

Počet výstupů:
8 + 0

(originál + duplicity)

Instituce (2)
[Instituce \(2\)](#)
ČESMAD BOHEMIA (1)
[ČESMAD BOHEMIA \(1\)](#)
Doprava (4)
[Autobusová doprava \(1\)](#), [Nákladní doprava \(3\)](#)
Okamžitý report (1)
[Okamžitý report \(1\)](#)

 Supertéma: **Instituce (2)**

 Téma: [Instituce \(2\)](#)
[Nahoru](#)
[1. Českým dopravcům ubývá zakázek, tlačí se na ně levnější konkurence z Východu](#) • HospodářskéNoviny.cz - Ihned.cz - Archiv Premium [Originál](#)
[2. Nedostatek řidičů brání silničním dopravcům v expanzi](#) • Dnoviny.cz - Silniční doprava [Originál](#)

 Supertéma: **ČESMAD BOHEMIA (1)**

 Téma: [ČESMAD BOHEMIA \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[3. Čeští dopravci mají méně zakázek, tlačí se na ně levnější konkurence](#) • Economia, a.s. - Hospodářské noviny [Originál](#)

 Supertéma: **Doprava (4)**

 Téma: [Autobusová doprava \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[4. Do Karlových Varů zamíří poprvé autobusy SOR](#) • Cs-dopravak.cz - Články [Originál](#)

 Téma: [Nákladní doprava \(3\)](#)
[Nahoru](#)
[5. Strážníci pravidelně kontrolují zákaz tranzitu](#) • Kuryr-ricany.cz - Články [Originál](#)
[6. Zákaz předjíždění kamionů na D1](#) • Regionvysocina.cz - Články [Originál](#)
[7. Brodský obchvat zavádí chytré semaforey](#) • Regionvysocina.cz - Články [Originál](#)

 Supertéma: **Okamžitý report (1)**

 Téma: [Okamžitý report \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[8. Dopravci kritizují zákaz předjíždění na D1](#) • Ekonomickydenik.cz - Články [Originál](#)
[Zpět na seznam](#)

1. Českým dopravcům ubývá zakázek, tlačí se na ně levnější konkurence z Východu

 00:45 | 06.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • ZDROJ: HospodářskéNoviny.cz - Ihned.cz - Archiv Premium • AUTOR: Ondřej Charvát • SUPERTÉMA: Instituce • TÉMA: Instituce

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

Domácí autodopravci musí v prvních měsících roku řešit pokles poptávky. Spotřeba v celé Evropě není tak vysoká, jak by si přáli, a také se na ně tlačí konkurenti z Východu. Důvodů, proč jsou mo mentálně v horší finanční kondici, je ale mnohem více.

„První čtvrtletí letoška bylo náročné. Menší poptávka po přepravách v Evropě znamená především v importech do Česka velkou konkurenci, a tedy výrazně horší cenové podmínky. Navíc se v řadě případů nepodařilo promítnout navýšení mýta do cen za přepravu,“ popisuje situaci generální ředitel společností VCHD Cargo Petr Kozel s tím, že v lednu a únoru měla jeho firma meziročně méně z akázek, v březnu už se situace víceméně stabilizovala.

Problém je právě ve zvýšené konkurenci pro české dopravce. Jak HN potvrdil šéf **Ředitelství silnic a dálnic** Radek Mátl, provoz **kamionů** na silnicích nižší není. Výběr mýta se podle něj v prvních třech měsících roku meziročně naopak zvýšil. Do Česka totiž směřuje čím dál více kamionů z východu Evropy.

„Slyším od domácích dopravců, že jsou v problémech. Zejména na severní Moravě, kde na ně tlačí dopravci z Pobaltí a z Polska, jimž se zhroutil trh směrem na východ a oni se více obracejí naším směrem,“ říká Vojtěch Hromíř, tajemník Sdružení nákladních dopravců Česmaď.

V Evropě tak dochází k dominovému efektu, kdy se do Polska tlačí ukrajinští a pobaltští dopravci. Vytěsňují tak ze země domácí polské firmy, které svůj byznys přenáší do Česka. A razí poměrně ag resivní cenovou politiku, které nestačí čeští dopravci konkurovat. Podle nejnovějšího barometru dopravy od Česmaďu jen 42 procent firem ze sdružení dokázalo hospodařit se ziskem.

Evropská komise je navíc nyní před podpisem prodloužení dohody s Ukrajinou, která dopravním firmám umožňuje podnikat na trzích EU tak, jako by Ukrajina byla členskou zemí unie. „Jejich tlak na evropské trhy tak nejspíše bude pokračovat, podnikají s nižšími náklady. K tomu se přidává vyšší mýto, což je nápor na cash flow dopravců,“ říká Hromíř.

