hromádka z

Jedním z těch, kdo dodávku rozváží balíky objednané z různých e-shopů, je i Jihočech Petr C. „Samozřejmě je tlak od firem, aby řidiči doručili co nejvíce zásilek, dokonce některé firmy vyplácí jen podle počtu doručených balíků, jiné zase za nedoručení strhávají body. Řidiči často porušují rychlost a pravidla silničního provozu, o tom, že zastavují na zákazech stání nebo porušují zákazy vjezdu vůbec nemluví. Že za jízdy telefonují lidem, posílají SMS zprávy a koukají přitom do dokladů k zásilce a přemýšlejí o spoustě dalších věcí, vidí každý. Kdyby vše řešili podle pravidel, nemohou časově doručování stíhat,“ popisuje Petr C. Pro představu, jak velká „divočina“ na českých silnicích panuje: od ledna do konce srpna už policie vyšetřovala 60 900 nehod, při kterých zemřelo 311 lidí a přes 1 100 bylo těžce zraněno. Evropská rada bezpečnosti pak vypočítala, že nákladní auta v EU na silnicích zabijí ročně 3,3 tisíce lidí, při nehodách dodávek do 3,5 tuny je to 2,6 tisíce mrtvých. Shodně 29 procent obětí jsou řidiči protijedoucích osobních aut a 29 procent cestujících v dodávkách, 24 procent zemřelých jsou chodci, které dodávky srazí, 11 procent motorkářů a sedm procent cyklistů.

Tuto statistiku potvrzuje i zkušenost dopravních policistů. „U dodávek je problém, že velmi často překračují povolenou rychlost, mohou být třeba i 150 kilometrů v hodině, kdy samozřejmě brzdná dráha naloženého automobilu je pak logicky jiná než malého osobního auta. Často je na vině také nevěnování se řízení nebo únava řidičů,“ popisuje jeden z dopravních policistů. Podíl dodávek na nehodách může být ještě větší, než ukazuje pohled do policejních statistik. Dodávky totiž nejsou druh vozidla, takže statistiky řeší jen vozy do 3,5 tuny a nad tuto mez. „Tudíž můžeme mít malou dodávku do 3,5 tuny zařazenou v kategorii osobních vozidel,“ vysvětluje policejní mluvčí Hana Rubášová. Problém má částečně řešit takzvaný Balíček mobility, který začne platit pro mezinárodní přepravu od července 2026. Nově se tak mezi vozidla, která budou muset splňovat jasná pravidla, dostanou právě dodávky o hmotnosti od 2,5 do 3,5 tuny. „Na ně se budou vztahovat kritéria jako dosud na vozidla provozující velkou **nákladní dopravu**. Po splnění podmínek získá dopravce příslušnou eurolicenci,“ vysvětluje **ministerstvo dopravy**.

„Řidiči dodávek budou muset dodržovat pravidla odpočinku stejně jako řidiči **kamionů**. Tedy 4,5 hodiny řídit a dát si tři čtvrtě hodiny přestávku. Denně budou moci řídit nejvýš devět nebo deset hodin,“ popisuje Jan Medved, vedoucí odboru legislativy a mezinárodních vztahů sdružení automobilových přepravců Česmad Bohemia. Týká se to však jen mezinárodní přepravy, proto někteří dopravní experti tlačí na to, aby se poslanci začali zabývat nárůstem a nehodovostí i těch dodávek, které jezdí jen na českých silnicích. „Ideální by bylo, kdyby řidiči dodávek museli také podstoupit profesní přezkoušení a hlavně kdyby měli tachografy. Pak by bylo jasné, jestli jezdí podle pravidel, či nikoliv,“ říká dopravní znalec František Jonáš. Člen podvýboru pro dopravu Ondřej Lochman naopak navrhuje, aby politici více tlačili na jednotlivé firmy, aby přijaly větší odpovědnost za své řidiče. „Největší problém vidím ve spojení mladých nezkušených řidičů a těžších vozidel, která jsou oproti minulosti mnohem výkonnější,“ řekl Lochman.

Jeho kolega Martin Exner žádá větší aktivitu policie. „Měla by být víc vidět na silnicích, víc měřit rychlost, ale i pokutovat další přestupky – přejíždění plně čáry, držení telefonu nebo agresivní jízdu. Vysoká pravděpodobnost citelné sankce je nejlepší prevencí dopravních nehod,“ říká Exner s tím, že nedávno poslanci schválili novelu silničního zákona zvyšující sankce za závažné přestupky.

# Smrtných nehod dodávek přibývá

Firmy nabírají levně, ale **nezkušené řidiče**. Experti volají po přísnější regulaci

**Václav Janouš**  
reporter MF DNES

**R**idiči dodávek narazili do kamionu na dálnici D1 a zemřeli. Řidič dodávky narazil do osobního vozu a kamionu mezi Jihlavou a Havičskými Březny a zemřel. Sedm životů mále nehoda podobné dodávky na D1, řidič dodávky narazil do silničního vozidla a ve slabomozkové kabině zemřel. To je jen zhruba posledních několik nehod dodávek na českých silnicích. Těch, které skončí smrtí či těžkými zraněními, se týká na českých silnicích stále více lidí. Největšími oběťmi dodávek do 3,5 tuny dnes jsou kamiony, kam má fi-

dičský příkaz na osobní auto. Experti proto volají po přísnější regulaci. Od roku 2026 budou muset dodávky jezdící mezinárodní přepravou dodržovat stejná pravidla jako kamiony: tedy mít tachografy a samostatně vyvíjet průběhy jízdy a řidiči o pravidlech bezpečnostnímu.

„Když hledám nehody na dálnici, vzpomínám si na bláznivý klávesový slove ve věku od 20 do 30 let. Spousta z nich se samozřejmě není vyježděná, nemá zkušenosti ani výcvikové reakce. Zvláštěho řidiče ale dnes, kdy je obrovský tlak na cestu přepravy, meje schopni zaplatit, i proto jsou pak takové nehody,“



Nepozornost a únava Podle policistů jedny z hlavních příčin vysokého počtu nehod řidičů dodávek. Ilustrační foto: Shutterstock

řiká majitel devíti dodávek, které rozváží zboží pro e-shopy či umělé. Jan Hromádka z Českých Budějovic.

Jedním z těch, kdo dodávku rozváží balíky objednané z různých e-shopů, je Jihočech Petr C. „Samozřejmě je tlak od firem, aby řidiči doručili co nejvíce zásilek, dokonce některé firmy vyplácí jen podle počtu doručených balíků, jiné zase za nedoručení strhávají body. Řidiči často porušují rychlost a pravidla silničního provozu, o tom, že zastavují na zákazech stání nebo porušují zákazy vjezdu vůbec nemluví. Že za jízdy telefonují lidem, posílají SMS zprávy a koukají přitom do dokladů k zásilce a přemýšlejí

o spoustě dalších věcí, vidí každý. Kdyby vše řešili podle pravidel, nemohou časově doručování stíhat,“ popisuje Petr C.

Pro představu, jak velká „divočina“ na českých silnicích panuje: od ledna do konce srpna už policie vyšetřovala 60 900 nehod, při kterých zemřelo 311 lidí a přes 1 100 bylo těžce zraněno. Evropská rada bezpečnosti pak vypočítala, že nákladní auta v EU na silnicích zabijí ročně 3,3 tisíce lidí, při nehodách dodávek do 3,5 tuny je to 2,6 tisíce mrtvých. Shodně 29 procent obětí jsou řidiči protijedoucích osobních aut a 29 procent cestujících v dodávkách, 24 procent zemřelých jsou chodci, které dodávky srazí, 11 procent motorkářů a sedm procent cyklistů. **Policejníci na str. 3**

## Dodávky - smrtící hrozba

**Policejníci na str. 3**

Tato statistika portáže i skutečné dopravní policie. „U dodávek je problém, že velmi často překračují povolenou rychlost, mohou být třeba i 150 kilometrů v hodině, kdy samozřejmě brzdná dráha naloženého automobilu je pak logicky jiná než malého osobního vozu,“ popisuje jeden z dopravních policistů.

Řidič dodávky na nebezpečně malé byt ještě větší, než ukazuje pohled do policejních statistik. Dodávky totiž nejsou druh vozidla, takže statistiky řeší jen vozy do 3,5 tuny a nad tuto mez. „Tudíž můžeme mít malou dodávku do 3,5 tuny zařazenou v kategorii osobních vozidel,“ vysvětluje policejní mluvčí Hana Rubášová.

