PŘEHLED ZPRÁV

Dopravcům scházejí řidiči, zvyšují mzdy 2

ČESMAD BOHEMIA: Snížení hmotnosti nákladních vozidel silnice nezlepší, spíš naopak 2

Česko trápí nedostatek profesionálních řidičů. Podle sdružení Česmad jich chybí až 15 tisíc ... 3

Havarijní stav vozovky na D1 4

Dálnice D11 má další problém 5

Kdo chce vozit lidi, bude muset mít nové autobusy. A nejen je 5

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Dopravcům scházejí řidiči, zvyšují mzdy

E15 **11.7.2018** **Rubrika: Byznys**

Na tuzemském trhu práce schází více než patnáct tisíc profesionálních řidičů. Tento nedostatek se navíc každoročně prohlubuje zhruba o pět tisíc šoférů. Důvodem je nedostatek nových uchazečů, vysoký podíl řidičů, kteří odcházejí do penze a rostoucí objemy poptávaných přeprav. Uvedl to ředitel Institutu silniční dopravy sdružení Česmad Bohemia Tomáš Bicera s tím, že v Česku je zhruba 130 tisíc profesionálních řidičů.

Nedostatek šoférů negativně ovlivňuje chod dopravních firem. Ty kvůli personálnímu podstavu často nedokážou zajistit požadovaný objem přeprav. Toho podle sdružení využívá konkurence zejména z východních zemí Evropské unie.

„Tuzemští dopravci jsou ze svých pozic postupně vytlačováni zejména autodopravci z Polska, kteří se těší podpoře své vlády a kteří díky odbourání byrokratických překážek a různých omezení byli schopni v posledních dvou letech přilákat a zaměstnat několik desítek tisíc zaměstnanců zejména z Ukrajiny," řekl Bicera.

Dopravci se podle Bicery snaží nové řidiče lákat postupným zvyšováním mezd. Podle sdružení se mzdy řidičů loni zvýšily o deset až patnáct procent a trend pokračuje. Řidič kamionu ve vnitrostátní dopravě si průměrně vydělá 25 až 30 tisíc korun. U šoférů mezistátní přepravy jsou mzdy zhruba o pět tisíc nižší, protože tito řidiči dostávají ještě diety.

ČESMAD BOHEMIA: Snížení hmotnosti nákladních vozidel silnice nezlepší, spíš naopak

Busportal.cz +1 **10.7.2018** **Rubrika: CZ**

Reakce Sdružení automobilových dopravců k návrhu Ministerstva dopravy na snížení celkové povolené hmotnosti kamionů ze 48 na 40 tun.

Ministr dopravy zahajuje letní sezónu návrhem na snížení celkové povolené hmotnosti nákladních vozidel za účelem zlepšení stavu naší silniční infrastruktury. Tento návrh na první letmý pohled zní možná logicky, jeho uskutečnění by však situaci nejen neřešilo, ale spíše ještě zhoršilo. Nelze se tedy ubránit dojmu, že se jedná o čistě populistické prohlášení sloužící snad jen k odvedení pozornosti od skutečného jádra problému.

Maximální hmotnost jízdní soupravy je u nás 48 tun. Jinde ve státech EU je to 40, 42, 45, 50 nebo i 60 tun. Všude ovšem platí maximální zatížení nápravy 10 tun. Ta je rozhodujícím faktorem opotřebení vozovek a zde se nic měnit nemá ani nemůže. Snížení celkové maximální hmotnosti na 40 tun by se tedy dotklo vícenápravových (tedy také patřičně dražších) vozidel, které si naši dopravci pořídili, aby mohli plně využít zákonného limitu. Nemluvíme zde o klasických kamionech zaplňující naše dálnice, které dílem díky povaze převáženého zboží tento limit ani nejsou schopny naplnit, dílem se pohybují po celé Evropě, kde musí respektovat limity místní. Opatření by tedy zasáhlo především vozidla ze stavebního případně lesnického sektoru.

Na tomto místě si musíme připomenout poněkud zamlčovanou skutečnost, že doprava není žádné spekulativní zboží, které lze nakoupit do zásoby a později v akci se ziskem prodat. Silniční nákladní

doprava pouze plní požadavky našeho hospodářství a bez ní bychom měli nakročeno zpět do středověku. Chceme-li postavit nový kus silnice, je prostě třeba určité množství zeminy odvézt a určité množství stavebního materiálu zase přivézt, jinak nová komunikace nevznikne. Obdobně tak při aktuální těžbě kůrovcem napadeného dřeva, se musí z postiženého lesa dopravit na pilu tolik dřeva, kolik se vytěží a ne kolik by se dopravcům z nějakého důvodu hodilo. Mluvíme-li o snížení maximální hmotnosti o osm tun, jedná se ve skutečnosti o snížení hmotnosti užitečné, tedy hmotnosti nákladu, protože stávající vozidlo nijak jinak neodlehčíme. V praxi by to tedy znamenalo, že například ze stavby, ze které by za současných podmínek bylo třeba odvézt 200 nákladáků zeminy, nově podle ministerského návrhu by tuto práci vykonalo 300 vozidel, ovšem o něco méně vytížených. Že v takovém případě nepomůžeme ani silnicím, ani ekologii, je zřejmé.