Problémy s financováním

Tajemník Česmaďu má na mysli hlavně zavedení uhlíkového příplatku v Německu z loňského prosince, který tamní mýtné vyhnal skoro na dvojnásobek. O poplatek za CO₂ zdrazilo mýtné od března i Česko, protože je k tomu zavázán směrnicí EU. Ministerstvo dopravy HN sdělilo, že cílem je vybrat za letošek o 1,875 miliardy korun více, než tomu bylo loni, kdy dopravci zaplatili na mýtu 15 mili arď.

Problematické je ale pro dopravce především to německé. „Musí ho platit ve čtrnáctidenním intervalu, ale za přepravu inkasují třeba za šedesát dní. Je náročné posílit provozní financování a už zaz nameráváme nárůst pohledávek po době splatnosti,“ dodává Hromíř. Zvýšení mýta v Německu zamíchalo kartami i z hlediska konkurence. „Kvůli němu výrazně klesá import ze západní Evropy sm ěrem na východ. O zakázky se pereme s Poláky a dalšími, protože i oni mají nedostatek importů. To tlačí na cenu, protože tyto cesty se stávají prakticky nerentabilními,“ říká tajemník Česmaďu.

Podle něj je tak jediným východiskem přenesení vyšší poplatky za mýto plně na zákazníka. S tím souhlasí i Jan Polter, obchodní ředitel společnosti Dachser Czech Republic. Ten sice zvýšení mýtnéh o chápe, ale nerozumí tomu, proč není v zemích Evropské unie jednotné.

„Tlak zákazníků na splatnost faktur, která je od třiceti do šedesáti dnů, ubírá dopravcům na cash flow, protože většinu nákladů musí platit bezprostředně. Například v našem případě jen nárůst něm eckého mýta přináší měsíčně vícenáklady ve výši okolo tří milionů korun,“ říká Kozel, jehož flotila ve VCHD Cargo čítá kolem 220 nákladních aut.

I podle Alexandra Lagazziho, marketingového ředitele start-upu 4Trans, který poskytuje služby faktoringu autodopravcům, je tlak na provozní finance u některých hráčů na trhu zřejmý. „Dopravci ta k stojí před nelehkým úkolem. Musí najít cestu, jak si nejlépe udržet finanční stabilitu a marže, a zároveň reagovat na měnící se tržní podmínky. Přenést tyto výzvy do vlastní cenotvorby však bývá částo náročně a především zdoluhavé,“ říká.

Lagazzi zmiňuje, že situaci dopravcům zhoršuje i nárůst cen pohonných hmot z minulých týdnů. „Relativně prudký růst cen paliv a oslabení koruny jsou klíčové aspekty, které přímo zvyšují provozní náklady a tlačí na marže dopravců. Kombinace těchto výzev, kterým musí logistické společnosti denně čelit, způsobuje o to vyšší tlak na finanční řízení. Zvýšenou poptávku po financování v prvním kvartále potvrzuje i letošní březen, který pro nás byl rekordním měsícem, co se týče profinancovaného objemu,“ uvádí. Navíc je pravděpodobné, že paliva v následujících měsících nebudou výrazněji zlevňovat.

Evropa nejede

Dopravci podle Hromiře ale kromě východní konkurence musí řešit i to, že poptávka po zboží v Evropě klesá. To v nedávném rozhovoru s HN řekl i Petr Škoda, generální ředitel logistické firmy Just a Europe, která patří do velkého tchajwanského koncernu Foxconn. Propad poptávky je podle něj dobře vidět na ceně přeprav – v době boomu během covidu stál kontejner klidně 15 tisíc eur, nyní s toji do dvou tisíc. „Evropa nejede. Od poloviny loňského roku spadla poptávaná přeprava i skladování. Nevyrábí se, protože není odbyt. Není to jen otázka Česka, v celé Evropě klesá prodej zboží,“ uvedl Škoda.

Citelný propad zaznamenává i kontejnerová přeprava, která směřuje do Česka z německých přístavů. Dominantní operátor Metrans v posledních týdnech odstavil kvůli menšímu množství zboží něk olik souprav na převoz kontejnerů. „Poptávka je skutečně slabá a k žádnému oživení zatím nedošlo,“ řekl HN jednatel Metransu Martin Hořínek.