Problém má částečně řešit takzvaný Balíček mobility, který začne platit pro mezinárodní přepravu od července 2026. Nově se tak mezi vozidla, která budou muset splňovat jasná pravidla, dostanou právě dodávky o hmotnosti od 2,5 do 3,5 tuny. „Na ně se budou vztahovat kritéria jako dosud na vozidla provozující velkou nákladní dopravu. Po splnění podmínek získá dopravce příslušnou eurolicenci,“ vysvětluje ministerstvo dopravy.

Řidiči dodávek budou muset dodržovat pravidla odpočinku stejně jako řidiči kamionů. Tedy 4,5 hodiny řídit a dát si tři čtvrtě hodiny přestávku.

### Nehody dodávek a nákladních aut

Nákladní vozidla - hromadně v letech 2022	Počet nehod	Úmrtí
do 3,5 t	4 943	26
3,5 až 7,5 t	696	3
7,5 až 12 t	992	4
nad 12 t	3 681	21
neupřesněno	6	0
celkem	13 318	54
2 luhů nad 3,5 t	5 329	28

Zdroj: Policie ČR

### Kdo nejčastěji umírá při nehodách dodávek do 3,5 tuny



Pak by bylo jasné, jestli jsou podle pravidel, či nikoliv,“ říká dopravní znalec František Jonáš.

Člen podvýboru pro dopravu Ondřej Lochman naopak navrhuje, aby politici více tlačili na jednotlivé firmy, aby přijaly větší odpovědnost za své řidiče. „Největší problém vidím ve spojení mladých nezkušených řidičů a těžších vozidel, která jsou oproti minulosti mnohem výkonnější,“ řekl Lochman.

Jeho kolega Martin Exner žádá větší aktivitu policie. „Měla by být víc vidět na silnicích, víc měřit rychlost, ale i pokutovat další přestupky – přejíždění plně čáry, držení telefonu nebo agresivní jízdu. Vysoká pravděpodobnost citelné sankce je nejlepší prevencí dopravních nehod,“ říká Exner s tím, že nedávno poslanci schválili novelu silničního zákona zvyšující sankce za závažné přestupky.

Pak by bylo jasné, jestli jsou podle pravidel, či nikoliv,“ říká dopravní znalec František Jonáš.

Člen podvýboru pro dopravu Ondřej Lochman naopak navrhuje, aby politici více tlačili na jednotlivé firmy, aby přijaly větší odpovědnost za své řidiče. „Největší problém vidím ve spojení mladých nezkušených řidičů a těžších vozidel, která jsou oproti minulosti mnohem výkonnější,“ řekl Lochman.

Jeho kolega Martin Exner žádá větší aktivitu policie. „Měla by být víc vidět na silnicích, víc měřit rychlost, ale i pokutovat další přestupky – přejíždění plně čáry, držení telefonu nebo agresivní jízdu. Vysoká pravděpodobnost citelné sankce je nejlepší prevencí dopravních nehod,“ říká Exner s tím, že nedávno poslanci schválili novelu silničního zákona zvyšující sankce za závažné přestupky.



Řidiči kamionů mohou být nejvíce ohroženi. Ilustrační foto: Shutterstock

**SEKCE:** Doprava a logistika

**PDF POPIS OBRÁZKŮ:** Nepozornost a únava Podle policistů jedny z hlavních příčin vysokého počtu nehod řidičů dodávek. Ilustrační foto: Shutterstock

**KLÍČOVÁ SLOVA:** nákladní (1x), dopravu (1x), ministerstvo (1x), dopravy (1x), kamionů (1x)

**DUPLICITNÍ S:** Smrtných nehod dodávek přibývá ( MAFRA, a.s. - MF DNES, Nákladní doprava, Hlavní město Praha ); Smrtných nehod dodávek přibývá ( MAFRA, a.s. - MF DNES, ČESMAD BOHEMIA, Hlavní město Praha);

**MUTACE:** Hlavní město Praha



## 2. ŽLUTÝ ŠPENDLÍK TRUCKJOBSU

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
22.09.2023 (11:15:03)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA - Transport magazín	Tomáš Bícera Institut silniční dopravy <b>ČESMAD BOHEMIA</b>

Otevřít originál | Otevřít detail | Stáhnout článek

### Dopravcům chybí řidiči. Stovky zájemců by při tom o tuto práci měli zájem.

Řady zájemců o práci profesionálního řidiče nemají potřebné doklady a hledají firmy, které jim pomohou získat profesní průkaz, rozšířit řidičské oprávnění, případně získat potřebnou rekvalifikaci. Firmy jsou přitom připraveny jim v tom pomoci, ale vzájemně o sobě neví. Žlutý špendlík Truckjobsu to dokáže změnit.

V České republice aktuálně chybí kolem 25 000 profesionálních řidičů. Firmy tak mají velký problém najít nové a schopné pracovníky. Existují přitom stovky zájemců, kteří by profesi řidiče rádi dělali, ale chybí jim k tomu jediné – získat potřebný řidičský nebo profesní průkaz.

Každý měsíc se na Truckjobs obrátí mnoho zájemců s tímto problémem. Příběhy jsou vždy stejné. Uchazeč se chce stát řidičem, ale kvůli finanční náročnosti si to nemůže dovolit. Náklady na získání řidičského a profesního průkazu se pohybují kolem 60 000 Kč. Finance se tak staly bariérou, která znemožňuje mnoha zájemcům splnit si svůj sen a stát se profesionálním řidičem.

Pomocnou ruku nabízí rekvalifikační kurzy realizované úřady práce, k jejichž zajištění potřebuje zájemce od dopravní firmy získat potvrzení o budoucím zaměstnání. Uchazeči se navíc v mnoha případech raději obrací s žádostí o pomoc přímo na firmy, které jim mohou pomoci se získáním řidičského nebo profesního průkazu. Zájemce tak prostřednictvím firmy může získat potřebnou kvalifikaci a k tomu navíc profesionální zácvik. Svůj závazek si poté u firmy takzvaně odpracuje nebo se domluví na splátkové úhradě.

### A jak vlastně žlutý špendlík funguje?

Truckjobs.cz provozuje již pět let Adresář dopravních firem, který slouží řidičům jako vyhledávač potenciálních zaměstnavatelů a dopravcům slouží pro jejich větší propagaci mezi řidiči. Nyní přináší nové možnosti.

**Aktivujte si zápis v adresáři firem a označte svou firmu žlutým špendlíkem. Na mapě adresáře zájemci ihned uvidí, že jste připraveni jim pomoci se získáním profesního nebo řidičského průkazu, případně s rekvalifikací.** Označení můžete kdykoliv vypnout nebo zapnout, dle potřeby. Ve svém firemním profilu uveďte, jaké druhy přeprav realizujete, abyste přilákali přesně ty zájemce, kteří o ně budou mít zájem. Zájemci se vám již sami ozvou!

Truckjobs.cz navštíví měsíčně více než 10 000 návštěvníků. Mnoho z nich právě tyto informace hledá!

## ŽLUTÝ ŠPENDLÍK TRUCKJOBSU



Tomáš Bícera  
Institut silniční dopravy ČESMAD BOHEMIA

**Dopravcům chybí řidiči. Stovky zájemců by přitom o tuto práci měli zájem.**

Řady zájemců o práci profesionálního řidiče nemají potřebné doklady a hledají firmy, které jim pomohou získat profesní průkaz, rozšířit řidičské oprávnění, případně získat potřebnou rekvalifikaci. Firmy jsou přitom připraveny jim v tom pomoci, ale vzájemně o sobě neví. Žlutý špendlík Truckjobsu to dokáže změnit.

V České republice aktuálně chybí kolem 25 000 profesionálních řidičů. Firmy tak mají velký problém najít nové a schopné pracovníky. Existují přitom stovky zájemců, kteří by profesi řidiče rádi

dělali, ale chybí jim k tomu jediné – získat potřebný řidičský nebo profesní průkaz.

