

**Počet výstupů:**
**7 + 21**

(originál + duplicity)

**ČESMAD BOHEMIA (1)**
[mluvčí \(1\)](#)
**Doprava (5)**
[Autobusová doprava \(1\)](#), [Nákladní doprava \(4\)](#)
**Okamžitý report (1)**
[Okamžitý report \(1\)](#)

 Supertéma: **ČESMAD BOHEMIA (1)**

 Téma: [mluvčí \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[1. Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak?](#) • MAFRA, a.s. - Lidové noviny [Originál](#)

 Supertéma: **Doprava (5)**

 Téma: [Autobusová doprava \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[2. Vyjádření dopravců k problémům v rámci krajské dopravní obslužnosti](#) • Zpravykarlovarsko.cz - Články [Originál](#)

 Téma: [Nákladní doprava \(4\)](#)
[Nahoru](#)
[3. Petr Holub: Rekord ve stavbě dálnic. Proč není důvod k oslavě](#) • Rozhlas.cz - Plus [Originál](#)
[4. Plzeňský kraj tlačí na zproplatnění dalších silnic. Nechce, aby se kamiony vyhýbaly mýtu](#) • ČT24 web - Články [Originál](#)
[5. To je Brno: Zavřeli 200 m silnice, objížďka má 7,6 km!](#) • Blesk.cz - Články [Originál](#)
[6. Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání](#) • Denik.cz - Chrudimský deník [Originál](#)

 Supertéma: **Okamžitý report (1)**

 Téma: [Okamžitý report \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[7. Lidové noviny - strana 4 \(automat\)](#) • MAFRA, a.s. - Lidové noviny (automat) [Originál](#)
[Zpět na seznam](#)

## 1. Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak?

 22:50 | 10.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

 Tisk • ZDROJ: MAFRA, a.s. - Lidové noviny • AUTOR: HYNEK PAŠTĚKA • SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA • TÉMA: mluvčí • STRANA: 4  
 SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Čeští autodopravci tvrdí narazili na zvýšení mýtného v Německu. Od prosince se u našich sousedů zvýšily poplatky za jízdu po dálnicích pro nákladní auta od 7,5 tuny. Pro kamiony nad 18 tun s pěti a více nápravami to znamená zvýšení o celých 83 procent a s tím se české spediční společnosti jen těžko vyrovnávají. Ke všemu se od nového roku mírně zvýšilo mýtné také v Rakousku a od července budou v Německu platit mýtné i dodávky nad 3,5 tuny. Některým dopravcům tak prý hrozí bankrot.

„Ne každý si dokáže představit, že to při průjezdu celým Německem může činit 20 až 30 procent celkových nákladů na přepravu. Tím samozřejmě v první řadě trpí ekonomika dopravců, zátěž se ale postupně přesune na výrobní a prodejní sektor, a tím potažmo i na koncové spotřebitele,“ uvedl v časopise FLEET & business Petr Kozel ze společnosti VCHD Cargo.