Dobře je to vidět na číslech velkých světových hráčů. Dánskému námořnímu dopravci Maersk, který je považován za barometr kondice globálního obchodu, v prvních třech měsících roku klesl hrubý i provozní zisk meziročně o 60 procent na 1,59 miliardy dolarů (37,3 miliardy korun). Nejde ale jen o Maersk. Švýcarská přepravní firma Kuehne + Nagel v prvním čtvrtletí zintenzivnila škrty v nákladech, aby mohla podnikat se ziskem, na který byla zvyklá v době covidu.

„Poptávka po globálních logistických službách zůstává utlumená a neočekáváme, že by se situace měla v nejbližší době podstatně změnit,“ sdělil finanční ředitel společnosti Markus Blanka-Graff. Zisk firmy klesl v prvním čtvrtletí meziročně o necelých 40 procent na 414 milionů dolarů.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: ředitelství (1x), silnic (1x), dálnic (1x), kamionů (1x)

[Zpět na seznam](#)

2. Nedostatek řidičů brání silničním dopravcům v expanzi

00:27 | 05.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet [ZDROJ: Dnoviny.cz - Silniční doprava](#) [AUTOR: lan](#) [SUPERTÉMA: Instituce](#) [TÉMA: Instituce](#)

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

5.5. - Polovina evropských provozovatelů nákladních vozidel nemůže expandovat kvůli nedostatku řidičů. Vyplyvá to z nové zprávy [Mezinárodní unie silniční dopravy IRU o nedostatku řidičů nákladních vozidel v Evropě](#).

Více než polovina evropských dopravních společností není schopna rozšířit své podnikání, protože kvůli nedostatku řidičů nákladních vozidel nemůže najít kvalifikované pracovníky, uvádí studie IRU z roku 2023, která vyšla z dotazování více než 1 000 evropských provozovatelů silniční nákladní dopravy.

Mezi další důsledky nedostatku řidičů patří snížení produktivity u téměř 50 procent společností a pokles tržeb u 39 procent.

V EU, Norsku a Spojeném království dohromady chybí více než 233 000 řidičů nákladních vozidel. Předpokládá se, že pokud nebudou přijata žádná významná opatření, do roku 2028 tento počet p řekročí 745 000, neboť řidiči průběžně odcházejí do důchodu.

Profesionální řidiči v Evropě stárnou, jejich průměrný věk je 47 let. Jedna třetina řidičů nákladních vozidel je starší 55 let a očekává se, že v příštích deseti letech odejdou do důchodu, zatímco méně než 5 procent je mladších 25 let.

Více než 70 procent evropských společností proto zavádí opatření k udržení a přilákání řidičů. Například v více než polovina provozovatelů poskytuje odměny za výkon a zvyšuje platy, aby si lépe u držela a přilákala řidiče. V Evropě je hrubá mzda řidiče kamionu v průměru o 55 procent vyšší než národní minimální mzda, v Nizozemsku dosahuje až 233 procent.

Mezi další opatření, která provozovatelé zavádějí, patří investice do lepších vozidel (44 procent), pokrytí nákladů na přístup k profesi (35 procent) a poskytování příležitostí ke zvyšování kvalifikace (25 procent).

Vysoké náklady na získání řidičského průkazu pro nákladní automobily a odborné kvalifikace v Evropě, které jsou v průměru 3,7krát vyšší než průměrná měsíční minimální mzda, představují význa mnou překážku pro přilákání lidí k této profesi, zejména mladých lidí.

Raluca Marian, ředitelka sekce IRU pro prosazování zájmů dopravců p ř EU, uvedla: „Nejnovější zpráva IRU o nedostatku řidičů nákladních vozidel v Evropě jasně ukazuje, že silniční nákladní spol ečnosti, a následně i obchod EU, jsou poškozovány nedostatkem řidičů. Je také zřejmé, že společnosti dělají vše pro to, aby přilákaly a udržely více řidičů. I když příčiny nedostatku řidičů jsou různ é, EU a vlády musí sehrát svou úlohu při odstraňování překážek vstupu na trh a podpoře atraktivnějších pracovních podmínek.“

Pokud jde o překážky, měla by podle ní být například překlenuta mezera mezi školou a profesí řidiče tím, že by 17letým bylo umožněno získat řidičské zkušenosti společně s vyškoleným řidičem, a uznávání řidičských průkazů a kvalifikací ze třetích zemí by mělo být harmonizováno na úrovni EU. Měly by se také zlepšit podmínky odpočinku řidičů, mimo jiné vybudováním bezpečnějších a zabe zpečenějších parkovišť (viz str. 7).“

Navíc pouze 4 procenta evropských řidičů nákladních vozidel jsou ženy. Německo (7,2 procenta), Rumunsko (6,1 procenta) a Francie (4,5 procenta) mají nejvyšší podíl řidiček nákladních vozidel. Dostupnost bezpečných pracovních podmínek a přístup k dobře vybaveným odpočinkovým zónám jsou pro ženy prvořadé. Jejich zlepšení je podle IRU klíčové při přilákání většího počtu žen do tét o profese.

