

Počet výstupů:

10 + 6

(originál + duplicity)

Instituce (2)[Instituce \(2\)](#)**ČESMAD BOHEMIA (1)**[ČESMAD BOHEMIA \(1\)](#)**Doprava (5)**[Nákladní doprava \(5\)](#)**Okamžitý report (2)**[Okamžitý report \(2\)](#)Supertéma: **Instituce (2)**Téma: [Instituce \(2\)](#)[Nahoru](#)

- [Dvojí zdržení za Brodem. Dělníci opravují silnici a most u Skuhrova](#) • Denik.cz - Havlíčkobrodský deník [Originál](#)
- [Silniční inspekce s řadou výhrad. Připomínkové řízení skončilo](#) • Ekonomickydenik.cz - Články [Originál](#)

Supertéma: **ČESMAD BOHEMIA (1)**Téma: [ČESMAD BOHEMIA \(1\)](#)[Nahoru](#)

- [ČESMAD BOHEMIA vrací silniční dopravu na brněnské výstaviště](#) • Dnoviny.cz - Silniční doprava [Originál](#)

Supertéma: **Doprava (5)**Téma: [Nákladní doprava \(5\)](#)[Nahoru](#)

- [U Lípy na odbočce do Slušovic vzniká okružní křižovatka, řidiči projíždějí stavbou](#) • Transportminutes.eu - Články [Originál](#)
- [Parkování kamionů v ulicích Plzně skončí](#) • MAFRA, a.s. - MF DNES [Originál](#)
- [Dopravní uzavírky v létě: Největší zdržení zůstane při průjezdu Českou Lípou](#) • Denik.cz - Českolipský deník [Originál](#)
- [Uzavírka v Žiželcích. Policie se na objízdných trasách zatím rozdali 168 pokut](#) • Denik.cz - Žatecký a lounský deník [Originál](#)
- [Na dálnici bez držení volantu. Česko se otevírá autům bez řidiče](#) • Economia, a.s. - Ekonom [Originál](#)

Supertéma: **Okamžitý report (2)**Téma: [Okamžitý report \(2\)](#)[Nahoru](#)

- [Vlivem změn probíhajících v oboru logistiky se mění požadavky na vzdělávání logistických odborníků](#) • Eurologport.eu - Články [Originál](#)
- [MF DNES regionální - strana 2 \(automat\)](#) • MAFRA, a.s. - MF DNES (automat) [Originál](#)

[Zpět na seznam](#)**1. Dvojí zdržení za Brodem. Dělníci opravují silnici a most u Skuhrova**11:19 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)**Internet** • **ZDROJ:** Denik.cz - Havlíčkobrodský deník • **AUTOR:** Ivona Souralová • **SUPERTÉMA:** Instituce • **TÉMA:** Instituce
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

V úseku několika set metrů na vytyčené I/38 ve směru z Havlíčkova Brodu na Kolín narazí řidiči hned na dvoje semaforey. Kyvadlová doprava je kvůli opravě mostů u Kamene a také u Skuhrova.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) aktuálně nechává opravit most u Skuhrova. Silnice první třídy má totiž sloužit pro přepravu těžkých komponent pro dostavbu Jaderné elektrárny Dukovany. Řidiči v místě narazí na semaforey a kyvadlový provoz. „Dělníci opravují 320 metrů dlouhý úsek silnice I/38 mezi Skuhrovem až po křižovatku s místní komunikací u obce Olešná. V plánu je rovněž oprava sy stému odvodnění, úprava krajnic, výměna svodidel či obnova vodorovného dopravního značení,“ popsal mluvčí ŘSD Jiří Veselý.

Dělníci také zboří most přes Skuhrovský potok a postaví tam most nový. Jeho nosnost následně bude až 900 tun. Stavba ale omezuje provoz na vytyčené silnici první třídy z Havlíčkova Brodu na Kolín. Místem denně projede podle ŘSD až 8500 vozidel, z toho přibližně třetinu tvoří **nákladní** a kamionová **doprava**. „Most dělníci opravují po polovinách. Aktuálně se pracuje na polovině, která pře vádí jízdní pás směr Havlíčkův Brod. Zde už probíhá betonáž mostní konstrukce, zatímco na druhou polovinu mostu je převedena veškerá doprava,“ doplnil Veselý.

Oprava má být kompletně hotová v říjnu. Oprava mostu vyjde na třicet milionů korun a provádí ji firma Stavby SR group.

S dalším omezením musejí řidiči počítat jen o pár set metrů dál. U Kamene dopravu řídí také kyvadlové semaforey. ŘSD nechává v místě opravit další most ze stejného důvodu jako ten u Skuhrova. **Deník o omezení informoval.** U Kamene mají dělníci pracovat do listopadu.

SEKCE: Deníky**KLÍČOVÁ SLOVA:** řsd (1x), nákladní (1x), doprava (1x)[Zpět na seznam](#)**2. Silniční inspekce s řadou výhrad. Připomínkové řízení skončilo**09:50 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)**Internet** • **ZDROJ:** Ekonomickydenik.cz - Články • **AUTOR:** Tereza Čapková • **SUPERTÉMA:** Instituce • **TÉMA:** Instituce • **AKTUALIZOVÁNO:** 1x
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

V České republice má od příštího roku fungovat samostatná Inspekce silniční dopravy (INSID). K návrhu novely zákona o silniční dopravě, která ji řeší, na konci

května skončilo připomínkové řízení. A sešla se v něm řada výhrad. Sdružení místních samospráv České republiky varuje před přetížením obcí kvůli nárůstu ad ministrativy v souvislosti s vyřizováním pokut, Hospodářská komora České republiky popisuje komplikace související s převažováním přetížených **nákladních v ozidel a ministerstvo** životního prostředí komentuje měření emisí.

Podle mluvčího **ministerstva dopravy** Jana Jakovljeviče nyní bude resort připomínky procházet a analyzovat. Inspekce silniční **dopravy** částečně převezme pravomoci policie, její zaměstnanci mohou samostatně kontrolovat **nákladní** vozidla a autobusy, prověřovat jejich technický stav, a to zda nejsou přetížená nebo měřit emise. A také mohou udělovat sankce. Nový úřad vznikne transferem Centra služeb pro silniční dopravu a jeho přibližně osmdesát zaměstnanců bude podle ministerstva dopravy převedeno pod nově vzniklou inspekci.

Kontroloři budou mít pravomoc provádět nízkorychlostní kontrolní vážení, kontrolovat povinné přestávky řidičů a zaměřit se také na podvody s tachografy a používání zařízení, která zabraňují přímým vážením AdBlue.

„Kontrolní činnost Centra služeb pro silniční dopravu je v současné situaci plně závislá na asistenci příslušníků policie nebo celní správy, kteří jako jediní mohou zastavovat vozidla a vést kontroly. S ilniční inspekce bude mít všechny pravomoci k provedení kontroly, takže bude moci provádět kontroly samostatně. Systém kontroly dodržování pravidel v silniční dopravě díky tomu bude mnohem ef ektivnější,“ uvedl ke vzniku inspekce ministr dopravy Martin Kupka (ODS).

Například Sdružení místních samospráv ale upozorňuje na to, že novela zákona o silniční dopravě, která vznik inspekce řeší, přinese změny, které budou znamenat v oblasti přestupkové agendy pr o obce další zatížení. „Obce se potýkají personálním nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců, kteří by byli ochotni za stávající platové ohodnocení přestupkovou činnost vykonávat,“ zmiňuje sdru žení v rámci připomínkového řízení.

Předkladatel návrhu novely zákona, což je ministerstvo dopravy, podle Sdružení místních samospráv České republiky ve zprávě RIA sice uvádí, že v rámci vytvoření nového správního úřadu bude mít připomínková novela na obce pozitivní dopady, což odůvodňuje zvýšení příjmů místních rozpočtů, k vyčíslení přepokládaných příjmů z nově vybraných pokut však není nikde, a to ani v důvod ové zprávě, doloženo, jak předkladatel došel k předpokládané výši 304 milionů korun.

Inspekce silniční dopravy bude úřadem s celostátní působností, proto by podle Sdružení místních samospráv měla v oblasti nízkorychlostního vážení mít působnost taktéž v oblasti projednávání pře stupků v případě nízkorychlostního vážení, které sama provedla.