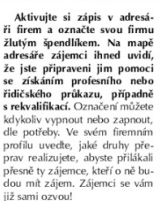
Každý měsíc se na Truckjobs obrátí mnoho zájemců s tímto problémem. Příběhy jsou vždy stejné. Uchazeč se chce stát řidičem, ale kvůli finanční náročnosti si to nemůže dovolit. Náklady na získání řidičského a profesního průkazu se pohybují kolem 60 000 Kč. Finance se tak staly bariérou, která znemožňuje mnoha zájemcům splnit si svůj sen a stát se profesionálním řidičem.

Pomocnou ruku nabízí rekvalifikační kurzy realizované úřady práce, k jejichž zajištění potřebuje zájemce od dopravní firmy získat potvrzení o budoucím

zaměstnání. Uchazeči se navíc v mnoha případech raději obrací s žádostí o pomoc přímo na firmy, které jim mohou pomoci se získáním řidičského nebo profesního průkazu. Zájemce tak prostřednictvím firmy může získat potřebnou kvalifikaci a k tomu navíc profesionální zácvik. Svůj závazek si poté u firmy takzvaně odpracuje nebo se domluví na splátkové úhradě.

**A jak vlastně žlutý špendlík funguje?**

Truckjobs.cz provozuje již pět let Adresář dopravních firem, který slouží řidičům jako vyhledávač potenciálních zaměstnavatelů a dopravcům slouží pro jejich větší propagaci mezi řidiči. Nyní přináší nové možnosti.



**Aktivujte si zápis v adresáři firem a označte svou firmu žlutým špendlíkem. Na mapě adresáře zájemci ihned uvidí, že jste připraveni jim pomoci se získáním profesního nebo řidičského průkazu, případně s rekvalifikací.** Označení můžete kdykoliv vypnout nebo zapnout, dle potřeby. Ve svém firemním profilu uveďte, jaké druhy přeprav realizujete, abyste přilákali přesně ty zájemce, kteří o ně budou mít zájem. Zájemci se vám již sami ozvou!

Truckjobs.cz navštíví měsíčně více než 10 000 návštěvníků. Mnoho z nich právě tyto informace hledá!

SEKCE: Zpravodajství

MUTACE: Celá ČR

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (1x), bohemia (1x)



## 3. ÚVODNÍK

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
22.09.2023 (11:10:03)	Tisk	mluvčí	Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA - Transport magazín	<b>Martin Felix</b> šéfredaktor

Otevřít originál | Otevřít detail | Stáhnout článek

Vážení členové a přátelé Sdružení ČESMAD BOHEMIA,

už od středověku bylo známkou osvěceného panovníka, že čas od času vzal hadry a šel mezi lid. Není nad to se na vlastní kůži seznámit se skutečným stavem věci. Bohužel toto pravidlo nectí ani dnes zdaleka všichni politici a myslí si, že osobní zkušenost jim nahradí neomezený přístup k informacím. Pohříchu si ovšem často z té záplavy vyberou informace falešné, zastaralé či zavádějící a pak takový od reality dobře odtržený politik může napáchat značné škody. V evropském měřítku se to třeba projevuje sněním o elektrických kamionech, které podpořeny hustou sítí vysokovýkonných nabíječek budou v boji za snižování emisí CO 2 důstojným protivníkem eskalující výstavbě uhelných elektráren v Číně a Indii.

Ovšem v Česku zatím máme problémy poněkud přízemnější, takže si nelámeme hlavu s nabíječkami na parkovištích, když nemáme ani ta parkoviště. Naši salónní dopravní političtí experti se proto zaměřují na oblasti méně chimérické než elektromobilita, ale zato s lepším potenciálem pro snažší a rychlejší výdělek. U osobních automobilů to už báječně funguje s automatickým bezobslužným měřením rychlosti a následným pokutováním. Jelikož do tohoto systému ale automobily nákladní přispívají citelně méně, neboť jim to už z podstaty věci tolik nejede, je nyní ve fóru budování systému na automatické sankcionování za jejich přetěžování. O tom, že nebude tak jednoduché přesně na vysokorychlostních vahách změřit přesné tlaky na jednotlivé nápravy i celkovou hmotnost vozidla jsme psali již při první vlně zavádění této technologie. A přestože se ukázalo, že jsme měli pravdu, přichází nyní vlna druhá, podporována politiky, kteří rozhodně mezi lid za volanty velkých aut nikdy nesestoupili.

Svědčí o tom hřmímání pirátského senátora Lukáše Wagenknechta, kterého zjevně problematika přetížených kamionů velmi rajcuje. Od něj se senátoři například mohli dozvědět, že je zcela běžnou praxí posílat přes západní Evropu zboží na dvou kamionech a před českými hranicemi jejich náklad přeložit na jeden mocně přetížený a šup s ním na naši nebohou dálniční síť. Když se hospodské kecy šíří v hospodách, je to pochopitelné, protože mysl přítomných často bývá poněkud zakalená. Šířit je ale v zákonodárném sboru je trapné. Dalším takovým nesmyslným argumentem, který se nestydí mnozí opakovat, je, že dosavadní vážení dokazuje většinu kamionu přetížených. Tento mýtus patrně vygeneroval nějaký senzace chytivý novinář, který do svého titluku opomenul zahrnout, že převážení předcházeli pečlivý předvýběr policie, která s dalekohledem na očích a bohatými zkušenostmi vybírá jen kousky nadějně přeložené kládamí či stavebními materiály. Další takovou fintou, jak zajistit v očích veřejnosti nutnost výstavby dalších vysokorychlostních vah a zaplatit provoz těch stávajících, je záluďné přesvědčení úředníků považovat pro tento případ klasický kamion za dvě samostatná vozidla. Celá souprava je sice pod váhovým limitem, tlaky na jednotlivé nápravy také nepřesahují stanovené tolerance 11 %, ale protože váha vyhodnotí zvlášť i celkovou hmotnost tahuče a použije jen 5% toleranci, vylze z toho už překročení jeho max. povolené hmotnosti 18 t. Samostatné návěsy sice běžné po silnicích nejedí, samostatné tahuče sice výjimečně ano, ale rozhodně se nedají přetížiti. Když se však jejich v provozu nerozdělitelná souprava vychytrale považuje za dvě vozidla, přestupek je na světě a peníze do obecních kasiček se jen hrnou.

Je symptomatické, že země na západ od nás, které jistě netrpí technologickou zaostalostí, si jsou vědomy problematičnosti vysokorychlostního vážení, tento typ vah používají pouze k předvýběru a sankce udělují až po korektním převážení na stacionárních váhách. Možná je to také tím, že jejich bojovníci za lepší ztítky jsou již plně zaměstnáni nákladáky na baterky a na podobné experimenty jim nezbyvají kapacity.

**ÚVODNÍK**

**Vážený čtenáři a příjeli Lukáše ČESMAD BOHEMIA**

Vážený čtenáři a příjeli Lukáše ČESMAD BOHEMIA, vítám Vás u svého prvního článku. Je to pro mě velká čest a zároveň velká zodpovědnost. Mám za sebou mnoho let zkušeností v oboru dopravy a věřím, že můj názor bude pro Vás užitečný. V tomto článku bych rád sešel na některé problémy, které se v současnosti objevují v české dopravě, a zejména na to, jak je možné je řešit. Věřím, že můj příspěvek bude pro Vás zajímavý a že se na něj budete moci spolehnout.

Článek o Česku zřejmě nikdo nečeká, protože přitom, takže si většina lidí v zahraničí neuvědomuje, že Česko je země s velmi vysokou konkurencí. Vzhledem k tomu, že jsme malou zemí, musíme být velmi konkurenceschopní. To znamená, že musíme být schopni konkurovat s velkými zeměmi, jako jsou Německo, Francie nebo Itálie. To je velká výzva, ale zároveň i příležitost. Pokud se nám podaří, můžeme se stát jednou z nejvíce konkurenceschopných zemí v Evropě.

Článek o dopravě v Česku je velmi zajímavý, protože ukazuje, jak je důležité mít dobrou infrastrukturu. Doprava je klíčovou součástí ekonomiky a bez ní bychom nemohli fungovat. Proto je důležité investovat do výstavby nových dálnic a železnic. To nám umožní rychleji a efektivněji přepravovat zboží a lidi. To je také důležité pro konkurenceschopnost naší země.

Článek o dopravě v zahraničí je také velmi zajímavý, protože ukazuje, jak se v různých zemích řeší dopravní problémy. Můžeme se od nich inspirovat a najít řešení, která nám pomohou zlepšit naši dopravu. To je důležité, protože doprava je klíčovou součástí naší ekonomiky a bez ní bychom nemohli fungovat.