(lan)

Ilustrační foto: LAN

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: mezinárodní (1x), unie (1x), silniční (1x), dopravy (1x)

[Zpět na seznam](#)

3. Čeští dopravci mají méně zakázek, tlačí se na ně levnější konkurence

00:25 | 06.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk [ZDROJ: Economia, a.s. - Hospodářské noviny](#) [AUTOR: Ondřej Charvát \[ondrej.charvat@hn.cz\]\(mailto:ondrej.charvat@hn.cz\)](#) [SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#) [TÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#) [STRANA: 1](#)

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

Počet pohledávek po splatnosti na rozdíl od poptávky domácím autodopravcům přibývá. Jejich situaci zhoršuje konkurence z Východu, vyšší mýtné i ceny nafty.

Domácí autodopravci musí v prvních měsících letošního roku řešit pokles poptávky. Spotřeba v celé Evropě není tak vysoká, jak by si přáli, a také se na ně tlačí konkurenti z Východu. Důvodů, proč jsou momentálně v horší finanční kondici, je ale mnoho více.

„První čtvrtletí bylo náročné. Menší poptávka po přepravách v Evropě znamená především v importech do Česka velkou konkurenci, a tedy výrazně horší cenové podmínky. Navíc se v řadě případů nepodařilo promítnout navýšení mýta do cen za přepravu,“ popisuje situaci generální ředitel VCHD Cargo Petr Kozel s tím, že v lednu a únoru měla jeho firma meziročně méně zakázek, v březnu už se situace víceméně stabilizovala.

Problém je právě ve zvýšené konkurenci pro české dopravce. Jak HN potvrdil šéf Ředitelství silnic a dálnic Radek Mátl, provoz kamionů na silnicích nižší není. Výběr mýta se podle něj v prvních tře ch měsících roku meziročně naopak zvýšil. Do Česka totiž směřuje čím dál více kamionů z východu Evropy. „Slyším od domácích dopravců, že jsou v problémech. Zejména na severní Moravě, kde na ně tlačí dopravci z Pobalí a z Polska, jimž se zhroutil trh směrem na východ a oni se více obracejí naším směrem,“ říká Vojtěch Hromiř, tajemník Sdružení nákladních dopravců [Česmad](#).

V Evropě tak dochází k dominovému efektu, kdy se do Polska tlačí ukrajínští a pobaltští dopravci. Vytěsňují tak ze země domácí polské firmy, které svůj byznys přenášejí do Česka. A rázi poměrně agresivní cenovou politikou, které nestačí čeští dopravci konkurovat. Podle nejnovějšího barometru dopravy od Česmadu jen 42 procent firem ze sdružení dokázalo hospodařit se ziskem.

Evropská komise je navíc nyní před podpisem prodloužení dohody s Ukrajinou, která dopravním firmám umožňuje podnikat na trzích EU tak, jako by Ukrajina byla členskou zemí unie. „Jejich tlak na evropské trhy tak nejspíše bude pokračovat, podnikají s nižšími náklady. K tomu se přidává vyšší mýto, což je nápor na cash flow dopravců,“ říká Hromíř.

Má na mysli hlavně zavedení uhlíkového příplatku v Německu z loňského prosince, který tamní mýtné vyhnal skoro na dvojnásobek. O poplatek za CO₂ zdražilo mýtné od března i Česko, protože je k tomu zavázané směrnicí EU. Ministerstvo dopravy HN sdělilo, že cílem je vybrat za letošek o 1,875 miliardy korun více, než tomu bylo loni, kdy dopravci zaplatili na mýtu 15 miliard.

Problematické je ale pro dopravce především to německé. „Musí ho platit ve čtrnáctidenním intervalu, ale za přepravu inkasují třeba za šedesát dní. Je náročné posílit provozní financování a už zask naménáme nárůst pohledávek po době splatnosti,“ dodává Hromíř. Zvýšení mýta v Německu zamíchalo kartami i z hlediska konkurence. „Kvůli němu výrazně klesá import ze západní Evropy směrem na východ. O zakázky se pereme s Poláky a dalšími, protože i oni mají nedostatek importů. To tlačí na cenu, protože tyto cesty se stávají prakticky nerentabilními,“ říká tajemník Česmadu.