Tento trend LN potvrdil také **mluvčí** sdružení českých automobilových dopravců **Česmad Bohemia Martin Felix**: „Je to zkrátka další daň, kterou pro státy vybírají dopravci. Ve finále tuto daň zaplatí ten, kdo nakoupí něco, co se svezlo po dálnici. Což je prakticky všechno,“ sdělil LN. Čekají se bankroty Podle něj vlastně ani jiná cesta, jak zvýšení nepřeneset na koncového zákazníka, neexistuje. Německo prý nelze objet, s těžkými nákladními vozy není možné jezdit po okreskách. A žádná ze spedičních společností nemá takové marže, aby navýšení mohla pokrýt ze svých vnitřních rezerv. „Ze začátku z toho byli někteří zákazníci překvapení, nečekali to. Ale myslím, že velice rychle pochopí, že to jinak udělat nejde,“ podotkl Kozel. Kozel dále předpokládá, že zvýšené německé mýto povede ke kratším přepravám přes Německo, k omezení přepravních výkonů tímto směrem a v delším horizontu vznikne tlak na získávání zdrojů od regionálních výrobců. Také další přepravi hovoří o tom, že zvyšující se inflace a přisilující se konkurenční prostředí se společně se stagnující českou ekonomikou a nejistými výhledy na oživení mohou stát některým menším a středním dopravcům osudným. „Vítězné z konkurenčního boje mohou odejít jen ti, kdo jsou na něj dobře připraveni a finančně vybaveni,“ podotkl Kozel. Již nyní totiž prý někteří dopravci pracují s cenami pod svými skutečnými náklady, jen aby se na trhu udrželi. Železnice spíše ne Zdroje LN uvádějí, že někteří dopravci zkoumali a stále zkoumají možnost dopravy kamionů přes Německo na železničních vagoncích. Podle ředitele odboru podpory prodeje železničního nákladního dopravce ČR Cargo Michala Roha je nutné rozlišit přepravu doprovázenou, takzvanou RoLa, tedy přepravu celých kamionů vlaky, nebo nedoprovázenou, při které se vozi pouze návěsy. „Přepravy RoLa jsou dnes běžně realizovány pouze v alpském tranzitu. Jedná se o systém vyžadující použití speciálních nízkých vozů, přepravám by bylo nutné přizpůsobit i infrastrukturu. Oproti tomu přeprava automobilových návěsů po železnici má budoucnost a ČD Cargo se na několika projektech podílí nejen v České republice, ale i v Rakousku nebo Německu,“ sdělil LN Roh.

Dodal, že má-li být železnice konkurenceschopná, musí zákazníkům nabízet i odpovídající kvalitu. To se týká nejen přeprav návěsů, ale samozřejmě všech druhů zboží. Problémem je však nedostatečná kapacita železniční sítě nejen v Německu, ale v celé střední Evropě. „V současné době v Německu kapacitu navíc narušují stavební práce na páteřních tratích, které procházejí a budou procházet v letech 2024 až 2028 rozsáhlými opravami,“ řekl člen představenstva železničního nákladního dopravce Metrans Martin Hořínek. I proto jsou dopravci k tomuto řešení spíše skeptičtí. „Naše společnost zatím o takovém řešení neuvažuje, a to z mnoha důvodů. Jsou jimi hlavně flexibilita, rychlost a spolehlivost našich služeb, které by přesunem na železnici v Německu mohly být narušeny. A to i s ohledem na kapacitu německé železniční sítě a častá omezení, například kvůli stávkám,“ sdělil LN jednatel skupiny Gies Daniel Knaisl.

Podobně reagovala i marketingová manažerka společnosti CEE Logistics Lucie Lohynská, podle níž je 70 procent práce její společnosti realizováno v režimu „Just in Time“. „Zákazník drží minimální skladové zásoby a my jsme pro něho v podstatě pojízdným skladem, který pro další výrobu dodá potřebný materiál na požadované místo v požadovaný čas,“ řekla LN.

# Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak?

## HYNEK PAŠTĚKA

**PRAHA** Čeští autodopravci tvrdě narazili na zvýšení mýtného v Německu. Od prosince se u našich sousedů zvýšily poplatky za jízdu po dálnicích pro nákladní auta od 7,5 tuny. Pro kamiony nad 18 tun s pěti a více nápravami to znamená zvýšení o celých 83 procent a s tím se české spedici společnosti a s tím se české spedici společnosti platit mýtné i dodávky nad 3,5 tuny. Některým dopravcům tak prý hrozí bankrot.

„Ne každý si dokáže představit, že to při příjezdu celým Německem může činit 20 až 30 procent celkových nákladů na přepravu. Tím samozřejmě v první řadě trpí ekonomika dopravců, zátěž

se ale postupně přesune na výrobci a prodejní sektor, a tím potažmo i na koncové spotřebitele.“

Uvedl v časopise FLEET & business Petr Kozel ze společnosti VCHD Cargo.

Tento trend LN potvrdil také mluvčí sdružení českých automobilových dopravců Česmad Bohemia Martin Felix: „Je to zkrátka další daň, kterou pro státy vybírají dopravci. Ve finále tuto daň zaplatí ten, kdo nakoupí něco, co se svezlo po dálnici. Což je prakticky všechno,“ sdělil LN.