Článek o dopravě v budoucnosti je také velmi zajímavý, protože ukazuje, jak se v různých zemích řeší dopravní problémy. Můžeme se od nich inspirovat a najít řešení, která nám pomohou zlepšit naši dopravu. To je důležité, protože doprava je klíčovou součástí naší ekonomiky a bez ní bychom nemohli fungovat.

**Lukáš ČESMAD BOHEMIA**



SEKCE: Komentáře

MUTACE: Celá ČR

KLÍČOVÁ SLOVA: martin (1x), felix (1x)

DUPLICITNÍ S: ÚVODNÍK (Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA - Transport magazín, ČESMAD BOHEMIA, Celá ČR );

#### 4. Jen třetina dopravců očekává, že ve třetím čtvrtletí dosáhne zisku

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.09.2023 (23:59:15)	Internet	Nákladní doprava	Dnoviny.cz - Silniční doprava	Ian

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Sdružení ČESMAD Bohemia vydalo v srpnu svůj Barometr **nákladní dopravy** za druhé čtvrtletí. Vyplývá z něj, že nadpoloviční většina firem v něm byla zisková, do třetího čtvrtletí však dopravci vyhlížejí mnohem pesimističtější.

Podle generálního tajemníka Sdružení ČESMAD Bohemia na zisk dosáhlo ve 2. čtvrtletí 64 procent dopravců v mezinárodní dopravě (o 3 procentní body více, než v prvním čtvrtletí). Ve vnitrostátní dopravě bylo ziskových jen 55 procent firem (i to je o 4 procentní body lepší než v minulém čtvrtletí). „Dá se říct, že se tyto hodnoty vrátily na úroveň z poslední čtvrtiny loňského roku a jsou tradičně vyšší zhruba o 20 procentních bodů, než dopravci očekávali při posledním šetření,“ uvedl Vojtěch Hromíř.

Avšak pouze 37 procent dopravců v mezinárodní dopravě očekává zisk z dopravní činnosti ve 3. čtvrtletí. „To je velmi nízké procento, je o 7 procentních bodů horší než před třemi měsíci. Je tentokrát dokonce i o procentní bod nižší, než je odhad dopravců na vnitru. 38 procent z nich věří, že v tomto čtvrtletí zisku dosáhnou (o 2 procentní body více než minule). Toto signalizuje obavy dopravců z prodělků, k nimž přispěje vyšší cena ropy po zvýšení spotřební daně od 1. srpna a potvrzuje pokles poptávky a celkovou stagnaci ekonomiky,“ upozornil Vojtěch Hromíř.

Velmi špatně podle něj vypadají i nadále výhledy dopravců na zakázky v dalších šesti měsících. Dobře je hodnotí jen 36 procent mezinárodních dopravců (o 2 procentní body méně než minule) a 32 procent dopravců vnitrostátních, ti zůstali na stejných hodnotách jako před 3 měsíci. „Půlroční výhled nenaznačuje oživení, spíše potvrzuje výhledy, které přicházejí z německé ekonomiky, na niž je ta česká významně navázána,“ uvedl Vojtěch Hromíř.

#### Řidiče nejvíce trápí letní páteční zákazy jízdy

Součástí šetření byla tentokrát i doplňující otázka, která vychází ze zamítnutého pozměňovacího návrhu k zákonu 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích. Návrh měl umožnit řidičům nákladních vozidel dokončit přepravu v době zákazu jízdy, dojet na vykládku v ČR a návazně pak do sídla firmy nebo bydliště řidiče. Respondenti odpovídali na otázky, zda by jejich řidiči, případně jak často, využili možnosti dojet na vykládku v různých dnech zákazu. Ukázalo se, že nejvíce řidiče trápí letní zákaz jízdy v pátek odpoledne. Tam by téměř 87 procent firem volný dojezd na vykládku uvítalo. 74 procent firem zaznamenává situace, že jejich řidiči musí zůstat stát při dojezdu i v sobotu dopoledne v době platnosti letního zákazu. Naopak 35 procent firem by pardonu vůbec nevyžilo v neděli a ve svátek.

„Absolutní hodnoty, které z odpovědí vycházejí, neurčují skutečné počty vozidel, která by v dobách zakázů jela. Šetření předložilo tuto možnost respondentům spíše jako nabídku. Důležitým závěrem ale je, že by pozměňovací návrh jednoznačně ulehčil život řidičům mnoha českých firem, alespoň jako pojistka pro situaci, kdy plánování přeprav se nemůže dobám zakázů zcela vyhnut. Významná je také proporce mezi zájmem o toto opatření pro páteční omezení a pro zakazy v neděli. Téměř trojnásobný počet těch, kdo by dojezdů v neděli nikdy nevyžili, ve srovnání s pátky, vyvrací poplašné komentáře některých poslanců, že by kamiony v neděli zaplavily naše dálnice. I tyto výsledky využijeme v další argumentaci na podporu uvedeného pozměňovacího návrhu, jakmile bude opět příležitost zákon 361/2000 změnit,“ zdůraznil Vojtěch Hromíř.

(lan)

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravy (1x)

DUPLICITNÍ S: Jen třetina dopravců očekává, že ve třetím čtvrtletí dosáhne zisku ( Dnoviny.cz - Silniční doprava, ČESMAD BOHEMIA); Jen třetina dopravců očekává, že ve třetím čtvrtletí dosáhne zisku (Dnoviny.cz - Silniční doprava, tajemník); Jen třetina dopravců očekává, že ve třetím čtvrtletí dosáhne zisku ( Dnoviny.cz - Silniční doprava, Okamžitý report);

## DOPRAVNÍ NOVINY

### 5. Svaz DSLV: Logistika financuje klimatickou pokladnici spolkové vlády

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.09.2023 (23:59:15)	Internet	Nákladní doprava	Dnoviny.cz - Spedice, logistika	lan

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Spolkový svaz spedice a logistiky DSLV zaujímá kritické stanovisko k hospodářskému a finančnímu plánu Fondu pro klima a transformaci (KTF), který 9. srpna schválil spolkový kabinet. Prostřednictvím tohoto zvláštního fondu hodlá spolková vláda v letech 2024-2027 poskytnout celkem 211,8 miliardy eur na dekarbonizaci průmyslu, energeticky účinnou renovaci budov a rozšíření obnovitelných zdrojů energie, elektromobility a nabíjecí infrastruktury.

Pro rok 2024 jsou plánovány výdaje v celkové výši 57,6 miliardy eur, což je téměř o 22 miliard eur více než v roce 2023. Pouze některé z plánovaných částek jsou však podloženy konkrétními prostředky na závazky. V roce 2024 má být 2,2 miliardy eur použito na dotace na rozvoj alternativních čerpacích a dobíjecích infrastruktur pro osobní a nákladní automobily a 624 milionů eur je vyčleněno jako dotace na nákup užitkových vozidel s alternativními, ke klimatu šetrnými pohony. „Zvýšení objemu dotací je třeba uvítat, nicméně částky neodpovídají skutečným vysokým finančním potřebám logistického sektoru. Další prostředky na urychlení obratu pohonu v silniční **nákladní dopravě** by bylo možné snadno zajistit z plánovaných příjmů z mýtného ve výši sedmi miliard eur ročně,“ upozornil šéf DSLV Frank Huster. „Dokud však budou struktury programu financování užitkových vozidel a infrastruktury šetrné ke klimatu (KsNI) nepraktické a schvalovací postupy žádosti o financování pomalé, ani dodatečné prostředky by obměnu vozového parku neurychlily,“ dodal.