Podle něj je tak jediným východiskem přenést vyšší poplatky za mýto plně na zákazníka. S tím souhlasí i Jan Polter, obchodní ředitel společnosti Dachser Czech Republic. Ten sice zvýšení mýtného chápe, ale nerozumí tomu, proč není v zemích EU jednotné. „Tlak zákazníků na splatnost faktur, která je od třiceti do šedesáti dnů, ubírá dopravcům na cash flow, protože většinu nákladů musí platit bezprostředně. Například v našem případě jen nárůst německého mýta přináší měsíčně vícenásobky ve výši okolo tří milionů korun,“ říká Kozel, jehož flotila ve VCHD Cargo čítá kolem 220 nákladních aut.

I podle Alexandra Lagazziho, marketingového ředitele start-upu 4Trans, který poskytuje služby faktoringu autodopravcům, je tlak na provozní finance u některých hráčů na trhu zřejmý. „Dopravci tak stojí před nelehkým úkolem. Musí najít cestu, jak si nejlépe udržet finanční stabilitu a marže, a zároveň reagovat na měnící se tržní podmínky. Přenést tyto výzvy do vlastní cenotvorby však bývá částo nárůdné a především zdlouhavé,“ říká.

Lagazzi zmiňuje, že situaci dopravcům zhoršuje i nárůst cen pohonných hmot z minulých týdnů. „Relativně prudký růst cen paliv a oslabení koruny jsou klíčové aspekty, které přímo zvyšují provozní náklady a tlačí na marže. Kombinace těchto vlivů, kterým musí logistické společnosti čelit, způsobuje vyšší tlak na finanční řízení. Zvýšenou poptávku po financování v prvním kvartále potvrzuje i letosní březen, který pro nás byl rekordním měsícem, co se týče profinancovaného objemu,“ uvádí. Navíc paliva v následujících měsících nejspíše nebudou výrazněji zlevňovat.

SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE:

KLÍČOVÁ SLOVA: Česmad (1x)

[Zpět na seznam](#)

4. Do Karlových Varů zamíří poprvé autobusy SOR

19:02 | 03.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ: Cs-doprava.cz](#) • [Články](#) • [AUTOR: Libor Hinčica](#) • [SUPERTÉMA: Doprava](#) • [TÉMA: Autobusová doprava](#)

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

Výběrové řízení na dodávku čtyř městských plynových autobusů pro DP Karlovy Vary ovládá SOR Libchavy. Do nejslavnějších českých lázní dodá výrobce z východních Čech své autobusy SOR N SG 12.

Výběrové řízení na obnovu vozového parku městské dopravy v Karlových Varech bylo vypsané v prosinci 2023, přičemž zaujalo velogickým rozdělením na „střední“ (4 ks) a „velké“ (6 ks) autobusy, ačkoli po studování zadávací dokumentace bylo zřejmé, že jsou v obou kategoriích požadována vozidla identických rozměrů (cca 12 m). V obou případech mělo jít o 100% nízkopodlažní vozy s pohonem na CNG, u tzv. velkých autobusů však byl v původní verzi zadávacích podmínek požadován motor o výkonu min. 240 kW, zatímco u středních šlo o 220 kW. Nejasné rozdělení budilo dojem, že technická specifikace upřednostňuje řešení nabízené společností Iveco Bus, byť podle pozdějšího seřízení DPKV nebyl schopen podmínku na dodání 12m vozidel s výkonem motoru min. 240 kW splnit nikdo, protože ačkoli Iveco tuto variantu oficiálně ve svých materiálech nabízí, patrně ji vůbec nevyrobí.

Každopádně ke cti DPKV slouží, že se rozhodl podmínky zadávacího řízení pro článčích v médiích výrazně přepracovat. Původní soutěž zrušil a obratem 15. 1. 2024 publikoval dvě nové samostatné s tím, že počet poptávaných vozů zůstal v součtu zachován (6+4), technická specifikace však byla pro obě zakázky nově stejná a problém s výkonem motorem byl jednoduše překlenut tím, že jakákoli zmínka o tomto parametru zmizela. Tím se otevřela cesta k výběrovému řízení i SORu, který u svého modelu NSG 12 nabízí motory o výkonu 213 kW, což mu při původním zadání podmínek k znemožňovalo účast.