Objevuje se zde argument v podobě mostů, kde roli hraje celková hmotnost a nikoliv pouze tlaky na jednotlivé nápravy. I zde je třeba říci, že v naprosté většině jsou mosty stejně jako silnice konstruovány podle stávajících zákonů a měly by tedy tyto hmotnosti snášet. Jistě, na silnicích nižších tříd jsou i malé mostky s omezenou hmotností, zde je však vždy instalována patřičná zákazová značka. Ministerstvo má tedy nejspíš na mysli mosty, které sice na hmotnost 48 tun konstruované jsou, ale vinou desítky let zanedbané údržby se jejich nosnost snížila. Zde ovšem musíme odstranit příčinu tohoto stavu. Generální tajemník Sdružení Vojtěch Hromíř to shrnuje větou: „Vzhledem k tomu, že silniční doprava je bez nadsázky krví našeho hospodářství a její výkon spolurozhoduje o úrovni našeho blahobyty, mělo by Ministerstvo dopravy pro ni cestu uvolňovat a nikoliv ji ještě komplikovat restriktivními byrokratickými zásahy.“

Zdroj: TZ ČESMAD BOHEMIA

Česko trápí nedostatek profesionálních řidičů. Podle sdružení Česmad jich chybí až 15 tisíc

irozhlas.cz **10.7.2018** **Rubrika: CZ**

Na českém trhu práce schází více než 15 000 profesionálních řidičů. Tento nedostatek se navíc každoročně prohlubuje zhruba o 5000 šoférů.

Důvodem je nedostatek nových uchazečů, kteří vstupují do oboru, vysoké zastoupení řidičů v předdůchodovém věku, kteří odchází do penze, a rostoucí ekonomika a objemy poptávaných přeprav.

Nedostatek profesionálních šoférů negativně ovlivňuje chod českých dopravních firem. Ty kvůli personálnímu podstavu nejsou často schopny zajistit požadovaný objem přeprav. Toho podle sdružení využívá konkurence zejména z východních zemí Evropské unie, uvedl ředitel Institutu silniční dopravy sdružení Česmad Bohemia Tomáš Bicera.

„Jsou ze svých pozic postupně vytlačováni zejména autodopravci z Polska, kteří se těší podpoře své vlády a kteří díky odbourání byrokratických překážek a různých omezení byli schopni v posledních dvou letech přilákat a zaměstnat několik desítek tisíc zaměstnanců zejména z Ukrajiny,“ řekl Bicera.

Náborem zaměstnanců ze zahraničí se snaží situaci řešit i dopravci v tuzemsku, avšak podle Bicery je tento proces v Česku zdlouhavý a složitý. „Do budoucna tak bude docházet k dalšímu snižování konkurenceschopnosti českých dopravců,“ dodal.

Dopravci se podle Bicery snaží nové řidiče nalákat také postupným zvyšováním mezd. Podle údajů sdružení se mzdy na pozicích řidičů zvýšily v loňském roce o deset až 15 procent, rok 2018 pak pokračuje v podobném trendu.

Průměrná mzda řidiče kamionu ve vnitrostátní dopravě se pohybuje mezi 25-30 tisíci korun. U šoférů mezistátní přepravy jsou mzdy zhruba o pět tisíc nižší, protože tito řidiči dostávají ještě diety.

Dopravní firmy se navíc snaží náborovými a PR kampaněmi zlepšit vnímání řidičů ve společnosti. Sdružení také spolupracuje se středními školami s automobilovým zaměřením. Na celoevropské

úrovni pak podle Bicery vzniká pod vedením Mezinárodní unie silniční dopravy dlouhodobá strategie a opatření, která by měla pomoci řešit nedostatek profesionálních řidičů ve všech zemích EU.