„Z personálního hlediska bude Inspekce vybavena dostatečným množstvím odborníků ze stávajícího Centra služeb pro silniční dopravu, kteří by posílené kompetence byli bezesporu schopni plnit,“ z miňuje sdružení. A dodává, že by rozšíření rozsahu jejich kompetencí přineslo značné posílení výkonu státního dozoru, jež je v současné době, podle vyjádření členských obcí zcela nedostačující.

Čtete také: Silniční inspekce si vyžádá změny osmi zákonů. Návrh je v meziresortním řízení

V rámci připomínkového řízení se vyjádřila také Hospodářská komora České republiky. Vznik Inspekce silniční dopravy považuje za pozitivní a věří, že pomůže zlepšit koordinaci a výkon státního o dborného dozoru. Zároveň ale očekává i zlepšení vymahatelnosti povinností od zahraničních řidičů a dopravců. „A to jednak ve fázi doručování písemností do zahraničí, tak i ve fázi následného vym áhání neuhrazených sankcí,“ upozorňuje komora.

Nepřiměřené je také podle Hospodářské komory požadovat po řidičích, aby na místo vážení jeli například do vzdálenosti až 25 kilometrů. „Proces vážení se tím značně prodlouží, a pokud vozidlo b ude v pořádku, dopravce i řidiči ztratí značnou část pracovní doby, řidiči se výrazně naruší pracovní režimy,“ uvádí.

Hospodářská komora také navrhuje úpravu, že zjistí-li se nízkorychlostním kontrolním vážením odchylka od stanovených hodnot na nápravu nebo celkové hmotnosti do výše 0,5 procenta, projedná se to pouze s řidičem bez nutnosti věc oznamovat obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. „Při nepatrném překročení hodnot určujících přetížení vozidla nedává smysl zahajovat řízení i s d opravcem. Pokuta pro řidiče je v takovém případě dostatečnou sankcí a navrhovaná úprava bude snižovat administrativní i časovou zátěž úřadů i dopravců,“ konstatuje komora.

Čtete také: V Česku má vzniknout samostatná silniční inspekce. Částečně by přebrala pravomoci policie

Po připomínkového řízení k novele zákona se zapojilo také ministerstvo životního prostředí. Přetěžování nákladních vozidel úřad považuje za zásadní aspekt nákladové neefektivnosti provozu a údržb y silniční sítě. „Provádění dostatečného množství kontrol hmotnosti silničních vozidel a ukládání sankcí v odrazující výši proto pokládáme za klíčové. Na nedostatky v kontrolách dodržování hmotnos tních limitů v silniční dopravě poukazuje i Národní kontrolní úřad,“ zmiňuje resort životního prostředí.

V rámci připomínek se obšírněji zabírá oblastí emisí a navrhuje, aby pravomoc provádět technické silniční kontroly se zaměřením na splnění emisních norem získaly i obecní policie.

SEKCE: Ekonomika a Finance

KLÍČOVÁ SLOVA: doprava (2x), nákladních (1x), ministerstvo (1x), ministerstva (1x), nákladní (1x)

[Zpět na seznam](#)

3. ČESMAD BOHEMIA vrací silniční dopravu na brněnské výstaviště

00:20 | 06.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Dnoviny.cz - Silniční doprava • [AUTOR:](#) PR • [SUPERTÉMA:](#) ČESMAD BOHEMIA • [TÉMA:](#) ČESMAD BOHEMIA

[SENTIMENT:](#) [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

6.6. - Na brněnském výstavišti se 13. června sejdou automobiloví dopravci a příznivci silniční dopravy na celodenní výstavě TRANSPORT SHOW BRNO, kterou pořádá největší tuzemské sdruž ení dopravců **ČESMAD BOHEMIA**. V pavilónu F bude více než 50 výrobců motorových vozidel, přípojné techniky, autobusů a poskytovatelů služeb pro nákladní i autobusovou dopravu předsta vovat své produkty. Výstava je příležitostí se setkat s kolegy z oboru a také získat řadu důležitých informací.

Organizátoři připravili bohatý doprovodný program. Workshopy se zaměřují na aktuální témata, od uložení a upevnění nákladu, pojištění a likvidace pojistných událostí, přes aktuality ze světa digitá lních tachografů až po problematiku silničních kontrol. Je připravena i panelová diskuze s provokativním podtitulem "Je reálné v nákladní dopravě opustit naftu?". Na místě bude též ukázka moderní techniky Policie ČR a svůj dakarský speciál předvede úspěšný závodník Aleš Loprais. Vstup na výstavu je volný a jsou vítáni všichni příznivci silniční dopravy. Návštěvníci si mohou i zasoutěžit v při pravené tombole. Více o TRANSPORT SHOW je k zhlédnutí na www.transportshow.cz.

(PR)

SEKCE: Zpravodajství

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

[DUPLICITY \(>70% SHODA\):](#) ČESMAD BOHEMIA vrací silniční dopravu na brněnské výstaviště ([Dnoviny.cz - Silniční doprava, Nákladní doprava](#)); ČESMAD BOHEMIA vrací silniční dopravu na brněnské výstaviště ([Dnoviny.cz - Silniční doprava, Okamžitý report](#));

[Zpět na seznam](#)

4. U Lípy na odbočce do Slušovic vzniká kružní křižovatka, řidiči projíždějí stavbou

14:04 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Transportminutes.eu - Články • [AUTOR:](#) redakce • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava

[SENTIMENT:](#) [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Velkokapacitní kružní křižovatka vyroste na silnici první třídy číslo 49 u Lípy. Vede tudy hlavní dopravní tah ze Zlína do Vizovic a dál na Valašsko. Denně tu projede dvanáct tísí c aut a v dopravních špičkách se silnice často ucpávala. Především odbočit ze Slušovic byl problém, docházelo tu často i k nehodám. Za několik let tu navíc budou sjíždět řidiči z dálnice D 49 a provoz tak ještě výrazně zhoustne.

Karel Chudárek, ředitel Správy Zlín ŘSD: "Opravdu je to nevhodné místo, a bylo potřeba ho řešit. Jednou z uvažovaných variant byla světelná signalizace, jaké jsou na silnici 49 na průtahu Zlíne m a Otrokovcemi, ale poté bylo rozhodnuto, že se tu udělá velká kružní křižovatka, která převede budoucí provoz po dostavbě dálnice D 49 do Slušovic."

Stavbu za 36 milionů korun připravovalo Ředitelství silnic a dálnic pět let. Muselo především vykoupat část pozemků, přeložit síť a vykácet dřeviny. Křižovatka je budována po etapách tak, aby byl j en minimálně narušený provoz po hlavní dopravní tepně, tedy po I/49. Po ní mohou řidiči dál projíždět ve dvou pružích a omezuje je pouze snížená rychlost.

Jan Rýdl, mluvčí ŘSD: "Žádáme od řidičů, aby místu věnovali velkou pozornost, protože v každé etapě se bude upravovat nebo měnit dopravní režim a řidiči projíždějí přes stavbu. Samozřejmě by byli bychom podstatně rychlejší a dokonce levnější, kdybychom stavěli najednou, to znamená, že bychom ten uzel uzavřeli. Nicméně to přesně nemůžeme udělat místnímu provozu."

V prvních třech etapách stavby však není možné odbočit do Slušovic ani z nich. Osobní i **nákladní doprava** ve směru Slušovice – Lípa a opačným musí opravovanou křižovatku objíždět přes Zádvy

ěice. Po celou dobu je uzavřena protější místní komunikace Lípa – Paseky. Výsledná křižovatka bude mít průměr 42 metrů a její stavba potrvá do poloviny září letošního roku.

SEKCE: Ostatní

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

[Zpět na seznam](#)

5. Parkování kamionů v ulicích Plzně skončí

23:00 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk • ZDROJ: MAFRA, a.s. - MF DNES • AUTOR: Jaroslav Nedvěd redaktor MF DNES S využitím ČTK • SUPERTÉMA: Doprava • TÉMA: Nákladní doprava • STRANA: 2
SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Radnice chce od 1. července zbavit město hluku, nepořádku a uvolnit stání pro obyvatele

PLZEŇ Od začátku července už by na území Plzně na pozemcích města neměly parkovat kamiony. Zástupci města tvrdí, že změna, kterou letos oznámili, je připravená a začne platit na začátku prázdnin. V nejbližších týdnech se tedy u komunikací objeví dopravní značky se **zákazem** parkování pro vozidla s hmotností nad 12 tun.