Nabídky bylo možné podávat do 11. 3. 2024, přičemž vyhodnocena byla v mezichase soutěž na dodání čtyř vozů, kde se vítězem stal právě výrobce z Dolních Libchav na Orlickoustecku. O kontrakt usilovaly nakonec tři společnosti – vedle SORu šlo ještě o společnost CZ COREX s.r.o. (jedná z dealerů vozu značky Iveco Bus) a BusPlan Import s.r.o., která na českém trhu zastupuje zájem turecké společnosti BMC. Česko-turecká nabídka ovšem byla vyřazena, protože nespĺňovala elementární požadavky zadávacího řízení (zcela chyběly některé požadované přílohy, technická specifikace byla poskytnuta pouze v angličtině, a nadto chyběly ještě podpisy v částech, kde je zadávací dokumentace požadovala). Soubor se tedy odehrál mezi Ivecem (potažmo dealerem CZ COREX) a SORem.

Nabídka na autobusy s designem doc. Ing. arch. Patrika Kotase operovala s nižší nabídkovou cenou. SOR konkrétně nabídl rovných 30 mil. Kč (7,5 mil. Kč/vůz), což byla předpokládaná hodnota v zadávacím řízení. CZ COREX oproti tomu přišel se sumou o rovných 100 000 Kč na vůz vyšší (tj. celkové 30,4 mil. Kč). V této části si tak SOR odnesl max. počet 70 bodů, zatímco CZ COREX 69,0 8. Zbýlých třicet bodů mohli účastníci získat za nabídnutou dobu dodání. Zde si lépe vedl CZ COREX, když nabídl 270 dnů, tedy o pět dnů méně, než byla stanovená max. lhůta. SOR naopak pracoval s maximální lhůtou 275 dnů, takže si odnesl jen 29,45 bodů. V součtu tak SOR získal 99,45 bodů, zatímco nabídka na vozy Iveco o 0,37 bodů méně – 99,08.

Smůlva s vítězem byla podepsána a zveřejněna dne 2. 5. 2024. Pro SOR se bude jednat v Karlových Varech o premiéru, byť ve flotile DPKV bychom od počátku letošního roku 52 autobusů s třípřísmenným logem na čele již našli. Na rozdíl od aktuální objednávky pro městskou dopravu jde ale o **autobusy** linkové (SOR ICNG 10,5), které pořídil kraj, jenž je dopravcům zajišťujícím krajskou **obslužnost** pronajímá.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: autobusy (1x), obslužnost (1x)

5. Strážníci pravidelně kontrolují zákaz tranzitu

01:13 | 05.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Kuryr-ricany.cz - Články • [AUTOR:](#) NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava
[SENTIMENT:](#) [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Městská policie Říčany pravidelně kontroluje dodržování zákazu průjezdu městem **nákladní dopravě** nad 12 tun. Od začátku letošního roku do 15. 4. 2024 bylo zkontrolováno 431 nákladních vozů, a z toho uloženo 74 pokut ve výši 36 000 Kč. Kontroly probíhají i v nočních hodinách.

Dopravní značení zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 12 t je doplněno dodatkovou tabulkou E14 tranzit, která omezuje platnost značky a umožňuje vjezd těchto nákladních vozidel do města za účelem – nakládky, vykládky zboží, údržby vozidla, sídla provozovny nebo bydliště dopravce či řidiče. **Zákaz** tranzitu se netýká krajské silnice první třídy Černokostecká (**kamiony** tudy mohou projít ždět).

Nejčastěji řidiči porušují **zákaz** a hledají zkratky po úzkých silnicích II. a III. tříd, protože se chtějí vyhnout kolonám na Jižní spojce a Štěrboholské, nebo nechtějí platit mýtné.

[SEKCE:](#) Ostatní

[KLÍČOVÁ SLOVA:](#) zákaz (2x), nákladní (1x), dopravě (1x), kamiony (1x)

6. Zákaz předjíždění kamionů na D1

06:57 | 04.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Regionvysocina.cz - Články • [AUTOR:](#) NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava • [AKTUALIZOVÁNO:](#) 4x
[SENTIMENT:](#) [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Od letoška je zakázáno nechat na nejoblíbenější dálnici v Česku. Dopravní značky montuje firma Zlínmark poté, co vyhrála výběrové řízení. Na dálnici bude celkem 250 nových dopravních značek za miliony korun. Instalace by měla skončit do konce května.

V souladu s předpisy začínajícího letošního roku je zakázáno **předjíždění kamionů** na nejoblíbenější dálnici v Česku. První fáze tohoto předpisu se týká oboustranného úseku dlouhého 90 až 112 kilometrů a úseku o délce 141 až 182 kilometrů. Seznam těchto úseků bude do konce května rozšířen.