KTF má být financován mimo jiné z vlastních příjmů. Pro rok 2024 jsou plánovány příjmy ve výši 19 miliard eur, z nichž 10,9 miliardy eur bude pocházet z národního zpoplatnění emisí CO<sub>2</sub> v odvětví dopravy a stavebnictví, které je upraveno v zákoně o obchodování s palivovými emisemi (BEHG). „Neustále se zvyšující očekávané příjmy z BEHG z dnešních 8,6 miliardy eur na 10,9 miliardy eur v příštím roce až na 21,8 miliardy eur v roce 2027 ukazují, že spolková vláda se konečně přestává cítit vázána svým koaličním slibem, že uleví logistickému sektoru od násobného zdražování CO<sub>2</sub>.“ vyjádřil se kriticky Frank Huster a dodal: „Naopak, namísto zmrazení ceny BEHG za jednu tunu CO<sub>2</sub> alespoň na úrovni roku 2022, jak požadovala DSLV, je nyní v hledáčku semaforové koalice zvýšení z 30 na 40 eur.“ To znamená, že cena CO<sub>2</sub> pro silniční dopravu se již v roce 2024 skokově zvýší prostřednictvím mýtného pro nákladní vozidla a při tankování až na 240 eur. „Rozšíření energetických sítí a dobíjecí infrastruktury (oba předpoklady pro elektromobilitu bez poplatků) jsou ještě daleko. Až do konce tohoto desetiletí tak bude silniční **nákladní doprava** platit dvakrát do klimatické pokladnice spolkové vlády a financovat tak i investice, které jsou mobilně vzdálené - bez dostatečné návratnosti,“ varoval Frank Huster.

Ilustrační foto: LAN

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (2x), dopravě (1x), doprava (1x)



### 6. Jízda budoucnosti v Praze Na Výstavišti

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
22.09.2023 (09:55:06)	Internet	Nákladní doprava	Busportal.cz - Články	rebus

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Do 5. října se můžete svěřt autonomním autobusem Aurrigo bez řidiče.

Autonomní auta se díky senzorům dokážou pohybovat na zadané trase bez řidiče, vyhýbat se samy překážkám, nebo samy zastavit v případě nečekané překážky. Vozidlo Aurrigo je poháněno elektromotorem o výkonu 30 koní a může jet rychlostí až 20 km/h s dojezdem přes 120 km. Uvnitř vozu je místo k sezení až pro 8 osob a také prostor pro vozičkáře, kteří se do vozu dostanou pomocí rampy. V rámci testovacího provozu je ve voze přítomný operátor, který by převzal řízení v případě situace, kterou by vozidlo nedokázalo vyřešit.

Vozidlo již bylo úspěšně provozováno na trasách s běžným silničním provozem ve Velké Británii - v Cambridgi či nedaleko Birminghamu, a bylo testováno v centrech měst, v areálech pro seniory a na velkých golfových turnajích.

Zážitek z jízdy bez řidiče jsou zdarma a konají se do 5. října v dolní části Výstaviště na Bruselské cestě mezi 13. a 19. hodinou, konkrétní datum raději zkontrolujte a svou jízdu můžete rezervovat.

Z Prahy autonomní autobus zamíří do Brna na Mezinárodní strojírenský veletrh (10.-13. října) a bude jej doprovázet doručovací robot BringAuto, který bude doručovat zásilky návštěvníkům.

Na tomto unikátním výzkumném projektu, jehož cílem je zajistit udržitelnou autonomní osobní a **nákladní dopravu** v různých evropských městech, se účastní řada organizací: univerzity (University College London, Gent University), dodavatelé autonomních vozidel (Aurrigo, BringAuto), výzkumné organizace (PowerHUB), firmy (Lab Box, Applied Autonomy, Future Mobility Network) a provozovatelé výstavišť (Výstaviště Praha, Veletrhy Brno), kde budou samoříditelná vozidla k vidění na různých akcích.

SEKCE: Doprava a logistika

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravu (1x)

## 7. Cesta autobusem z Přeštic do Plzně se díky přivaděči zkrátí na 12 minut

👍 🗨️ 🗑️  
seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
22.09.2023 (10:05:01)	Internet	Nákladní doprava	Impuls - Články	Petr Ježek

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Přeložit článek](#) | [Stáhnout článek](#)

Otevření druhé části dálničního přivaděče od Vysoké kolem Horní Lukavice k Přešticím na Plzeňsku zrychlí autobusovou dopravu mezi Přešticemi a Plzní. Autobusy, které od úterý 26. září pojedou po obchvatu, zvládnou o čtvrtinu rychleji cestu mezi přeštickým náměstím a plzeňským Terminálem Bory.

Vyplyvá to z aktualizovaných jízdních řádů, které jsou dostupné na portálu IDOS. Dopravní specialista Martin Fencel ze společnosti POVED, která je organizátorem veřejné dopravy v Plzeňském kraji, potvrdil, že do Horní Lukavice bude oproti dnešku nově zajíždět jen část spojů.

„Spoje po vyjetí z Přeštic najedou na nový obchvat a minou Horní Lukavici. Do obce pojedou jen vybrané spoje. Největším bonusem pro cestující bude, že spoje jedoucí po obchvatu nebudou mít mezi Přešticemi a Plzní žádnou stanici a trasu projedou asi za 12 minut,“ uvedl Fencel.

V současné době se v jízdních řádech mezi Plzní a Přešticemi, kdy všechny autobusy musejí jet přes Horní Lukavici, počítá s jízdní dobou nejméně 16 minut.

### Autobusů v Horní Lukavici výrazně ubude

Starosta Horní Lukavice Karel Hůla potvrdil, že pro řadu obyvatel jsou nové jízdní rády velkým tématem. Teď jim autobusy jedoucí na Plzeň nebo Přeštice v zastávce na průtahu obcí stávají několikrát do hodiny, po otevření obchvatu jich výrazně ubude. „Domlouváme se, aby do Horní Lukavice jezdily spoje, které mají smysl a cestující je skutečně využívají. Pokud tam z některých spojů nikdo nevystupuje ani do nich nenastupuje, je zbytečné, aby tam zajížděly,“ vysvětlil Fencel.

Data z autobusů mají v POVEDu přesná, protože modré autobusy zajišťující krajské linky jsou vybavené automatickým počítáním nastupujících a vystupujících cestujících v té které stanici. Ráno při cestách do práce a do škol, stejně tak odpoledne při návratech, bude v Horní Lukavici stavět více autobusů než po zbytek dne. Už teď některé zrychlené autobusové spoje Horní Lukavici jen projíždějí.

Navíc po otevření prodlouženého dálničního přivaděče, který je zároveň obchvatem Horní Lukavice, se příjezd do obce zkomplikuje. Silničáři kvůli úpravám zavřou současnou silnici první třídy mezi Horní Lukavicí a čerpací stanicí u mimoúrovňové křižovatky se silnicí do Chlumčan a Hradčan. „Do Plzně tak budeme muset jezdit po přestavěné silnici, která podchází obchvat. Dojedeme po ní do Chlumčan, a pak budeme pokračovat na mimoúrovňovou křižovatku u čerpací stanice, kde se nyní sjíždí z první části už zprovozněného přivaděče od Vysoké, a najedeme na přivaděč,“ popsal Hůla.

### Silnici přes obec přebere od státu kraj

Na silnici do Chlumčan tak budou přeměrované i autobusy, které mají i v aktualizovaných jízdních řádech po 26. září na trase zastávku v Horní Lukavici. Současnou silnici první třídy vedoucí přes Horní Lukavici přebere od státu kraj. Není to nic výjimečného.

Takhle se po otevření dálnice D5 stal v posledním desetiletí minulého století krajskou silnicí bývalý evropský silniční tah z Rozvadova přes Stříbro do Plzně a přes Rokycany dál na hranici se Středočeským krajem. Nyní je krajskou silnicí druhé třídy, na které je stále živý provoz. Jezdí po ní řidiči, kteří si nechtějí kupovat dálniční známky. Na části trasy je navíc zákaz vjezdu pro nákladní auta, která ji nepotřebují pro cestu k místu nakládky nebo vykládky zboží. Kraj tím chrání obyvatele městeček a obcí, které tahle silnice protíná, protože v minulosti se tudy valily i kamiony mezinárodní přepravy, jejichž řidiči se vyhýbali placení mýta na dálnici.

Miroslav Anton ze Správy a údržby silnic Plzeňského kraje potvrdil, že kraj v budoucnu převezme i současnou hlavní silnici přes Horní Lukavici. „Zatím není ještě rozhodnuto, jestli bude silnicí druhé, anebo ještě nižší třetí třídy,“ řekl Anton.

Stavba šestikilometrového prodloužení dálničního přivaděče od Vysoké k Přešticím začala v červnu 2020. Při stavbě experti podle materiálů ŘSD zjistili, že kvůli agresivním jítlům v podloží se protáhne výstavba 700 metrů dlouhého náspu za Horní Lukavici. Nyní je hotovo, zbylé stavební práce dodavatel stihne do konce roku. Adam Koloušek z Ředitelství silnic a dálnic upozornil, že přivaděč bude po předčasném zprovoznění končit u mimoúrovňové křižovatky se silnicí do Dnešic a Dolní Lukavice. „Na posledním úseku od mimoúrovňové křižovatky k napojení na současnou silnici první třídy budou firmy ještě pracovat,“ upozornil Koloušek.