Představitel Plzně plánuje radikálně omezit **kamionům** parkování v Plzni zdůvodňoval tím, že zabírají mnoho parkovacích míst, stíženosti obyvatel na jejich hlučný provoz a nepořádkem, který vzniká v lokalitách, kde řidiči ve svých vozecích nocují. Záměr se nezamlouval dopravcům, ale jejich kritické připomínky úmysl radnice nezměnily ani neodálily. „Značky jsou přichystané a budou se osazovat,“ prohlásil Ondřej Vohradský ze správy veřejného statku. Potvrdil, že výhrady dopravců neměly na postup města žádný vliv.

Náměstek primátora pro dopravu Aleš Tolar tvrdí, že od 1. července by měl **zákaz** pro parkování **kamionů** platit. Město pro ně chce vyhradit plochu v Domažlické ulici. Zastánci **zákazu** parkování **kamionů** ve městě předpokládali, že pokud opatření vstoupí v platnost, soukromé firmy nabídnou dopravcům vlastní plochy.

„V režii města bude pouze místo v Domažlické ulici. To má být v provozu od 1. července,“ uvedl Tolar. Podle náměstka se na reálných portálech objevují nabídky ploch pro parkování. „Myslím, že v těchto případech po nich začne být, až bude zákaz platit a začnou se za jeho nerespektování dávat pokuty,“ sdělil. Na případné postupy se v tomto případě zaměří především městská policie. S rozdílným pokutem ale zřejmě nezačne hned. „Nějaké přechodné období na domluvy tam zřejmě bude, ale pak se to prostě postihovat musí,“ konstatoval Tolar.

„Při jednáních o obsluhu města, tranzitu a parkování vozidel jsme upozorňovali na to, že je nutné nejprve najít nebo vytvořit vhodná parkovací místa pro kamiony, než dojde k omezení jejich parkování,“ uvedl v dopise náměstkovu primátora Jiří Hurník, ředitel regionálního pracoviště Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia. Pod stanoviskem jsou podepsáni zástupci regionální komise Česmad, tedy 11 velkých dopravců. Podle nich nevznikne žádná nová parkovací kapacita, kterou mělo být třeba rozšíření dálniční odpočívky Šlovice. „Naopak pronájem a oplocení jediného v užitelného parkoviště na Domažlické zřejmě přinese snížení jeho kapacity,“ uvedl Hurník. Dopravci, kteří zajistí uvolnění podniků a obchodů, nemají podle něj žádné jiné možnosti krátkodobé ho parkování ve městě.

Chystaný plošný zákaz parkování nákladních vozidel od 1. července 2024 podle Česmadu jen posune problém s nedostatkem parkovacích míst jinam – na sjezdy a nájezdy na dálnice, do blízkých obcí a na méně frekventované komunikace. „Předpokládá se, že se ve městě vyskytnou privátní zóny, kde jsou jejich majitelé ochotni pronajmát plochy pro stání nákladních vozidel, bude podle našich zkušeností fungovat jen u dlouhodobých stání. To není řešení pro dopravce, kteří zásobují firmy a obchody v Plzni nárázově,“ uvedl Hurník. Dopravci proto žádali město, aby odložilo plošný zákaz parkování do doby, než budou vybudovány nebo zajištěny vhodné kapacity pro vozidla obsluhující podniky a obchody. Se svým požadavkem neuspěl.

Tolar, který se sešel se zástupci Česmadu, řekl, že od nich nezazněly žádné zásadní argumenty a městský termín zákazu neposune. „Také praxe z ostatních měst mě utvrzuje, že to můžeme rozjet,“ řekl. Dopravci podle Tolaru musí tláčit na firmy, které obsluhují, aby přijaly nějaká opatření. „Zatím všichni jedou v režimu, že to ve městě možné je. Ale ve chvíli, kdy to nepůjde, tak se řešení najdou,“ uvedl. Odstavná parkoviště mohou být soukromá, v průmyslových areálech nebo u cílových odběratelů.

Radnice chce od 1. července zbavit město hluku, nepořádku a uvolnit stání pro obyvatele

Jaroslav Nedvěd
redaktor MF DNES

PLZEŇ Od začátku července už by na území Plzně na pozemcích města neměly parkovat kamiony. Zástupci města tvrdí, že změna, kterou letos oznámili, je připravená a začne platit na začátku prázdnin. V nejbližších týdnech se tedy u komunikací objeví dopravní značky se **zákazem** parkování pro vozidla s hmotností nad 12 tun. Představitel Plzně plánuje radikálně omezit kamionům parkování v Plzni zdůvodňoval tím, že zabírají mnoho parkovacích míst, stíženosti obyvatel na jejich hlučný provoz a nepořádkem, který vzniká v lokalitách, kde řidiči ve svých vozecích nocují. Záměr se nezamlouval dopravcům, ale jejich kritické připomínky úmysl radnice nezměnily ani neodálily. „Značky jsou přichystané a budou se osazovat,“ prohlásil Ondřej Vohradský ze správy veřejného statku. Potvrdil, že výhrady dopravců neměly na postup města žádný vliv. Náměstek primátora pro dopravu

Parkování kamionů v ulicích Plzně skončí

Aleš Tolar tvrdí, že od 1. července by měl zákaz pro parkování kamionů platit. Město pro ně chce vyhradit plochu v Domažlické ulici. Zastánci zákazu parkování kamionů ve městě předpokládali, že pokud opatření vstoupí v platnost, soukromé firmy nabídnou dopravcům vlastní plochy. „V režii města bude pouze místo v Domažlické ulici. To má být v provozu od 1. července,“ uvedl Tolar. Podle náměstka se na reálných portálech objevují nabídky ploch pro parkování. „Myslím, že v těchto případech po nich začne být, až bude zákaz platit a začnou se za jeho nerespektování dávat pokuty,“ sdělil. Na případné postupy se v tomto případě zaměří především městská policie. S rozdílným pokutem ale zřejmě nezačne hned. „Nějaké přechodné období na domluvy tam zřejmě bude, ale pak se to prostě postihovat musí,“ konstatoval Tolar. „Při jednáních o obsluhu města, tranzitu a parkování vozidel jsme upozorňovali na to, že je nutné nejprve najít nebo vytvořit vhodná parkovací místa pro kamiony, než dojde k omezení jejich parkování,“ uvedl v dopise náměstkovu primátora Jiří Hurník, ředitel regionálního pracoviště Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia. Pod stanoviskem jsou podepsáni zástupci regionální komise Česmad, tedy 11 velkých dopravců. Podle nich nevznikne žádná nová parkovací kapacita, kterou mělo být třeba rozšíření dálniční odpočívky Šlovice. „Naopak pronájem a oplocení jediného v užitelného parkoviště na Domažlické zřejmě přinese snížení jeho kapacity,“ uvedl Hurník. Dopravci, kteří zajistí uvolnění podniků a obchodů, nemají podle něj žádné jiné možnosti krátkodobého parkování ve městě. Chystaný plošný zákaz parkování nákladních vozidel od 1. července 2024 podle Česmadu jen posu-

ne problém s nedostatkem parkovacích míst jinam – na sjezdy a nájezdy na dálnice, do blízkých obcí a na méně frekventované komunikace. „Předpokládá se, že se ve městě vyskytnou privátní zóny, kde jsou jejich majitelé ochotni pronajmát plochy pro stání nákladních vozidel, bude podle našich zkušeností fungovat jen u dlouhodobých stání. To není řešení pro dopravce, kteří zásobují firmy a obchody v Plzni nárázově,“ uvedl Hurník. Dopravci proto žádali město, aby odložilo plošný zákaz parkování do doby, než budou vybudovány nebo zajištěny vhodné kapacity pro vozidla obsluhující podniky a obchody. Se svým požadavkem neuspěl. Tolar, který se sešel se zástupci Česmadu, řekl, že od nich nezazněly žádné zásadní argumenty a městský termín zákazu neposune. „Také praxe z ostatních měst mě utvrzuje, že to můžeme rozjet,“ řekl. Dopravci podle Tolaru musí tláčit na firmy, které obsluhují, aby přijaly nějaká opatření. „Zatím všichni jedou v režimu, že to ve městě možné je. Ale ve chvíli, kdy to nepůjde, tak se řešení najdou,“ uvedl. Odstavná parkoviště mohou být soukromá, v průmyslových areálech nebo u cílových odběratelů. S využitím ČTK