### Čekají se bankroty

Podle něj vlastně ani jiná cesta, jak zvýšení nepřetést na koncové zákazníky, neexistuje. Německo prý nelze obejít, s těkými nákladními vozy není možné jezdit po okresech. A žádá ze speciálních společností nemá takové

marže, aby navýšení mohla pokrýt ze svých vnitřních rezerv. „Ze začátku z toho byli někteří zákazníci překvapení, nečekali to. Ale myslím, že velice rychle pochopí, že to jinak ušlékat nejde,“

podotkl Felix. Kozel dále předpokládá, že zvýšení německé mýtné přes Německo, k omezení přepravních výkonů tímto směrem a v delším horizontu vznikne tlak na získávání zdrojů od regionálních výrobců. Také další přepravní hovoří o tom, že zvyšující se inflace a přisouvající se konkurenční prostředí se společně se stagnující českou ekonomikou a nejistými vyhlídkami na oživení mohou stát některým menším a středním dopravcům osudným.

„Vítězně z konkurenčního boje mohou odejít jen ti, kdo jsou na něj dobře připraveni a finančně

vybaveni,“ podotkl Kozel. Již nyní totiž prý někteří dopravci pracují s cenami pod svými skutečnými náklady, jen aby se na trhu udrželi.

### Železnice spíše ne

Zdroje LN uvádějí, že někteří dopravci zkoumali a stále zkoumají možnost dopravy kamionů přes Německo na železničních vagonch. Podle ředitele odboru podpory prodeje železničního nákladního dopravce CR Cargo Michala Roha je nutné rozlišit přepravu doprovozenou, takzvanou RoLa, tedy přepravu celých kamionů vlaky, nebo nedoprovázenou, při které se vozi pouze návěsy. „Přepravy RoLa jsou dnes běžně realizovány pouze v alpském tranzitu. Jedná se o systém vyžadující použití speciálních nízkých vozů, přepravám by bylo nutné přizpůsobit

i infrastrukturu. Oproti tomu přeprava automobilových návěsů po železnici má budoucnost a ČD Cargo se na několika projektech podílí nejen v České republice, ale i v Rakousku nebo Německu,“ sdělil LN Roh.

Dodal, že má-li být železnice konkurenceschopná, musí zákazníkům nabízet i odpovídající kvalitu. To se týká nejen přeprav návěsů, ale samozřejmě všech druhů zboží. Problémem je však nedostatečná kapacita železniční sítě nejen v Německu, ale v celé střední Evropě. „V současné době v Německu kapacitu navíc narušují stavební práce na páteřních tratích, které procházejí a budou procházet v letech 2024 až 2028 rozsáhlými opravami,“ řekl člen představenstva železničního nákladního dopravce Metrans Martin Hořínek. I proto jsou do-

pravci k tomuto řešení spíše skeptičtí. „Naše společnost zatím o takovém řešení neuvažuje, a to z mnoha důvodů. Jsou jimi hlavně flexibilita, rychlost a spolehlivost našich služeb, které by přesunem na železnici v Německu mohly být narušeny. A to i s ohledem na kapacitu německé železniční sítě a častá omezení, například kvůli stavkám,“ sdělil LN jednatel skupiny Gies Daniel Knaiss.

Podobně reagovala i marketingová manažerka společnosti CEE Logistics Lucie Lohynská, podle níž je 70 procent práce její společnosti realizováno v režimu „Just in Time“. „Zákazník drží minimální skladové zásoby a my jsme pro něho v podstatě pojižním skladem, který pro další výrobu dodá potřebný materiál na požadované místo v požadovaný čas,“ řekla LN.

SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE: Čechy

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak? ( [MAFRA, a.s. - Lidové noviny, ČESMAD BOHEMIA, Čechy](#) ); Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak? ( [MAFRA, a.s. - Lidové noviny, ČESMAD BOHEMIA, Morava](#) ); Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak? ( [MAFRA, a.s. - Lidové noviny, mluvčí, Morava](#) );

[Zpět na seznam](#)

## 2. Vyjádření dopravců k problémům v rámci krajské dopravní obslužnosti

11:35 | 10.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • [ZDROJ: Zpravykarlovarsko.cz](#) - Články • [AUTOR: Redakce](#) • [SUPERTÉMA: Doprava](#) • [TÉMA: Autobusová doprava](#)

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

Vážení cestující,

od 1. ledna 2024 došlo k zásadním změnám v oblasti krajské dopravní **obslužnosti**. Kromě nových **autobusů** se změnil systém odbavování, linky a jízdní řády. V souvislosti s tímto se bohužel setkáme s celou řadou **negativních reakcí a nespokojenosti ze strany cestujících**. Tato skutečnost nás velmi mrzí, protože změna, k níž došlo, měla vést ke zlepšení obslužnosti a měla zvýšit komfort vás, cestujících. Pracujeme na tom, aby byly co nejrychleji odstraněny všechny problémy, o kterých se dozvíme jak od dopravců, tak z vašich podnětů.

Jedním z nich je **teplota v autobusech**. Tohoto problému jsme si vědomi, byli jsme na něj upozorněni už při výjezdu řidičů do ostrého provozu. Během přejímek vozidel SOR byla ověřena funkčnost topení, stejně jako další technické parametry, jež měly být předmětem standardních procesů při přejímce autobusů, ale nebylo ověřeno tovarní nastavení maximální teploty. Kontaktovali jsme prof. o výrobce, nicméně vzhledem k nutnosti použití servisního módu bude závada odstraňována postupně. Do konce tohoto týdne dojde k nápravě. Omlouváme se za diskomfort, který byl tímto způsobem. Náklady na přenastavení uhradí výrobce.

Dalším problémem jsou **zpožděné příjezdy** spojů a **neznalost odbavovacího systému** ze strany řidičů. Jak jistě víte, stávající jízdní řády byly přečíslovány a linky upraveny dle nové dopravní **obslužnosti**. Bohužel jsme finální podobu obdrželi později, než jsme očekávali a museli jsme převést oběhy do provozuschopného stavu dovidávajícího platné legislativě. **Autobusy** byly dodávány až od 15. prosince a bylo tedy velmi málo času, aby se s nimi obsluha seznámila. Zpoždění výroby a dodání autobusů bylo způsobeno jednak nutností opakovat výběrové řízení z důvodu dvojnásobné ceny oproti předpokladu zakázky a jednak obstrukčním jednáním jednoho z účastníků výběrového řízení. Zároveň jsme přijímali i velké množství nových řidičů, kteří se vzhledem ke svým závazkům u přechodných zaměstnavatelů nestihli řádně zaškolit. O jejich urychlené proškolení se snažíme a vás prosíme o trpělivost v případě prodloužení doby odbavení. Dochází také k výměnám nebo nové aktivaci karet a dočasně se tak používá hotovost, která zdržuje odbavení. Komplikace nastávají také z důvodů špatného GSM pokrytí některých částí území kraje, kde odbavovací systém kolabuje, což komplikuje vydej jízdenek a další zdržování.

K připomínkám týkajících se **změn v jízdních řádech** bychom rádi uvedli, že zhruba 90 % spojů je koncipována na stejných trasách a ve stejných časech tak, jak byly provozovány do konce roku 2023. Přibývaly spoje, které doplňují jízdní řády tak, aby bylo vozidlo efektivněji využito a zároveň mohlo řádně doplňovat CNG. Doplňování CNG si v některých případech vyžádalo časové úpravy. Časové úpravy a změny některých spojů vychází také ze změny dopravců, a to kvůli rozdílným umístěním provozoven, dílen a míst, kde se nachází řidiči. Zároveň jsme však již v řadě případů operativně upravili jízdní řády tak, aby na sebe spoje navazovaly.

Setkáváme se stížnostmi na **zvýšenou cenu jízdného**. DPKV zachoval na svých stávajících trasách ceny jízdného z roku 2023. Ke zvýšení tak mohlo dojít například v oblasti Nejdecka, kde linky dříve provozoval jiný dopravce. Oproti tomu na linkách, které DPKV převzal od společnosti Bus Ligneta a AKV došlo ke zlevnění s ceníkem z předchozího roku. Cenu určuje dopravce, k jejímu stanovuje takzvané integrované tarifní jízdné pro dané pásmo, které je výhodnější než jednotlivé jízdy a dá se zakoupit na celý měsíc.