Havarijní stav vozovky na D1

ČT 1 **10.7.2018** **Rubrika: Události v regionech**

Zuzana PETRŮ, moderátorka

Poškozený betonový povrch na dálnici D1 omezí provoz mezi 143. a 141. kilometrem ve směru na Prahu u Velkého Meziříčí. A to až do čtvrtečního poledne. Stavbaři měli před hodinou začít s opravami nebezpečného povrchu. My se tam teď podíváme živě za Blankou Poulovou. Blanko, jak rozsáhlé je to poškození dálnice?

Blanka POULOVÁ, redaktorka

My stojíme na 143. kilometru, kde je dálnice uzavřená zhruba v délce 2 kilometrů až po 141. kilometr. A dělnici tady postupně odfrézují část té betonové plochy, kdy je dálnice hned na několika místech v tom 2. kilometrovém úseku propadlá a tedy nebezpečná pro řidiče. Dělnici musí dálnici odfrézovat, potom přijede bagr vyhrabe místo a díru pak lidově řečeno za záplatují tak, aby byla pro řidiče, kteří budou tudy projíždět pohodlná. **Ředitelství silnic a dálnic** se rozhodlo k opravě právě v tomto termínu a to kvůli tomu, aby do víkendu, kdy se mění turnusy lidí na dovolených byla dálnice bez problémů průjezdná. Ty problémy už se začaly objevovat v pátek a **Ředitelství silnic a dálnic** zajistilo menší provizorní opravu. Aktuálně je teď třeba opravit 2 tisíce metrů čtverečních vozovky.

Zuzana PETRŮ, moderátorka

Tento úsek zatím neprošel modernizací. Je i to důvod, proč tam došlo k poškození povrchu?

Blanka POULOVÁ, redaktorka

Tak důvodem toho poškození bylo podle správce dálnice hlavně počasí, tedy prudké změny, které nastaly v těch uplynulých 14 dnech. Já jen připomenu, že na Vysočině se teploty pohybovaly v noci i 5 stupňů nad nulou. A další týden potom byly až 30 stupňová vedra, tak to je jeden důvod, proč mohlo k tomu pohnutí těch betonových panelů dojít a také to, že dálnice už je 10 let za svou životností. Tento úsek, kde teď stojíme tedy mezi Velkým Meziříčím západ a Velkým Meziříčím východ by se měl začít modernizovat až v příštím roce.

Zuzana PETRŮ, moderátorka

To byl pohled na další problematický úsek D1. Blanko díky.

Dálnice D11 má další problém

Hradecký deník +4 **11.7.2018** **Rubrika: Titulní strana**

Ministerstvo dopravy řeší další rozklady proti dostavbě autostrády z Hradce Králové do Smiřic.
Hradec Králové – Už od loňského září čekají silničáři na to, až dostanou od úředníků zelenou, aby se konečně vrhli na dostavbu 16kilometrového úseku dálnice D11 z Hradce Králové do Smiřic. A ještě si zřejmě počkají. Ministerstvo totiž dál řeší několik rozkladů proti stavbě. Lidem v okolí dálnice kromě protihlukových stěn chybí i řada obslužných komunikací. Scházejí hlavně místním zemědělcům. Na začátku července sice Ministerstvo dopravy neuznalo námitky hradecké radnice kvůli nedostatku protihlukových stěn u dálnice a vydalo prozatím nepravomocné stavební povolení, nicméně kulaté razítko může zatím nechat v šuplíku.

Samotný Hradec Králové se k poslednímu rozkladu nepřipojil. „Město rozklad proti tomuto rozhodnutí nepodalo, nechceme stavbu dálnice blokovat. Ministrovi jsem však znovu oficiálně připomněl příslib, který nám dalo ŘSD. Tedy že požadovaná doplnění stavby budou připravována tak, aby byla uvedena do provozu současně se samotnou dálnicí," uvedl k současné situaci kolem dálnice D11 primátor Hradce Zdeněk Fink.

Z titulní strany

Podle mluvčího resortu dopravy je ministr Dan Ťok s odpůrci dostavby dálnice D11 z Hradce Králové do Smiřic připraven hovořit.

„Ministr dopravy Dan Ťok je spolu se zástupci ŘSD připraven osobně jednat ohledně možných požadavků na dodatečné doplňování protihlukových opatření či řešení přístupových komunikací," uvedl tiskový mluvčí ministerstva Jakub Stadler a dodal, že ministerstvo chce všechny podané připomínky vyřešit co nejdříve tak, aby stavební povolení nabylo právní moci po uplynutí všech zákonných lhůt a celá stavba mohla být zahájena ještě v letošním roce.

„Lhůta pro podání rozkladu na vydané stavební povolení na stavbu Hradec Králové – Předměřice nad Labem uplyne až 23. července o půlnoci," dodal mluvčí ministerstva.