SEKCE: Zpravodajství

MUTACE: Plzeňský kraj

KLÍČOVÁ SLOVA: kamionů (2x), zákazem (1x), kamionům (1x), zákaz (1x), zákazu (1x)

DUPLICITY (>70% SHODA): Parkování kamionů v ulicích Plzně skončí (MAFRA, a.s. - MF DNES, Zákazy, Plzeňský kraj); Parkování kamionů v ulicích Plzně skončí (MAFRA, a.s. - MF DNES, ČESMAD BOHEMIA, Plzeňský kraj);

[Zpět na seznam](#)

6. Dopravní uzavírky v létě: Největší zdržení zůstane při průjezdu Českou Lípou

08:15 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • ZDROJ: Denik.cz - Českolipský deník • AUTOR: Petra Hámová • SUPERTÉMA: Doprava • TÉMA: Nákladní doprava • AKTUALIZOVÁNO: 1x
SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Letní měsíce nejsou jen obdobím výletů a dovolených, ale i největší aktivity co se oprav silnic týká. Ty zásadní dopravní stavby na Českolipsku, které řidiče omezují, už ale pár měsíců běží, nový ch komplikací bude pomálu.

V plném proudu jsou dva velké projekty přímo v **České Lípě**. Podle plánu pokračuje rekonstrukce **mostu na silnici I/9**, po které denně projede kolem 15 tisíc aut. Opravy na úseku dlouhém zhruba 700 metrů za 300 milionů korun začaly letos v březnu. Od té doby je provoz na mostě řízen semaforem v jednom pruhu.

Přehled významných oprav v Libereckém kraji v režii ŘSD - **mapka ZDE**

Most je uzavřený pro vozidla nad 40 tun. Objízdné trasy vedou pro směr na Nový Bor po silnici III. třídy přes obce Srní u České Lípy a Zákupy. Pro směr na Prahu musí řidiči do Zákup a dále přes P rovodín a Jestřabi.

Stavba začala na pravé straně silnice směrem na Nový Bor. „S tou pravou částí se letos skončí. Na zimu bude most uveden do plynulého obousměrného provozu. A zase na jaře se pustíme do druhé poloviny mostu,“ informoval Tomáš Šulc, vedoucí úseku výstavby Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Část roku 2026 se ještě budou provádět práce na spodní stavbě, ty už ale budou bez dopravní ch omezení.

Do konce září potrvá rekonstrukce **mostu v Děčínské ulici**, na frekventovaném úseku silnice II/262. Ve směru od Děčína do centra města je doprava pro osobní automobily a autobusy svedena na a provizorní most. V opačném směru je silnice v úseku od křižovatky se Sokolskou ulicí až ke kruhovému objezdu u českolipské ZUŠ uzavřena a řidiči musí využít objíždné trasy. Ty vedou po silnici I/9, ulicemi Okružní, Roháče z Dubé, Českokamenická, Železničářská a Heroutova zpět na silnici II/262. Kamiony musí Českou Lípou objet přes Zahrádky, Stvolínky, Kravaře a Horní Polici.

Pozor v Doksech

Na pozoru by měl být řidiči v **Doksech**, kde začala očekávaná rekonstrukce vodovodu a kanalizace v **Máchově ulici**. Uzavření 150 metrů dlouhého úseku mezi Památníkem K. H. Máchy a policejní služebnou bude během letní sezony pro oblíbené letovisko nemalou komplikací.

Pro osobní automobily vede objíždná trasa po silnici I/38 Máchovou ulicí kolem kina, dále pak ulicí Valdštejnskou. **Nákladní doprava** vyjma autobusů a vozidel stavby je kompletně odkloněna a má objíždnou trasu na Mimoň vedenou přes Zákupy. Po uložení sítí přijde na řadu nový asfaltový povrch. Předpoklad dokončení všech prací je plánován na září/říjen 2024.

Dopravní omezení na stavbě I/9 Nový Bor – Svor

V následujících dnech musí řidiči počítat s dopravní omezením na silnici I/9 mezi obcemi **Nový Bor a Cvikov**, kde upravujeme dvoupruhovou silnici na čtyřpruh. **Od 6. 6. do 12. 6.** budou probíhat s taavní práce zejména na okružní křižovatce a na hlavní trase vlevo k autobusové zastávce. Proto dojde k omezení dopravy. **Provoz bude řízen semaforem**. V místě stavby projedete na hlavní trasě v km 2,450 vpravo směrem k okružní křižovatce.

S omezením musí řidiči nadále počítat mezi **Novým Borem a Svorem**, kde finišuje projekt zkapacitnění silnice I/9. Stavbu plánuje ŘSD uvést do provozu právě během léta. Oznámený termín je 4. července.

Ve směru na Liberec pak pokračuje oprava mostu na silnici **I/13 u Jablonného** v Podještědí. Tady mají silničáři pro motoristy dobrou zprávu: semaforey jsou pryč. „Od konce května motoristé tímto úsekem pojedou po provizorním mostě. Provoz je zde obousměrný se sníženou rychlostí 30 km/h. Práce probíhají dle harmonogramu a k úplnému zprovoznění by mělo dojít koncem října,“ uvedla mluvčí ŘSD Kamila Zahálková.

V druhé polovině června začne oprava dvou **propustků na silnici I/13, a to v Jestřebí**. Práce budou probíhat za částečné uzavírky s kyvadlovým provozem řízeným semaforem.

Dopravní omezení si vyžádala také úprava a výstavba chodníků v Kamenické ulici v Kamenickém Šenově. „Aktuálně probíhá také tender na opravu mostu na silnici I/9 v Dubé, která by měla proběhnout letos. Bližší informace, termín zahájení a dopravní omezení, upřesníme po dokončení výběru dodavatele,“ dodala Zahálková.

Do poloviny srpna zůstane uzavřen most na **silnici III/26845 v Pihelu** a k závěru se blíží také oprava mostu na **silnici III/2708 v Pertolticích pod Ralskem**. Řidiči by tu bez omezení projet od poloviny června. Hotovo přitom mělo být už loni. Stavba se ale výrazně protáhla.

„Most v Pertolticích jsme museli zdemolovat, měla proběhnout výstavba úplné nové. Jenže došlo ke komplikacím, protože při zakládání mostu ve spodní stavbě jsme zjistili podmínky jiné než předpokládal původní projekt. Z toho důvodu musela být ta stavba přerušena,“ vysvětlil pro web dopravnininfo.tv Jan Růžička, ředitel Krajské správy silnic Libereckého kraje.

Geologický průzkum ukázal únosné podloží. Jenže teprve při zakládání jedné strany mostu se zjistilo, že se staví v tekutých píscích. Nutné bylo najít jiné konstrukční řešení. Řidiči musí volit objíždné trasy přes Noviny pod Ralskem a Velký Grunov. Na příjezdu do obce od Mimoně musí řidiči zvolit až druhý sjezd ze silnice 270.

Další most je uzavřený **na silnici III/26851 ve Skalici u České Lípy**. Objížďka vede přes Okrouhlou, silnici I/9 (Chotovice) a silnici III/26210 (Skalice u České Lípy).

SEKCE: Deníky

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

[Zpět na seznam](#)

7. Uzavírka v Žiželicích. Policisté na objíždných trasách zatím rozdali 168 pokut

18:56 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet **ZDROJ:** Denik.cz - Žatecký a lounský deník **AUTOR:** Petr Kinšt **SUPERTÉMA:** Doprava **TÉMA:** Nákladní doprava

SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Minulý měsíc se pro veškerou dopravu uzavřela silnice I/27 Most – Plzeň v Žiželicích u Žatce. A to z důvodu stavby obchvatu, řidiči musí na objíždné trasy. Osobní auta mohou přes Staňkovice nebo Hořetice a Hrušovany, nákladní mají objíždnou trasu stanovenou po karlovarské silnici I/6, kolem Řevničova po slánské I/16 a chomutovské I/7. Na uzavírku upozorňují značky v širokém okolí, jsou například umístěné až v Karlových Varech.