**Nedostatečná kapacita vozidel** na některých linkách, je dalším problémem. Při pořizování vozů jsme vycházeli z dlouhodobých dat, která jsme na jednotlivých linkách měli. Tam, kde současně **autobusy** kapacitně nevyhovují, budeme co nejdříve (od pondělí 8.1.2024) nasazovat **autobusy** větší.

Vážení cestující, je nám líto, že nová krajská dopravní **obslužnost** zatím plně neobstála v tak důležité zkoušce, kterou bylo její zavedení s příchodem nového roku. Jsme si plně vědomi, že řada problémů vyžaduje řešení, jež není možné provést okamžitě a budou po několik dnů pro vás cestující omezující. Pro vaši spokojenost a dosažení bezvadného fungování se vynasnažíme udělat maximum.

Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.  
Autobusová doprava PECHOČIAKOVÁ – ZEPRA, s.r.o.  
Cvinger bus s.r.o.  
VV autobusy s.r.o.  
Integrovaná doprava Karlovarského kraje  
Karlovarský kraj

Zdroj: IP Karlovarského kraje

SEKCE: Kraje, Města a obce

KLÍČOVÁ SLOVA: autobusy (3x), obslužnosti (2x), autobusů (1x), obslužnost (1x)

[Zpět na seznam](#)

## 3. Petr Holub: Rekord ve stavbě dálnic. Proč není důvod k oslavě

14:54 | 10.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • [ZDROJ: Rozhlas.cz](#) - Plus • [AUTOR: Petr Holub](#) • [SUPERTÉMA: Doprava](#) • [TÉMA: Nákladní doprava](#) • [AKTUALIZOVÁNO: 1x](#)

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

Začíná třetí rok funkčního období vlády Petra Fialy a její lídři už pomalu musí myslet na to, jak do voleb zvýšit svou popularitu. Vylepšit obraz vlády, která jen spoří, by měl osvědčený trumf, konkurenční stavba dálnic. Co Čech, to automobilista, proto by mohl zabrat slogan, který premiér i jeho ministři teď čas od času opakují – a ještě budou opakovat.

„V naší zemi se nikdy nestavělo a nedokončilo tolik dálnic,“ uvedl například premiér ve svém vánočním projevu.

## Čtěte také

### Petr Holub: Nikdy nepostavíte tolik dálnic, aby byli řidiči spokojeni

Citovaný superlativ má tu přednost, že se dá ověřit jeho pravdivost. Podle oficiálních dokumentů z ministerstva dopravy bude letos dokončeno 118 kilometrů dálnic a to je opravdu rekord od té doby, co se dálnice v Česku začaly stavět.

Lze možná namítnout, že v uplynulých dvou letech se tolik dálničních kilometrů nezprovaznilo a že ani v příštím volebním roce to nebude tak skvělé. Celkový součet 200 kilometrů za čtyřleté volební období přesto hledá jenom těžko srovnání, naposled v druhé polovině 70. let minulého století.

Zároveň lze vyloučit, že jde o prázdný reklamní tah. Dálnice budou skutečně dokončeny a šťastní čeští automobilisté mohou nadšeně vyjet na nové kilometry nového asfaltu.

## Argument elektrikáře

## Čtěte také

### Petr Holub: Rozjet to jako Russel Crowe

Z pohledu marketingových strategií současné vlády je pouze nepřijemná jedna okolnost, že všechny stavby, u kterých se dokončení plánuje na letošní rok, zahájila nebo alespoň naplánovala předchůzí vláda, konkrétně vicepremiér Karel Havlíček, případně ministr dopravy Dan Ťok. Ovšem dotáhnout stavby do konce je také zásluha.

Přesto se do hodnocení předvolebního trumfu Fialovy vlády vkrádá vážnější pochybnost. Lze to předvést na příkladě ze života. Značná část Čechů už byla nucena modernizovat elektrické rozvody. Obvykle se přitom setkali s elektrikářem, který jim nabídl, že posílí příkon jejich jističe. Proč se spokojit s elektrinou vedenou jedním drátem, když můžou využít příležitosti a zavést do svého bytu třífázový proud.