Napojení na stávající silnici k Přešticím i plánovaný obchvat Přeštic, jehož výstavba by mohla začít už v příštím roce, jsou projektované jako klasická silnice s jedním jízdním pruhem pro každý směr.

24. května 2023

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: kamiony (1x), mýta (1x)

DUPLICITNÍ S: Cesta autobusem z Přeštic do Plzně se díky přivaděči zkrátí na 12 minut ( | Idnes.cz - Články, Nákladní doprava );

## 8. Sezemice marně čekají na obchvat, hrozí odklad

👍 🗨️ 🗑️  
seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.09.2023 (14:30:03)	Tisk	Nákladní doprava	MAFRA, a.s. - MF DNES	Radek Latislav redaktor MF DNES

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Stáhnout článek](#)

Sezemice na Pardubicku zastihlo otevření nové dálnice D35 v roce 2021 bez přivaděče, který by odvedl dopravu mimo město. Navzdory původním plánům je termín zahájení stavby obchvatu stále nejistý.

**SEZEMICE** Když se na konci roku 2021 měl otevírat první úsek dálnice D35 z Opatovic do Časů, Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) kvůli chybějícímu obchvatu Sezemice na frekventované křižovatce ve městě vystavělo provizorní semafor. Ty měly trochu zklidnit nárůst dopravy z nové dálnice do doby, než bude nový, bezmála sedm kilometrů dlouhý obchvat. Termín zahájení výstavby silnice, která by Sezemícím ulevila, se však stále odkládá. Původně na konec roku 2023. Dnes už je v ohrožení i rok 2024. Loni se vedení města s ŘSD dohodlo na trvalé instalaci semaforů, neboť se osvědčily. „Jednání pořád probíhají, ale zatím se to nedostávájí nikam dál. Až bude otevřený severovýchodní obchvat Pardubic, tak nevím, co se bude dít. Kamionová doprava před pár dny zase narostla poté, co uzavřeli Dašickou ulici. Od Černé za Bory to přes nás valí k dálnici. Nebyť semaforů na křižovatce, tak na radnici už nejsme. Lidé by nás ukamenovali,“ řekl starosta Sezemice Martin Staněk.

Přítom prapůvodní plány ŘSD vypadaly optimisticky. Hlavní přivaděč od Časů k Pardubicím měl být nejdříve hotový společně s dálnicí. Po dvou letech od zprovoznění prvního úseku autostrády místní termín zahájení stavby vyhlázejí marně. „Když jsme loni měli jednání s generálním ředitelem ŘSD Radkem Mátem, přislíbil nám, že v roce 2024 se začne stavět a za dvě stavební sezony,

začátkem roku 2026, bude hotovo. Sice probíhá záchranný archeologický výzkum, ale stavební povolení zatím vydané není," dodal starosta Sezemic. ŘSD požádalo o stavební povolení na téměř sedmikilometrovou silnici loni v červnu. V porovnání s jinými stavbami se jeho vydání skutečně vleče. Podle informačního letáku ŘSD byla žádost o stavební povolení na dálniční obchvat Vysokého Mýta podána loni v červnu a již na konci srpna důležité povolení nabylo právní moci. Obdobná situace panovala i u probíhající stavby dálnice mezi Litomyšl a Svitavami.

„Vydání stavebního povolení předpokládáme na jaře," řekla Romana Šolcová z pardubické pobočky ŘSD. Jednou z věcí, která přípravu rozhodně neurychlila, je fakt, že se kraj rozhodl upustit od vystavby nové silnice, která měla vést severovýchodně od města a spojoval stávající silnici II/298 na Rokytyno s budoucí trasou silnice I/36. Přitom obě stavby měly být vzájemně koordinovány, a to jak technicky, tak i časově. „Rozhodli jsme se projekt přehodnotit. Zvedající se ceny přeložku mnohonásobně prodražily, nemůžeme si ho z krajských peněz dovolit. Z výzvy IROP byl vyřazen. Jsou mnohem potřebnější stavby, hlavně opravy," řekl náměstek hejtmana zodpovědný za dopravu Michal Kortýš.

Projekt počítal se dvěma okružními křižovatkami a jednou velkou mimoúrovňovou křižovatkou. Loni v srpnu byly předpokládány náklady na kilometr dlouhou silnici 270 milionů korun. „Děláme rešerši, jak tento projekt zlevnit, udělat silnici užší a levnější. Mezitím upřednostníme jiné projekty, kde je dopravní zátěž větší a silnice v horším stavu," dodal Kortýš. Kraj je s městem předběžně dohodnut, že tranzit na budoucí obchvat s napojením u Časův bude odkloněn z exitu u Rokytyna tak, aby nezatěžoval Sezemic. „Dali bychom tam na sjezdu z dálnice zákaz vjezdu kamionů. Sjížděly by jen o pár kilometrů dál u Časův," navrhl Kortýš.

**Obchvat nemá jisté peníze** Zda se obchvat Sezemic skutečně začne příští rok stavět, bude také záležet na dostatku peněz, které ve státní kase chybějí. Ještě před pár dny kvůli úsporám hrozila „stopka" obchvatu obci Češnovice na Českobudějovicku, ministerstvo však stanovisko přehodnotilo. Podle ředitele krajské správy ŘSD v Pardubicích Bohumila Vebra obchvat Sezemic zatím na černém seznamu není, rovněž není odsouhlasena ani realizace. „Na celorepublikové úrovni se bude přehodnocovat, které stavby se s ohledem na jejich připravenost do realizace v příštím roce pusť a které ne. Já pořád doufám, že se stavět bude, protože je to přiváděč na dálnici. Neumím si představit, že obchvat Pardubic bude, a Sezemic ne," řekl Bohumil Vebra.

# Sezemice marně čekají na obchvat, hrozí odklad

Sezemice na Pardubicku zastihlo otevření nové dálnice D35 v roce 2021 bez přiváděcího, který by odvedl dopravu mimo město. Navzdory plovodním plánům je termín zahájení stavby obchvatu stále nejistý.

Radek Latišlav  
redaktor MF DNES

**SEZEMICE** Když se na konci roku 2021 mělo otevřít první úsek dálnice D35 u Dřepovic do Časův, ředitel silnic a dálnic (ŘSD) kvůli chybějícímu obchvatu Sezemic na frekventované křižovatce v místě vystavělo provizorní semafor. Ty měly trochu uklidnit mašiny dopravy a nové dálnice do doby, než bude nový,

bermálá sedm kilometrů dlouhý obchvat. Termín zahájení výstavby silnice, která by Sezemicím uložila, se však stále odkládá. Plovodně na konec roku 2022. Důvodem je vzhledem k roku 2024. Loni se vedení města s ŘSD dohodlo na trvalé instalaci semaforů, neboť se očekávalo,

Jedním pořadím probíhají, ale zatím se to neodvážejí nikam dát. Má být otevřen severovýchodní obchvat Pardubic, tak určitě, co se bude dá, kamionová doprava před pár dny zase naroula po té, co uzavřel Pardubice silnici. Od Čerče za Bory to přes nás valí k dálnici. Nebyl semafor na křižovatce, tak na radnici už nejdeme. Lidé by nás stáknouvali," řekl starosta Sezemic Martin Štepec.

Přitom připravovali plány ŘSD vypadaly optimisticky. Hlavní přírůstek od Časů k Pardubicím měl být negativní hozený společně s dálnicí. Po dvou letech od provozování prvního úseku autostrády téměř tři roky zahájení stavby vyhlášení marně. „Když jsme loni měli jednání s

generálním ředitelem ŘSD Radem Bláhem, přiblížil nám, že v roce 2021 se má začít a na dvěstěstavěni se serový, začátkem roku 2026, bude hotovo. Sice probíhá záchranný archeologický výzkum, ale stavební povolení zatím vydané není," dodal starosta Sezemic.