Ve Staňkovicích, Hořeticích a Hrušovanech narostl počet aut, nad dopravou tam zvýšili dohled policisté. I přes **zákaz** se najdou řidiči **kamionů**, kteří oficiální objíždnou trasu nerespektují a jedou přes zmíněné vesnice. „Hlídky například dohlížejí na dodržování omezení staňkovické objíždné trasy, která je učena pro vozidla do šesti tun hmotnosti. V rámci kontrol bylo od 20. května letošního roku řidičům uděleno za nerespektování dopravních předpisů 168 blokových pokut. Převážně se jednalo o vjezd vozidel s hmotností nad 6 tun. V Hořeticích se jednalo pouze o dva prohřešky,“ uvedl policejní mluvčí Jakub Mareš.

Policisté dohlížejí na provoz na objíždných trasách a zároveň kontrolují také respektování zákazu vjezdu přímo v Žiželicích. Zdroj: se svolením Petra Marka

„Kontroly v podobném duchu budou probíhat i v následující době, proto žádáme veřejnost, aby respektovala pokyny policistů. Zároveň si velice vážíme jednání a ohleduplnosti řidičů, kteří dopravní omezení respektují, jelikož tím nejvíce přispívají ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu,“ dodal mluvčí.

Policisté nedohlížejí jen na provoz na objíždných trasách, kontrolují také respektování zákazu vjezdu přímo v Žiželicích. Uzavírka je v plánu do února 2026, kdy by měl být obchvat obce zprovozněn.

Mohlo by vás zajímat: Šampion Pavel Maslák přibližoval atletiku dětem v Lounech

SEKCE: Deníky

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

[Zpět na seznam](#)

8. Na dálnici bez držení volantu. Česko se otevírá autům bez řidiče

01:40 | 06.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk **ZDROJ:** Economia, a.s. - Ekonom **AUTOR:** - tEXt - Eva Hníková **SUPERTÉMA:** Doprava **TÉMA:** Nákladní doprava **STRANA:** 45

SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Podporu autonomní mobility chce stát podpořit ekonomický růst. Země si díky ní má udržet pozici středoevropského lídra v motoristickém sektoru.

Policie pronásleduje se zapnutými majáky auto, ale jeho řidič odmítá zastavit. Místo střelby na kola, při které hrozí poranění lidí, zabrzdí hlídka pronásledovaný vůz na dálku. Využije k tomu systém u možná odpojití přívodu paliva do motoru. Tak snadno by se mohla už brzy vypořádat s problémovými řidiči i česká policie. Její experti spolu s vědci z pražského ČVUT a brněnského VUT intenzivně pracují na vývoji příslušného systému. „V Evropě se asi podobnému výzkumu věnujeme jako jediní,“ říká Zdeněk Lokaj z laboratoře CertiLab při Fakultě dopravní ČVUT.

Zastavit auto na jeden klik by mělo být možné přes kooperativní systémy určené hlavně pro poskytovatele dopravních informací a varování. Zvládnou třeba poslat zprávu, že se blíží vozidlo záchranky. Sériové se montují do nejnovějších modelů, jejichž počet na silnicích také postupně poroste.

Systémy dovolující dálkové zastavení se více uplatní ve chvíli, kdy patřičně vzroste počet aut s prvky autonomního řízení. Vláda v dubnu schválila plán otevřít české silnice samoříditelným vozům a ministerstvo dopravy už chystá první konkrétní kroky. „Aktuálně pracujeme na legislativní změně, kterou představíme po prázdninách. Jejím cílem je, aby dálniční autopilot nebo autonomní režim jízdy v koloně při nízké rychlosti byly v Česku dostupné,“ uvádí mluvčí úřadu Jan Jakovljevič. V sousedním Německu už je povoleno jet po dálnici bez držení volantu rychlostí až 130 kilometrů za hodinu.

Legislativně je potřeba přesně určit chvíli, kdy systém vozidla přebírá odpovědnost za další průběh jízdy a kdy vyzve řidiče k převzetí řízení. „Tento okamžik musí být zaznamenán, nejlépe i s konkrétními souřadnicemi, pro případné dohledání odpovědnosti za způsobenou škodu,“ vysvětluje Jakovljevič. V případě, že se autopilot nechová, jak by měl, bude mít odpovědnost za škodu výrobce. Podle Zdeňka Lokaje, který se podílel na přípravě legislativních změn, půjde o zásadní obrát. Doteď je za vozidlo za všech okolností odpovědný řidič.

A následovat mají další opatření, ať už změny zákonů nebo podpora výzkumu. „Ve stávající právní úpravě není třeba vůbec definováno, co autonomní vozidlo je,“ upozorňuje Lokaj.

Cesta k ekologicky šetrné dopravě

Autá bez řidiče představují rostoucí byznys. Velikost celosvětového trhu, kde zatím převažují pomocné asistenční systémy, by měla podle odhadu společnosti McKinsey v příštím roce dosáhnout 70 až 100 miliard dolarů. Pak má přijít výrazný růst, v roce 2035 na hodnotu mezi 300 a 400 miliardami dolarů. Zhruba polovina této částky už ale případně na vysoce autonomní vozy, v nichž je řidič přitom jen jako určitá pojistka.

Česko se může stát vyhledávaným centrem výzkumu, vývoje a testování autonomních systémů ve střední Evropě. „Když se automobilky a jejich subdodavatelé rozhodují, kde testovat novinky z oblasti autonomní mobility, zajímají se o legislativní prostředí. Pokud jim nevyhovuje, vyberou si jinou zemi,“ říká Lokaj. Jde zde i o to, udržet pozici domácího automobilového průmyslu v mezinárodní konkurenci, rozvinout inovační a technologický potenciál v oblastech jako umělá inteligence, 5G nebo velká data.

„Autonomní mobilita je jedním z hlavních trendů v dopravě,“ říká ministr dopravy Martin Kupka. Jeho resort chce v maximální míře využít příslušných technologií ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Loni šetřila policie v Česku téměř 95 tisíc dopravních nehod, při nichž zemřelo 455 lidí. Výše odhadovaných škod se přiblížila osmi miliardám korun. Autá bez řidiče by měla snížit počet nehod s vážnými následky i hmotné škody.

Zdeněk Hanzálek z Českého institutu informatiky, robotiky a kybernetiky ČVUT s kolegy pracuje na tom, aby se vůz bez pomoci řidiče udržel v jízdním pruhu a zároveň si udržoval konstantní odstup od auta, které jede před ním. Protože může být menší, než jak je dnes požadováno, předpokládá se, že provoz bude plynulejší, vzroste kapacita silnic, zlepši se průjezdnost křižovatek a sníží emise.

Začne to u taxíků a v logistice

České ministerstvo dopravy chce při zavádění prvků autonomní mobility reflektovat i potřeby zdejších firem. Je v kontaktu s asociacemi typu Sdružení automobilového průmyslu či Svazem dovozců automobilů, stejně jako s jednotlivými společnostmi. „Zaměřené úpravy legislativy reflektují i potřeby firem, zároveň řešíme rozvoj celé oblasti s ohledem na využití například ve veřejné dopravě nebo v logistice, kde vzniká potenciál pro rozvoj nových služeb,“ uvádí Jakovljevič.

Také letošní průzkum McKinsey mezi manažery zodpovědnými za vývoj autonomních systémů odhaduje, že autá bez řidiče se začnou ve velké míře uplatňovat zejména jako taxíky. Už kolem roku 2030 by mohly v některých oblastech v této službě dominovat a mít také zásadní podíl na **nákladní dopravě**.