Od 6 do 22 hodin je na dalších 98 kilometrech předjíždění nákladními vozidly těžšími než 3,5 tuny zcela zakázáno. 'Platí to jako všeobecný zákaz předjíždění s výjimkou míst, kde se nacházejí více než dva jízdní pruhy, typicky na stoupáních,' vysvětlil Jan Růžička, tiskový mluvčí ŘSD.

Podle Růžičky bude pro řidiče nákladních vozidel a **kamionů** stále dostatek kilometrů mezi Prahou a Brnem, kde je **předjíždění** povoleno. 'Směrem do Prahy je možné předjet na 28 kilometrech a směrem do Brna na 38 kilometrech. To znamená, že možnosti předjíždění nejsou úplně vyloučeny,' doplnil.

Dopravní značení pro ŘSD instaluje Zlínmark, vítěz výběrového řízení. Celkem bude u dálnice postaveno 250 nových dopravních značek. Náklady na tento projekt by měly činit miliony korun a k jeho dokončení by mělo dojít do konce května.

Provoz bude během instalace značení mírně omezen. Při instalaci značení u krajnice bude vždy na daném místě uzavřen odstavný pruh. Umísťování dopravních značek mezi středovými svodidly vyzádaje větší intervenci.

Za Ředitelství silnic a dálnic poděkoval Policii za jejich spolupráci a za způsob, jakým se vypořádávají s dodržováním předpisů u dopravních značkách.

Úsek dálnice D1 se zákazem předjíždění nebude jediný v Česku, kde budou letos rozšířeny úseky se zákazem předjíždění pro nákladní vozy. Až do konce roku plánuje ŘSD instalaci značení také na dálnicích D2, D8 a D11.

Komentáře

Sdílet článek

- facebook
- linkedin
- twitter
- google+
- email

Další články z rubriky

- Dnes
Nová turistická trasa Veselá
- Včera
Brodský obchvat zavádí chytré semaforey
- Před 3 dny
Obce 2023 - kdo je nejlepší v třídění odpadu?
- Před 3 dny
Vysočina investuje do cyklostezek, splnila všechny žádosti
- Před 3 dny
Magnetické kostky z neodymu: malé, silné, elegantní. K čemu se hodí?

Komentáře

0 +

[SEKCE:](#) Kraje, Města a obce

[KLÍČOVÁ SLOVA:](#) kamionů (3x), předjíždění (3x), zákaz (1x)

7. Brodský obchvat zavádí chytré semaforey

07:26 | 05.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Regionvysocina.cz - Články • [AUTOR:](#) NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava • [AKTUALIZOVÁNO:](#) 2x
[SENTIMENT:](#) [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Radnice plánuje na frekventované křižovatce obchvatu instalovat "chytrou" světelnou signalizaci, protože očekává nárůst provozu. Návrh vyvolal nesouhlas od Ředitelství silnic a dálnic, ale nakonec byl schválen.

Radnice začala intenzivně tlačit na myšlenku osadit frekventovanou křižovatku světelnou signalizací v průběhu výstavby jihovýchodní části obchvatu. Tento návrh vzešel z očekávání velkého nárůstu u provozu a potenciálních problémů při výjezdu z vedlejších ulic, což se v praxi v mnoha případech potvrdilo.

'Cítíme tlak místních obyvatel, zejména těch z oblasti Žižkov, aby se s křižovatkou něco provedlo. Průmyslová zóna za obchvatem se stále rozrůstá, nové podniky se otevírají, počet aut na těchto silnicích se zvyšuje. Kromě toho se očekává další nárůst,' vysvětlil místostarosta Libor Honzírek důvody nasazení semaforů.

Počáteční návrh na instalaci semaforů nebyl přijat kladně - Ředitelství silnic a dálnic, vlastník obchvatu, se proti tomuto nápadu postavilo. Argumentovali, že semafony na takto vytižené silnici nepatří, a že by jen zbrzdily provoz a devalvovaly hodnotu obchvatu. Přesto nakonec podlehl argumentům města a povolili úpravu křižovatky. Práce však přijdou na zhruba 8,5 milionu korun.

Místostarosta vysvětlil, že se jedná o tzv. chytré semafony, které budou reagovat na intenzitu provozu v konkrétních směrech. Nemají být napojeny na žádnou 'zelenou vlnu'. Prioritou bude stále obchvat.

Kromě světelné signalizace se chystají další změny na křižovatce. 'Proběhne úprava rádiusu, budou doplněna odvodnění. Ulice Kyjovská bude ve směru z průmyslové zóny k obchvatu rozšířena, přibudou se vjezdy do přílehlých provozů a budou přidány chodníky. Bude také instalováno veřejné osvětlení a přidán přechod pro chodce,' shrnuje místostarosta.