ŘSD požádalo o stavební povolení na téměř sedmikilometrovou silnici loni v červnu. V porovnání s jinými stavbami se jeho vydání skutečně vleče. Podle informačního letáku ŘSD byla žádost o stavební povolení na dálniční obchvat Vysokého Mýta podána loni v červnu a již na konci srpna důležité povolení nabylo právní moci. Obdobná situace panovala i u probíhající stavby dálnice mezi Litomyšl a Svitavami.

„Vydání stavebního povolení předpokládáme na jaře," řekla Romana Šolcová z pardubické pobočky ŘSD.

Jednou z věcí, která přípravu rozhodně neurychlila, je fakt, že se kraj rozhodl upustit od vystavby nové silnice, která měla vést severovýchodně od města a spojoval stávající silnici II/298 na Rokytyno s budoucí trasou silnice I/36. Přitom obě stavby měly být vzájemně koordinovány, a to jak technicky, tak i časově. „Rozhodli jsme se projekt přehodnotit. Zvedající se ceny přeložku mnohonásobně prodražily, nemůžeme si ho z krajských peněz dovolit. Z výzvy IROP byl vyřazen. Jsou mnohem potřebnější stavby, hlavně opravy," řekl náměstek hejtmana zodpovědný za dopravu Michal Kortýš.

Projekt počítal se dvěma okružními křižovatkami a jednou velkou mimoúrovňovou křižovatkou. Loni v srpnu byly předpokládány náklady na kilometr dlouhou silnici 270 milionů korun. „Děláme rešerši, jak tento projekt zlevnit, udělat silnici užší a levnější. Mezitím upřednostníme jiné projekty, kde je dopravní zátěž větší a silnice v horším stavu," dodal Kortýš. Kraj je s městem předběžně dohodnut, že tranzit na budoucí obchvat s napojením u Časův bude odkloněn z exitu u Rokytyna

tak, aby nezatěžoval Sezemic. „Dali bychom tam na sjezdu z dálnice zákaz vjezdu kamionů. Sjížděly by jen o pár kilometrů dál u Časův," navrhl Kortýš.

**Obchvat nemá jisté peníze**

Zda se obchvat Sezemic skutečně začne příští rok stavět, bude také záležet na dostatku peněz, které ve státní kase chybějí. Ještě před pár dny kvůli úsporám hrozila „stopka" obchvatu obci Češnovice na Českobudějovicku, ministerstvo však stanovisko přehodnotilo. Podle ředitele krajské správy ŘSD v Pardubicích Bohumila Vebra obchvat Sezemic zatím na černém seznamu není, rovněž není odsouhlasena ani realizace. „Na celorepublikové úrovni se bude přehodnocovat, které stavby se s ohledem na jejich připravenost do realizace v příštím roce pusť a které ne. Já pořád doufám, že se stavět bude, protože je to přiváděč na dálnici. Neumím si představit, že obchvat Pardubic bude, a Sezemic ne," řekl Bohumil Vebra.

SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE: Pardubický kraj

KLÍČOVÁ SLOVA: zákaz (1x), kamionů (1x)

DUPLICITNÍ S: Sezemic marně čekají na obchvat, přiváděči k dálnici hrozí odklad ( Impuls - Článek, Nákladní doprava ); Sezemic marně čekají na obchvat, přiváděči k dálnici hrozí odklad (Idnes.cz - Článek, Nákladní doprava );

## 9. Příměstských autobusů na Karlovarsku se ujme městský dopravní podnik

seznam | nahoru

iDNES.cz

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
25.09.2023 (00:53:07)	Internet	Autobusová doprava	Idnes.cz - Sdělení	NEZNAMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Meziměstské autobusové linky v Karlovarském kraji budou od ledna zajištěny Dopravním podnikem Karlovy Vary (DPKV), jehož vlastníkem je samotné město. Karlovarský kraj pro zajištění kompletní dopravní **obslužnosti** na celém jeho území zakoupil 170 **autobusů** za více než miliardu korun.

Dopravní podnik Karlovy Vary zajišťuje momentálně MHD v Karlových Varech a v Ostrově. Kromě městských doprav zajišťuje i meziměstské spoje, zájezdovou dopravu, lanové dráhy, provoz parkovišť, dopravního terminálu, senior expres, odtahové služby, správu veřejného osvětlení, kovovýrobu, autoopravenství či stanici měření emisí nebo čerpací stanici pohonných hmot a další služby. Od 1. ledna 2024 by měl DPKV tedy nově zajišťovat i příměstskou dopravu téměř v celém území Karlovarského kraje. Výjimkou bude oblast Toužimsko, Bochovska a Žluticka, kde budou dopravu zajišťovat tři lokální dopravci.

Společné zadání Karlovarského kraje, města Karlovy Vary a Dopravního podniku Karlovy Vary by mělo umožnit bližší integraci MHD a meziměstských linek na celém území kraje, společně se zajištěním kvalitnější dopravní obslužnosti a s tím spojených poskytovaných služeb. Tento způsob zajištění dopravní obslužnosti se nazývá Vertikální spolupráce, která vychází z evropské legislativy a je odsouhlasená i Ministerstvem dopravy České republiky.

Tímto krokem by nemělo dojít ke zdražení jízdného na meziměstských spojích, i přesto, že v poslední době rostly náklady na pohonné hmoty, mzdy, energie a další komodity spojené s náklady na zajištění dopravní obslužnosti. Současně má dojít ke sjednocení tarifů ve všech oblastech Karlovarského kraje, které byly dosud odlišné, dle ceníků jednotlivých dopravců, kteří dané linky provozovali.

Karlovarský kraj přispívá na zajištění autobusových linek v kraji ročně zhruba 285 milionů korun, jejíž významnou část získá karlovarský dopravní podnik. Část se rozdělí do oblastí, ve kterých budou působit jiní dopravci.

Na obsluhu krajské dopravy bude DPKV potřebovat řádově 150 dalších řidičů, kteří doplní současných 130 kmenových řidičů DPKV.

V Karlovarském kraji budou od ledna jezdit nové moderní autobusy na stlačený zemní plyn, tj. CNG, a to konkrétně značky SOR ICNG, a menší autobusy Rošero First FCLLI. Vozy jsou nízkoemisní, nízkoklimatizované, vybavené moderními telematickými systémy. Ve výbavě nebude chybět wi-fi, dobíjení např. mobilních telefonů prostřednictvím USB nabíječek, odbavovací systém i automatizovaný průvodce zastávkami.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: obslužnosti (1x), autobusů (1x)

## 10. ČESMAD Bohemia: Stane se silniční doprava luxusní službou?

  
seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.09.2023 (22:41:17)	Internet	Okamžitý report	Dnoviny.cz - Silniční doprava	lan

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Přeložit článek](#) | [Stáhnout článek](#)

24.9. - Pohled na rychle rostoucí ceny paliv u čerpacích stanic znepokojuje všechny motoristy. Sice zde není tak urgentní příčina, jakou byl začátek ruské invaze, ale přesto cena za tři měsíce poskočila o razantních 9 Kč. Pro kamionové dopravce, u nichž cena nafty tvoří zhruba třetinu nákladů, to znamená nárůst výdajů cca o 3 Kč na kilometr. Tedy o více než 10 %. O dalších téměř deset procent zvyšuje ostatní náklady stále vysoká inflace. Časy levné silniční dopravy zjevně končí a v příštím roce bude s největší pravděpodobností ještě hůř. Upozornil na to [mluvčí Sdružení ČESMAD Bohemia Martin Felix](#).

Sousední Německo chystá již od letošního prosince razantní navýšení mýtných sazeb o 83 %, tedy na téměř dvojnásobek. Plánované zvýšení mýtného v ČR je plánováno na 15 % od března příštího roku. „Netřeba pochybovat o tom, že pro zvýšení státních příjmů využijí i ostatní státy novou povinnost započítat do mýtné sazby emise CO<sub>2</sub> produkované vozidlem,“ řekl [Martin Felix](#).

Z ekonomického hlediska podle něj není optimistický ani pohled za vzdálenější horizonty. Přejichod na lokálně bezemisní dopravu v podobě bateriových nebo vodíkových vozidel bude finančně extrémně náročný. „Cena středně těžkých a těžkých nákladních vozidel v elektrickém provedení je v současnosti v nabídce všech značek na trhu vždy téměř trojnásobná oproti klasické dieselové verzi. Nákladní vozy s vodíkovými palivovými články zatím na trhu k dispozici nejsou, jejich cena rozhodně ale nižší nebude. Silniční doprava se při udržení současných trendů patrně velmi rychle stane luxusním zbožím,“ uvedl [Martin Felix](#).