Současné zkušenosti ukazují, že další výzkum a vývoj potřebuje ještě hodně práce a peněz. V některých amerických městech firmy jako Cruise nebo Waymo taxíky bez řidiče provozují. Zatím se jim m daří na rovných a přehledných úsecích, to ale nestačí. Loňská nehoda, při níž v San Franciscu srazilo chodkyni běžné auto a následně ji přejel autonomní taxík Cruise, zcela zabrzdlá nadějnou expanzi společnosti. Pro dosažení plně autonomie bude nutné investovat zejména do softwarových řešení, důraz bude kladen jak na technologický pokrok, tak na bezpečnost. V oblasti vývoje softwaru ru však lze podle studie dosáhnout největších zisků.



Na dálnici bez držení volantu. Česko se otevírá autům bez řidiče

Podpora autonomní mobility chce stát podpořit ekonomický růst. Země sídky má udělat pozici středoevropského lídra v motoristickém sektoru.

— REFI, EASTHERN — FOTO: GAZA

Podpora autonomní mobility chce stát podpořit ekonomický růst. Země sídky má udělat pozici středoevropského lídra v motoristickém sektoru. „Zastání autu na jeden klik by měla být možná přes kapacitní systémy včetně velkých množství dopravních informací a senzorů. Zvláštní řízení posílá zpět, že se má řídit takto. Řidič se nemusí do motoristických modelů, spíše počká na silnicích takové autonomní.“

Společně dáváme důležitou zprávu se více vztahují ke čtvrti, kdy potřebujeme počítat s první autonomní silnicí. Měla by být schopná plně autonomně řídit silnici samostatně včetně v maximální rychlosti až čtyřicet kilometrů za hodinu,“ říká Zdeněk Lokaj z laboratoře CVT-20 při ČVUT v Praze.

na legislativní úroveň, kterou předepisuje pro pravidelné, bezpečné a spolehlivé provozování autonomních vozů. „V současnosti je to jen v rámci testů,“ říká Zdeněk Lokaj, který se podílí na přípravě legislativních úprav. „Když se autonomní vozidla začnou objevovat na silnicích, bude muset být zajištěna bezpečnost,“ říká Lokaj.

Česko k ekologicky šetrné dopravě
Autá bez řidiče představují rostoucí byznys. Velikost celosvětového trhu, kde zatím převažují pomocné asistenční systémy, by měla podle odhadu společnosti McKinsey v příštím roce dosáhnout 70 až 100 miliard dolarů. Pak má přijít výrazný růst, v roce 2035 na hodnotu mezi 300 a 400 miliardami dolarů. Zhruba polovina této částky už ale případně na vysoce autonomní vozy, v nichž je řidič přitom jen jako určitá pojistka.

Česko se může stát vyhledávaným centrem výzkumu, vývoje a testování autonomních systémů ve střední Evropě. „Když se automobilky a jejich subdodavatelé rozhodují, kde testovat novinky z oblasti autonomní mobility, zajímají se o legislativní prostředí. Pokud jim nevyhovuje, vyberou si jinou zemi,“ říká Lokaj. Jde zde i o to, udržet pozici domácího automobilového průmyslu v mezinárodní konkurenci, rozvinout inovační a technologický potenciál v oblastech jako umělá inteligence, 5G nebo velká data.

„Autonomní mobilita je jedním z hlavních trendů v dopravě,“ říká ministr dopravy Martin Kupka. Jeho resort chce v maximální míře využít příslušných technologií ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Loni šetřila policie v Česku téměř 95 tisíc dopravních nehod, při nichž zemřelo 455 lidí. Výše odhadovaných škod se přiblížila osmi miliardám korun. Autá bez řidiče by měla snížit počet nehod s vážnými následky i hmotné škody.

Zdeněk Hanzálek z Českého institutu informatiky, robotiky a kybernetiky ČVUT s kolegy pracuje na tom, aby se vůz bez pomoci řidiče udržel v jízdním pruhu a zároveň si udržoval konstantní odstup od auta, které jede před ním. Protože může být menší, než jak je dnes požadováno, předpokládá se, že provoz bude plynulejší, vzroste kapacita silnic, zlepši se průjezdnost křižovatek a sníží emise.

Česko k ekologicky šetrné dopravě
Autá bez řidiče představují rostoucí byznys. Velikost celosvětového trhu, kde zatím převažují pomocné asistenční systémy, by měla podle odhadu společnosti McKinsey v příštím roce dosáhnout 70 až 100 miliard dolarů. Pak má přijít výrazný růst, v roce 2035 na hodnotu mezi 300 a 400 miliardami dolarů. Zhruba polovina této částky už ale případně na vysoce autonomní vozy, v nichž je řidič přitom jen jako určitá pojistka.

Česko se může stát vyhledávaným centrem výzkumu, vývoje a testování autonomních systémů ve střední Evropě. „Když se automobilky a jejich subdodavatelé rozhodují, kde testovat novinky z oblasti autonomní mobility, zajímají se o legislativní prostředí. Pokud jim nevyhovuje, vyberou si jinou zemi,“ říká Lokaj. Jde zde i o to, udržet pozici domácího automobilového průmyslu v mezinárodní konkurenci, rozvinout inovační a technologický potenciál v oblastech jako umělá inteligence, 5G nebo velká data.

„Autonomní mobilita je jedním z hlavních trendů v dopravě,“ říká ministr dopravy Martin Kupka. Jeho resort chce v maximální míře využít příslušných technologií ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Loni šetřila policie v Česku téměř 95 tisíc dopravních nehod, při nichž zemřelo 455 lidí. Výše odhadovaných škod se přiblížila osmi miliardám korun. Autá bez řidiče by měla snížit počet nehod s vážnými následky i hmotné škody.

Zdeněk Hanzálek z Českého institutu informatiky, robotiky a kybernetiky ČVUT s kolegy pracuje na tom, aby se vůz bez pomoci řidiče udržel v jízdním pruhu a zároveň si udržoval konstantní odstup od auta, které jede před ním. Protože může být menší, než jak je dnes požadováno, předpokládá se, že provoz bude plynulejší, vzroste kapacita silnic, zlepši se průjezdnost křižovatek a sníží emise.

Česko k ekologicky šetrné dopravě
Autá bez řidiče představují rostoucí byznys. Velikost celosvětového trhu, kde zatím převažují pomocné asistenční systémy, by měla podle odhadu společnosti McKinsey v příštím roce dosáhnout 70 až 100 miliard dolarů. Pak má přijít výrazný růst, v roce 2035 na hodnotu mezi 300 a 400 miliardami dolarů. Zhruba polovina této částky už ale případně na vysoce autonomní vozy, v nichž je řidič přitom jen jako určitá pojistka.

Česko se může stát vyhledávaným centrem výzkumu, vývoje a testování autonomních systémů ve střední Evropě. „Když se automobilky a jejich subdodavatelé rozhodují, kde testovat novinky z oblasti autonomní mobility, zajímají se o legislativní prostředí. Pokud jim nevyhovuje, vyberou si jinou zemi,“ říká Lokaj. Jde zde i o to, udržet pozici domácího automobilového průmyslu v mezinárodní konkurenci, rozvinout inovační a technologický potenciál v oblastech jako umělá inteligence, 5G nebo velká data.

„Autonomní mobilita je jedním z hlavních trendů v dopravě,“ říká ministr dopravy Martin Kupka. Jeho resort chce v maximální míře využít příslušných technologií ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Loni šetřila policie v Česku téměř 95 tisíc dopravních nehod, při nichž zemřelo 455 lidí. Výše odhadovaných škod se přiblížila osmi miliardám korun. Autá bez řidiče by měla snížit počet nehod s vážnými následky i hmotné škody.

Zdeněk Hanzálek z Českého institutu informatiky, robotiky a kybernetiky ČVUT s kolegy pracuje na tom, aby se vůz bez pomoci řidiče udržel v jízdním pruhu a zároveň si udržoval konstantní odstup od auta, které jede před ním. Protože může být menší, než jak je dnes požadováno, předpokládá se, že provoz bude plynulejší, vzroste kapacita silnic, zlepši se průjezdnost křižovatek a sníží emise.

Česko k ekologicky šetrné dopravě
Autá bez řidiče představují rostoucí byznys. Velikost celosvětového trhu, kde zatím převažují pomocné asistenční systémy, by měla podle odhadu společnosti McKinsey v příštím roce dosáhnout 70 až 100 miliard dolarů. Pak má přijít výrazný růst, v roce 2035 na hodnotu mezi 300 a 400 miliardami dolarů. Zhruba polovina této částky už ale případně na vysoce autonomní vozy, v nichž je řidič přitom jen jako určitá pojistka.