Přestože je pro pěší k dispozici lávka, která vede přes obchvat v blízkosti křižovatky, místostarosta tvrdí, že je pro ty, kdo docházejí do dolní části průmyslové zóny, příliš daleko a navíc v kopci. Navíc má být brzy kvůli rekonstrukci zavřena.

Nejnovější stavební práce na křižovatce již omezily provoz. Na obchvatu byly přidány dočasné semafony, které regulují průjezd úsekem. 'Výjezd z ulice Kyjovská na silnici 38 není možný, část ulice je jednosměrná ve směru k ulici Konečná,' dodala Veronika Nováková z odboru dopravy městského úřadu.

Komentáře

Sdílet článek

- facebook
- linkedin
- twitter
- google+
- email

Další články z rubriky

- Dnes
Nová turistická trasa Veselá
- Před 2 dny
Zákaz předjíždění kamionů na D1
- Před 3 dny
Obce 2023 - kdo je nejlepší v třídění odpadu?
- Před 3 dny
Vysočina investuje do cyklostezek, splnila všechny žádosti
- Před 3 dny
Magnetické kostky z neodymu: malé, silné, elegantní. K čemu se hodí?

Komentáře

0 +

SEKCE: Kraje, Města a obce

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

[Zpět na seznam](#)

8. Dopravci kritizují zákaz předjíždění na D1

11:43 | 03.05.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ](#): Ekonomickydenik.cz - Články • [AUTOR](#): (teč) • [SUPERTÉMA](#): Okamžitý report • [TÉMA](#): Okamžitý report

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

Ministerstvo dopravy rozšířilo zákaz předjíždění nákladních automobilů na další úseky dálnice D1. Mezi Prahou a Brnem tak platí téměř po celé délce komunikace. Podle ministra dopravy Martina Kupky (ODS) jde o součást snahy zvyšovat bezpečnost a plynulost provozu. Krok resortu kritizuje Sdružení českých automobilových dopravců **Česmad Bohemia**, podle kterého jde o druhé nejhorší řešení, které svou jednoduchostí překonává pouze plošný zákaz předjíždění zavedený na Slovensku.

Mluvčí sdružení **Martin Felix** uvedl, že by bylo lepší se inspirovat Německem, kde provoz na tisících kilometrech dálnic reguluje proměnné světelné dopravní značení. „Realita Česka jednadvacátého století je slavnostní přitloukání plechových cedulí. Moderní technologie se nasazují pouze v případech, pokud jde o automatické vybírání pokut za rychlost, za hmotnost, za předjíždění, za všech no,“ poznamenal.

Na konci dubna Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD) instalovalo značení, které omezuje předjíždění vozidlům nad 3,5 tuny na úsecích D1 mezi 21. a 90. kilometrem a mezi 112. a 141. kilometrem. Už od loňského podzimu také platí zákaz předjíždění na úsecích mezi 90. a 112. kilometrem a 141. a 182. kilometrem. Ještě dříve se zákaz vztahoval na úsek mezi 183. kilometrem a Brnem.

Kupka informoval, že stávající značky IP18c doplnili také o značku přímo zakazující jízdu v nejrychlejších pruhu pro automobily s nejvyšší přípustnou hmotností nad 3,5 tuny. „Věřím, že toto opatření napomůže tomu, že bude značení zcela jasně viditelné i pro zahraniční řidiče kamionů,“ uvedl na sociální síti X.

Podle Felixe bude znamenat cílový stav to, že mezi Prahou a Brnem zůstane třicet kilometrů, kde předjíždění tří pruhu v jednom směru umožní. Nákladní doprava podle něj ročně platí formou mýtného za dálniční síť 15 miliard korun a za to byla na nejfrekventovanějším dálničním úseku vykázána do jediného pruhu. Kamionová doprava se podle něj stala veřejným nepřitelem.

Felix zároveň opakovaně zkřížoval také nedostatek parkovacích míst pro kamiony podél D1 a nedostatečné rozšíření komunikace.

„Pražský okruh je stále v nedohlednu a dopady zkapacitnění dálnice u Brna jsou tak katastrofální, že doslova na několik let dopředu umrtvily tento středoevropský dopravní uzel,“ sdělil **Martin Felix**. Dodal, že **sdružení Česmad Bohemia** bude chtít jednat s ministrem dopravy o přesném harmonogramu rekonstrukce D1 a jeho maximálním zkrácení, o počtech míst pro kamiony na odpočívákách a urychlení jejich dostavy a o koordinaci dopravních staveb.

SEKCE: Ekonomika a Finance

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