(lan)

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: martin (3x), felix (3x), cesmad (2x), bohemia (2x), mluvčí (1x), sdružení (1x)

**DUPLICITNÍ S:** ČESMAD Bohemia: Stane se silniční doprava luxusní službou? ( [Dnoviny.cz - Silniční doprava, mluvčí](#) ); ČESMAD Bohemia: Stane se silniční doprava luxusní službou? ( [Dnoviny.cz - Silniční doprava, ČESMAD BOHEMIA](#) ); Česmad Bohemia: Stane se nákladní silniční doprava luxusní službou? ( [Systemylogistiky.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#) ); Česmad Bohemia: Stane se nákladní silniční doprava luxusní službou? ( [Systemylogistiky.cz - Články, Okamžitý report](#) ); Silniční doprava luxusní službou? ( [Autoservismagazin.cz - Články, Okamžitý report](#) ); Silniční doprava luxusní službou? ( [Autoservismagazin.cz - Články, mluvčí](#) ); Silniční doprava luxusní službou? ( [Autoservismagazin.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#) ); ČESMAD: Silniční doprava luxusní službou? ( [Busportal.cz - Články, Okamžitý report](#) ); ČESMAD: Silniční doprava luxusní službou? ( [Busportal.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#) ); Silniční doprava luxusní službou? ( [Autoweek.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#) ); Silniční doprava luxusní službou? ( [Autoweek.cz - Články, Okamžitý report](#) ); Tisková zpráva - Silniční doprava luxusní službou? ( [Info.odoprave.cz - Články, mluvčí](#) ); Tisková zpráva - Silniční doprava luxusní službou? ( [Info.odoprave.cz - Články, Okamžitý report](#) );

## 11. MF DNES - strana 3 (automat)

  
seznam | nahoru

DNES

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
22.09.2023 (23:30:01)	Tisk	Okamžitý report	MAFRA, a.s. - MF DNES (automat)	NEZNAMÝ

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Stáhnout článek](#)

...u moci řídit nejvýš devět nebo deset hodin,“ popisuje Jan Medved, vedoucí odboru legislativy a mezinárodních vztahů sdružení automobilových přepravců [Česmad Bohemia](#). Týká se to však jen mezinárodní přepravy, proto někteří dopravní experti tlačí na to, aby se poslanci začali zabývat nárůstem a nehodovostí i těch dodávek, které jezdí jen na českých silnicích. „Ideální by bylo, kdyby řidiči dodávek museli také podstupovat profesní přezkoušení a hlavně kdyby měli tachografy. Ilustrační foto: Shutterstock Rekordní zájem o předčasný důchod. Nejvíce žádostí v létě o předčasných důchodech nahna...“

**Dodávky - smrtící hrozba**

**Rekordní zájem o předčasný důchod. Nejvíce žádostí v létě**

**32.500** pro srovnání veškerých

4000 Kč měsíčně  
3000 Kč měsíčně  
1000 Kč měsíčně

SEKCE: Deníky

MUTACE: Hlavní město Praha

KLÍČOVÁ SLOVA: cesmad (2x), bohemia (2x)



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
22.09.2023 (19:32:08)	Internet	Okamžitý report	Denik.cz - Ekonomika	Miroslav Elsnic

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

*Pohonné hmoty s mírnými výkyvy zdražují v České republice nepřetržitě od května. A s růstem cen musí řidiči počítat i nadále. Citelněji podraží především nafta. Důvodem vysokých cen paliv je dobrovolně omezená těžba ropy v Rusku a Saúdské Arábii. Deník připravil přehled, o kolik korun paliva v poslední době zdražila.*

Ještě na začátku prázdnin se litr nejprodávanějšího benzínu Natural 95 prodával průměrně za 37,37 koruny. O poznání lépe na tom byli majitelé automobilů s diesellovým pohonem. Litr nafty totiž stál v průměru 32,37 koruny.

O takových cenách si však šoféři mohou v současné době nechat pouze zdát. Průměrná cena obou paliv totiž v tomto týdnu přesáhla podle dat společnosti CCS, která ceny pohonných hmot pravidelně monitoruje, **hranici 40 korun za litr** – Natural 95 se prodával ve čtvrtek 21. září za 40,51 koruny, nafta za 40,30 koruny. Nízkonákladová síť čerpacích stanic Tank ONO, která deklaruje marže ve výši jedné koruny na litru, prodávala litr Naturalu 95 a také dieselu v pátek podle zveřejněného ceníku shodně za 38,90 koruny.

**Růst cen** však není u konce. S citelnějším zdražením musí počítat především majitelé „naftáků“. Právě diesel by měl v následujícím období zdražit výrazněji než benzin. „V následujících týdnech očekáváme dokonce růst ceny nafty nad úroveň benzínu. Poptávka by totiž měla být dále podpořena využíváním nafty na topné účely,“ řekl analytik společnosti Purple Trading Petr Lajsek. Ceny paliv u tuzemských čerpacích stanic by měly růst o nižší desítky haléřů.

Důvodem **drahých paliv na tuzemských benzinkách** je nejen nižší kurz české koruny vůči americkému dolaru, ale hlavně vyšší ceny ropy na světových trzích. „Cena ropy stoupla z 87 dolarů za barel na začátku září na současných 93 dolarů za barel. Zvyšování cen ropy a velkoobchodních marží souvisí s rozhodnutím uskupení OPEC+ (organizace zemí vyvážejících ropu, pozn. red.) pokračovat ve výrazném omezení nabídky na globálním trhu,“ sdělil analytik FinLord Boris Tomčíak.

Saúdská Arábie a Rusko, tedy **světoví producenti ropy**, se totiž počátkem září dohodly na prodloužení omezení těžby „černého zlata“ až do prosince. Ropa tak nyní chybí. „Na trhu může vzniknout nejvyšší deficit ropy od roku 2007. Aktuálně by měla poptávka převyšovat nabídku o dva miliony barelů ropy denně,“ upozornil Lajsek.

Vyšší výkupní cenu ropy se snaží Saúdská Arábie spolu s Ruskem vylepšit stav veřejných financí. Už dříve se nechal kartel OPEC+ slyšet, že chce docílit výkupní ceny ropy 100 dolarů za barel.

„Rusko potřebuje peníze na zbraně, včetně těch nyní zjevně dojednávaných severokorejských, a na **válčení na Ukrajině**. Saúdská Arábie zase na všechno možné, od megalomanského projektu výstavby pouštního futuristického města Neom po financování tučné gáze fotbalové hvězdy Cristiana Ronalda,“ myslí si hlavní ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda.

### Dopravcům rostou výdaje

Vysoké ceny paliv, zejména nafty, přidělávají starosti dopravcům. „Pro kamionové dopravce, u nichž cena nafty tvoří zhruba třetinu nákladů, to znamená nárůst výdajů cca o tři koruny na kilometr. Tedy o více než deset procent. O dalších téměř deset procent zvyšuje ostatní náklady stále **vysoká inflace**,“ popsal **mluvčí sdružení** dopravců **ČESMAD Bohemia Martin Felix**.

Podle ředitele měnové sekce České národní banky Petra Krále by se současné vysoké ceny ropy neměly významněji podepsat do cen zboží.

„Ropa zdražila nad naše očekávání. Je to o něco více, než s čím počítala naše letní prognóza. Určité proinflační riziko tu je. Nicméně váha pohonných hmot jako takových ve spotřebitelském koší je relativně malá a pokud vývoj nebude dramaticky eskalovat, což se v tuto chvíli nezdá, nehrozí zdražení jiného zboží. Skončí to vyššími cenami na totemech čerpacích stanic bez vlivu na **ekonomiku**,“ řekl Král v pořadu 90' ČT24.

SEKCE: Deniky

POČET AKTUALIZACÍ: 1

KLÍČOVÁ SLOVA: mluvčí (1x), sdružení (1x), česmad (1x), bohemia (1x), martin (1x), felix (1x)

DUPLICITNÍ S: Zdražování na čerpacích stanicích nebere konce. Nafta bude dražší než benzin ( Denik.cz - Ekonomika, mluvčí); Zdražování na čerpacích stanicích nebere konce. Nafta bude dražší než benzin (Denik.cz - Ekonomika, ČESMAD BOHEMIA);