Česko se může stát vyhledávaným centrem výzkumu, vývoje a testování autonomních systémů ve střední Evropě. „Když se automobilky a jejich subdodavatelé rozhodují, kde testovat novinky z oblasti autonomní mobility, zajímají se o legislativní prostředí. Pokud jim nevyhovuje, vyberou si jinou zemi,“ říká Lokaj. Jde zde i o to, udržet pozici domácího automobilového průmyslu v mezinárodní konkurenci, rozvinout inovační a technologický potenciál v oblastech jako umělá inteligence, 5G nebo velká data.

SEKCE: Zpravodajství

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Taxíky bez řidiče. V některých amerických městech už firma Cruise dopravuje cestující samořidičnými auty.

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Na dálnici bez držení volantu. Česko se otevírá autům bez řidiče ([HospodářskéNoviny.cz](https://www.hospodarske-noviny.cz) - [lhned.cz](https://www.lhned.cz) - [Archiv Premium](https://www.archiv-premium.cz), [Nákladní doprava](https://www.nakladni-doprava.cz));

MUTACE:

9. Vlivem změn probíhajících v oboru logistiky se mění požadavky na vzdělávání logistických odborníků

11:17 | 05.06.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ](#): Eurologport.eu - Články • [AUTOR](#): NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA](#): Okamžitý report • [TÉMA](#): Okamžitý report

[SENTIMENT](#): [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Jaké aktivity vaše škola aktuálně vyvíjí, aby nabízel kvalitní odborné vzdělání, možnosti zapojení do relevantního výzkumu, či přímé napojení na praxi tak, aby motivovala mladé lidi ke studiu logistiky? Jak mohou zájem o logistiku u mladých lidí podpořit samotné firmy?

Současná logistika prochází v důsledku narušení dodavatelských řetězců výraznými proměnami. Zároveň dochází ke stále širšímu využívání moderních technologií v reálném provozu. Tlak na udržitelnost a s tím související reporting staví management firem před nové výzvy a povinnosti. S ohledem na tyto změny budou firmy u svých manažerů vyžadovat rychlou přizpůsobivost, dobrou orientaci a hledání záložních řešení. Jak se tyto požadavky odrážejí v přípravě budoucích logistických odborníků? Jaké aktivity školy aktuálně vyvíjí, aby nabídly mladým lidem kvalitní odborné vzdělání, které je co nejlépe připraví do praxe? A jaký je zájem mezi studenty o obor logistiky? O odpovědi na tyto otázky jsme požádali zástupce Vysoké školy logistiky a Katedry logistiky Podniko hospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze.

[Zpět na seznam](#)

„Naším cílem je inovovat učební plány tak, aby byly v souladu s nejnovějšími poznatky v oblasti logistiky. Úzce se věnujeme digitalizaci, automatizaci a robotizaci logistických procesů. Do výuky v předmětech informačních a komunikačních technologií zařazujeme poznatky z umělé inteligence (AI), kybernetické bezpečnosti i všech oblastí v rámci Průmyslu 4.0. Studentky a studenti prezenční formy studia mají součástí výuky odbornou praxi jak v bakalářské, tak i navazující magisterské formě studia. Takto dáváme studentům příležitost, aby znalosti, které u nás získávají, povýšili na dovednosti. Vysoká škola má uzavřené dvoustranné dohody pro výkon praxe s podnikatelskými subjekty v logistice a dopravě, ale i institucemi státní správy a samosprávy. Samotné firmy mohou zájem u potenciálních studentů podpořit formou exkurzí, vyzvaných přednášek a prázdninových brigád. V posledním období se nám daří zapojovat studenty do výzkumných úkolů, které jsou zaměřeny na optimalizaci odpadové logistiky. Naším cílem je, aby naši absolventi měli co nejširší portfolio logistických kompetencí,“ uvádí prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., DBA.

„V našem případě se jedná o katedru, resp. Katedru logistiky Podnikohospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze. Ve výuce na bakalářském i na magisterském stupni studia máme pro všechny studenty naší fakulty po jednom povinném kurzu. Ty alešpoň ve stručnosti prezentují základní logistickou problematiku. Dále je možno se věnovat dílčím problémovým okruhům z různých oblastí logistiky a dopravy, kterým se věnují volitelné kurzy, jejichž různé varianty a zaměření jsou na obou stupních studia.

Samotné logistice se mohou zájemci z řad studentů magisterského studia hlouběji věnovat především v rámci tzv. vedlejší specializace (VS) „Logistika – mezinárodní přeprava a zasilatelství“. Tu z uplynulá léta absolvovalo již mnoho set studentů inženýrského stupně studia. Zájem o studium této VS mají především studenti z Fakulty podnikohospodářské, ale studují zde posluchači ze všech fakult VŠE v Praze.

Významným faktem dnes je, že naše katedra již po třetí tisíciletí období splňuje požadované mezinárodní odborné podmínky pro prestižní mezinárodní odbornou akreditaci cELog, kterou uděluje Evropská logistická asociace (ELA). Absolventi naší VS, jejímž garantem je naše katedra, kteří studovali s velmi dobrým průměrem, proto mohou – a to bez nutnosti absolvování dalších kurzů či zkoušek – získat mezinárodně uznávaný certifikát ECBL. Tento mezinárodní certifikát vydává přímo ELA v Bruselu, a to prostřednictvím České logistické asociace z.s., Praha.

Naše katedra již tradičně, dlouhodobě a velmi úzce spolupracuje s mezinárodními i českými firmami zabývajícími se logistickou problematikou. Jedná se o logistické firmy, zasilatele, dopravce i jejich zákazníky (přepravce). Naše katedra spolupracuje i s MD ČR nebo se zájmovými svazy jako např. **ČESMAD Bohemia**, byla jedním ze zakládajících členů SSL ČR, ale i České logistické asociace atd.

Samo sebou nejen my plně chápeme, že problematika logistiky je velmi praktickou záležitostí, proto i její vysokoškolskou formu provází snaha o co možná nejužší sepejetí s praxí. K tomu nám velmi pomáhají především naši firemní smluvní partneři. Naším strategickým firemním smluvním partnerem je firma PPL, hlavním partnerem pak firma HOP1. Mezi naše další smluvní firemní partnery patří společnosti CHEP, ICZ, Kaufland, MSC, Geis, DB Schenker, DB Cargo Czechia, PaG a Nestlé.

Samozřejmou součástí firemní spolupráce je zejména pořádání, mezi studenty vesměs velmi oblíbených, odborných exkurzí spojených zde s odbornými přednáškami (není ničím zvláštním, že naši studenti se tímto způsobem během semestru seznámí třeba s šesti konkrétními firmami), efektivní ale jsou i přednášky a semináře externistů z firem (naposledy se jednalo o komplex seminářů určených pro bakaláře naší fakulty studující povinný kurz Základy logistiky, kam se zapojili zástupci firmy PPL. Tento druh interaktivní spolupráce byl velmi chválen jak studenty, tak zástupci firmy PPL).

Významná je i spolupráce na zpracovávání bakalářských a diplomových prací na různá firemní témata, která jsou samo sebou zadávána tak, aby tyto práce firmám pomohaly, a ne aby dělaly „výzkum pro výzkum“ a končily někde „v šuplíku“.

Požadavek sepejetí výuky s praxí je ale aplikován např. i při tvorbě studijních materiálů, jejichž několikátá knižní vydání jsou již tradičně určena nejen pro studenty, ale i pro naše kolegy z logistických, přepravních, dopravních a zasilatelských firem.

Při Katedře logistiky existuje i Klub mladých logistiků, který sdružuje studenty zajímající se o problematiku logistiky,“ popisuje Doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc. vedoucí Katedry logistiky, Podnikohospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze. Bližší údaje o studiu na katedře logistiky lze nalézt např. na <http://klog.vse.cz/>

Jak se podle vás změni požadavky firem na kvalifikaci jejich manažerů v souvislosti s pokračujícími změnami na globálním trhu?