Ještě několik měsíců před vydáním stavebního povolení jednalo město s ŘSD doplnění protihlukových opatření a dalších přístupových cest pro zemědělce ke svým pozemkům.

„Seděli jsme u jednoho stolu s ředitelem ŘSD a zástupci místních obyvatel a zemědělců a dohodli jsme se na určitém kompromisu.

Bohužel se do konce lhůty pro uplatnění námitek v rámci stavebního řízení nepodařilo tuto dohodu formálně podepsat, proto jsme je nakonec podali," vrátil se k ministerstvem neuznanému požadavku primátor Hradce Králové Zdeněk Fink.

Podle mluvčího ŘSD Jana Rýdla by se však počty protihlukových stěn mohly navýšit. „Po realizaci stavby provádíme vždy kontrolní měření. Pokud se někde ukáže, že hlučnost je vyšší, než se předpokládalo, můžeme tato místa dodatečně osadit protihlukovými stěnami," uvedl nedávno mluvčí ŘSD.

Kdo chce vozit lidi, bude muset mít nové autobusy. A nejen je

Domažlický deník +4 **11.7.2018** **Rubrika: Aktuálně**

Kraj by chtěl ideálně v září či říjnu vybrat dopravce pro roky 2020 – 2030.

Plzeň – Členové krajské rady v pondělí schválili, že hejtmanství vypíše dvě veřejné zakázky na autobusové dopravce, kteří budou obyvatele kraje vozit od roku 2020 po deset let.

Kraj má v plánu veřejnou dopravu zatraktivnit a ví přesně, co od dopravců bude chtít. Dopravci budou muset mít například nová, částečně nízkopodlažní a klimatizovaná vozidla. „K dalším požadavkům patří odbavení Plzeňskou kartou a bankovními kartami, popřípadě jinými moderními prostředky, informační panely pro cestující, on-line informace o návaznostech spojů, sledování vozidel dispečinkem, garance návazností," vyjmenovala mluvčí Krajského úřadu Alena Marešová.

Dvě veřejné zakázky vzniknou proto, že území kraje rozdělí na severní a jižní část. Už zaznělo, že ideální bude, zůstane-li v Plzeňském kraji i nadále více dopravců, kteří se zvládnou vykrývat tak, aby doprava v případě jakýchkoliv problémů nebyla ochromená. Náměstek hejtmana pro oblast dopravy dopraČížek doprařekl, Pavel Čížek že kraj vypsání veřejných zakázek připravoval spolu s dopravci a také s výrobci **autobusů**.

„Provedli jsme tržní konzultaci s některými dopravci, poslední se konala v pondělí, a tam jsme je seznamovali s podmínkami zakázky a zajímaly nás také jejich připomínky. U výrobců **autobusů** jsme si ověřovali, jestli bude možné námi požadované vozy vyrobit," uvedl Čížek.

Nejde totiž jen o klasické **autobusy**, od roku 2020 budou moci dopravci na silnice vysílat i minibusy nebo mikrobusy – bude záležet na nich a na tom, jak je která linka využívaná.

Celkem čtyři kategorie vozů," upřesnil Čížek.

Pro oblast Sever počítá veřejná zakázka zhruba s osmi miliony kilometrů ujetými za rok, pro oblast Jih deseti miliony kilometrů. Dopravce bude kraj stejně jako v případě železnic vybírat formou elektronické aukce, od které si slibuje příznivé ceny.

Podle Pavla Čížka hejtmanství nemůže říct, kolik by si přálo, aby v kraji jezdilo dopravců. „To vše bude záležet na výsledcích zakázky. Nakonec to mohou být třeba jen dva velcí dopravci nebo také sdružení malých dopravců, případně je také možnost, že by se z některých menších dopravců stali subdodavatelé těch velkých," řekl.

V ideálním případě by Plzeňský kraj chtěl znát nové dopravce v září nebo říjnu letošního roku. „Aby měli čas na výrobu nových vozů a od roku 2020 začali fungovat," dodal Čížek.

Autobusovou dopravu v kraji dnes zajišťuje 13 dopravců. Od největšího, společnosti ČSAD **autobusy** Plzeň, už dříve zaznělo, že o zakázku bude mít zájem.

Veřejná doprava v Plzeňském kraji se od roku 2020 změní, páteřním systémem má být železnice a **autobusy** se jí podřídí. Umožní to slučovat či omezovat spoje a nasazovat menší počet **autobusů** a menší počet řidičů, kterých už je teď kritický nedostatek.

Od „ roku 2020 bude páteřním dopravním systémem v kraji železnice. **Autobusy** se jí podřídí.