„Firmy s ohledem na změny v globálních logistických řetězcích budou u svých manažerů vyžadovat rychlou přizpůsobivost, dobrou orientaci a hledání záložních řešení v narušených dodavatelských řetězcích. V posledních letech nastalo narušení dodavatelských řetězců jak z příčin pandemických, tak i politických a válečných konfliktů. Závěr pro nás je, že musíme zvýšit důraz na řešení i prevenci mimořádných stavů v logistických řetězcích. Další důležitou výzvou pro stabilitu manažerů bude zpracovávání reportů týkajících se uhlíkové stopy a společenské odpovědnosti, ale především m prosazování nových řešení a inovací vedoucích ke snížení dopadů na klima a životní prostředí,“ říká prof. Václav Cempírek.

Podle Ing. Petra Jirsáka, Ph.D., zástupce vedoucího Katedry logistiky Podnikohospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze, se požadavky na manažery logistiky nebo supply chain manažerů se odvíjejí a odvíjí a budou odvíjet od role logistiky v podnicích. „Logistika dnes běžně propojuje obchod, výrobní/skladový provoz, dopravu a nákup, takže logistický manažer musí rozumět částečně obchodu, interním procesům spojeným s obchodním případem, dopravou, nákupem a výrobou/skladem.“

Z toho plyne, že logistický manažer musí pokrýt znalost požadavků a chování zákazníka, demand planning, plánování výrobních a logistických kapacit, plánování materiálu a řízení zásob, plánování a řízení dopravy, skladování a nákupu. Procesní stránka však nestačí, v logistice hrají velkou roli lidé, takže nemůžeme zapomenout na plánování a řízení lidí. Do logistiky nám stále více vstupuje technologie a technika, takže je nutné se orientovat v technických specifikách logistické a výrobní technologie a související využívané technice a softwaru. Tato stránka je stále důležitější s ohledem na digitalizaci a automatizaci logistických procesů. Chápat, jak funguje robot, jak náročné je ho přeprogramovat/přenastavit na výrobu/manipulaci jiné skladby produktů, jak změni stávající logistický proces, jaký dopad bude mít na operátory a manipulanty atd. jsou dnes součástí logistiky.

Nakonec nesmíme zapomenout, že logistika musí dávat ekonomický smysl a odehrávat se v právním rámci. Takže vysoká finanční gramotnost a znalost vazby mezi dokumenty a mezinárodními úmluvami, znalost příslušných částí obchodního zákoníku, a specifických norem se stala nezbytnou výbavou logistických manažerů.

V čem lze spatřit změnu je v propojování výše uvedených oblastí, tj. syntéza do komplexního pohledu. Pokud budeme chtít dnes automatizovat nějaký skladový proces, tak je nutné disponovat dovednostmi pro vyhodnocení návratnosti investice, technické stránky, BOZP, ekologického dopadu, ideálně, aby došlo ke snížení uhlíkové stopy na logistickou jednotku a získali jsme kvalitnější data pro budoucí plánování.

To neznamená, že logistický manažer je v podniku na výše uvedených sám, ale musí být schopen si vybudovat schopný tým lidí, který se v čase dokáže posouvat s ohledem na změny u zákazníka, v globálních dodavatelských řetězcích, technologických, legislativě, datové bezpečnosti, datové analýze a ekonomické realitě. Udržet krok s pomyslým sedmiúhelníkem zákazník, proces, technologie, lidé, finance, ekologie a bezpečnost není vůbec jednoduché.“

Jaký je v současné době zájem ze strany studentů o obor logistiky?

„Soukromá Vysoká škola logistiky, o.p.s. je neuniverzitního typu a nabízí studium v oboru logistika již 20 let. Za toto období sledujeme, že v posledních 5 letech mírně klesá zájem o studium v prezenční formě studia. Do této formy studia přijímáme studentky a studenty z odborných středních škol se zaměřením na logistiku anebo dopravu. Naopak můžeme říci, že studentů v kombinované formě studia je více, než bylo dříve. Jedná se o studentky a studenty, kteří již v logistice pracují a mají zájem si rozšířit znalosti a případně se posunout na střední či vyšší stupeň řízení v logistických firmách,“ hodnotí zájem studentů prof. Václav Cempírek.

Na Katedře logistiky se vzhledem k obecně relativně malému počtu studentů jedná u výše zmíněné vedlejší specializace o nižší desítky každý semestr. Jak již bylo také uvedeno, jde o studenty všech fakult VŠE, i když primárně hrají studenti FPH. „Zájem studentů je probuzen povinnými i volitelnými předměty Katedry logistiky, především na bakalářském stupni studia, kde v rámci volitelných kursů si logistické předměty volí každý semestr vyšší desítky zájemců, povinný kurs pak absolvoje ročně kolem 300 studentů, takže lze říci, že přibližně 10 procent studentů, kteří se s logistikou setkají v rámci povinného předmětu, si ji zvolí jako svůj specializační obor; což je vzhledem ke konkurenci dalších oborů (jen v rámci FPH existuje 11 specializací, nemluvě o ostatních fakultách) velmi pozitivní, přispívají k tomu jistě všechny aktivity uvedené výše. Důležité rovněž je, že zájem studentů v čase neklesá,“ vidí pozitivně zájem studentů Ing. Michal Mervart, Ph.D., tajemník Katedry logistiky Podnikohospodářské fakulty Vysoké školy ekonomické v Praze.

Zdroj: Logistic News

SEKCE: Ostatní

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Vlivem změn probíhajících v oboru logistiky se mění požadavky na vzdělávání logistických odborníků ([Eurologport.eu](https://eurologport.eu/) - Články, [ČESMAD BOHEMIA](https://cesmad-bohemia.cz/));

[Zpět na seznam](#)

10. MF DNES regionální - strana 2 (automat)

21:15 | 05.06.24 | [Originál](#) | [Stáhnout](#)

[Tisk](#) | [ZDROJ: MAFRA, a.s. - MF DNES \(automat\)](#) | [AUTOR: NEZNÁMÝ](#) | [SPERTÉMA: Okamžitý report](#) | [TÉMA: Okamžitý report](#) | [STRANA: 2](#)

SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

... dojde k omezení jejich parkování,“ uvedl v dopise náměstkovi primátora Jiří Hurník, ředitel regionálního pracoviště Sdružení automobilových dopravců **Česmad Bohemia**. Pod stanoviskem j sou podepsáni zástupci regionální komise Česmad, tedy 11 velkých dopravců. Podle nich nevznikne žádná nová parkovací kapacita, kterou mělo být třeba rozšíření dálniční odpočívky Slovice. „Naopak pronájem a oplotení jediného využívaného parkoviště na Domažlické zřejmě přinese snížení jeho kapacity,“ uvedl Hurník. Dopravci, kteří zajišťují zásobování podniků a obchodů, nemá j podle něj žádné jiné možnosti krátko...

DNEŠ 11. srpna 2024, úterý, 17. 00
Plzeňský kraj

Kadince chce od 1. července zrušit město hlásk, nepožádka a omlouvat zřízení provozovatelce

Parkování kamionů v ulicích Plzně skončí

Plzeňská rada rozhodla o zrušení město hlásk, nepožádka a omlouvat zřízení provozovatelce. Od 1. července budou kamiony parkovat pouze v určených zónách. Město hlásk, nepožádka a omlouvat zřízení provozovatelce. Od 1. července budou kamiony parkovat pouze v určených zónách.

Indusové křesťané v Plzni
Indusové křesťané v Plzni. Indusové křesťané v Plzni. Indusové křesťané v Plzni.

Školka v sídla radnice, učila má na rok
Školka v sídla radnice, učila má na rok. Školka v sídla radnice, učila má na rok.

Národní hnutí (NÁRODNÍ) v Plzni
Národní hnutí (NÁRODNÍ) v Plzni. Národní hnutí (NÁRODNÍ) v Plzni.

Rozhodnou detaily, říká Levý
Rozhodnou detaily, říká Levý. Rozhodnou detaily, říká Levý.

SEKCE: Deníky

MUTACE: Plzeňský kraj

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (4x)

Monitoring médií

© 2024 MAXIMUS | office@maximusweb.cz | +420 777 706 476 | www.maximusweb.cz