Část majitelů bytů si ovšem při takové nabídce uvědomí, že zvláště v časech, kdy se příkon všech spotřebičů snižuje, není třeba posilovat vedení, a třífázové vedení odmítne. Tím lidé ušetří pár set korun na měsíčních **poplatcích**, které by jinak vydávali zbytečně.

## Čtěte také

### Nedělní zmírnění pravidel pro kamiony nepřinese další zatížení silnic, říká poslanec Blaha

Musí jen vydržet nechápavé kroucení hlavou od elektrikáře, kterému je přece jasné, že zvyšovat příkon je nutné vždy, všude a za všech okolností. Protože nakonec se vždycky najde někdo, kdo te n vyšší příkon bude potřebovat.

Otázka zní, jestli se premiér a jeho ministr dopravy nepodobají zmíněnému elektrikáři. V odborných příručkách samotného ministerstva se najde definice, že postaví dálnici se daňovým poplatníkem m vyplatí v případě, kdy denní provoz přesáhne 15 tisíc automobilů.

Ovšem z dokončovaných úseků dálnic splňuje tuto definici pouze obchvat Českých Budějovic a spojení Otrokovic s Uherským Hradištěm, dohromady nějakých 30 kilometrů. U těch zbývajících 90 kilometrů lze jistě říct, že časem provoz přece posílí. Tím se ovšem jen zopakuje argument zmíněného elektrikáře.

Daňový poplatník by očekával lepší argumenty zvláště v situaci, kdy se dálnice staví v ceně okolo 500 milionů korun za kilometr a kdy provoz s údržbou každého kilometru přijde na pět milionů ročně.

Samozřejmě, vláda má ještě čas najít lepší vysvětlení.

*Autor je reportér serveru Seznam Zprávy*

SEKCE: Zpravodajství

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

[Zpět na seznam](#)

## 4. Plzeňský kraj tlačí na zpoplatnění dalších silnic. Nechce, aby se kamiony vyhýbaly mýtu

19:17 | 10.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ](#): ČT24 web - Články • [AUTOR](#): ČT24, pez • [SUPERTÉMA](#): Doprava • [TÉMA](#): Nákladní doprava

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

*Plzeňský kraj spolu s několika obcemi usiluje o zavedení mýta na dalších silnicích. Chtějí tím udržet mezinárodní kamionovou dopravu na dálnicích. Řidiči nákladních aut si podle vedení kraje částo zkracují cestu po silnicích první třídy a zároveň se vyhýbají zpoplatněným úsekům. Prioritou kraje i starostů je zavedení mýta mezi Klatovy a Domažlicemi.*

Až do Klatov musí řidiči mýto platit. Dál ale dojedou bezplatně až do Německa. „Měli jsme větší požadavky, ministerstvo nejdřív zpoplatnilo jen některé silnice, před dvěma lety přibyla ještě ta na Klátovy. To jsme uvítali,“ popisuje krajský radní pro dopravu Pavel Čížek (STAN).

Prioritou je teď proto zpoplatnění hlavního tahu směrem na Domažlice. Plánovaný zpoplatněný úsek z Klatov má končit v Dražanově u Domažlic. Tam se totiž silnice napojuje na hlavní tah z Plzně do Německa, kde musí řidiči platit **mýtné** už čtyři roky.

Ze silnice první třídy teď navíc řidiči **kamionů** sjíždí do Všerub nedaleko hranic. Obcí jich denně projede kolem tisícovky. Všerubští si tak už řadu let stěžují na hluk a přetíženou dopravu. „Pokud si vezmeme třeba pondělky, tak ty jsou obecně velmi vytižené,“ tvrdí místostarostka obce Martina Pejsarová (nestr. za STAN).

Zpoplatněním chce kraj udržet **kamiony** na dálnicích. Navíc plánovaný úsek s **mýtným** navazuje i na stavbu klatovského obchvatu. Jeho první část má být dokončena letos na podzim. „Do města denně najede zhruba čtyřiařdvacet tisíc aut, tranzitní doprava je minimálně dvacet procent,“ upozorňuje klatovský místostarosta Václav Chroust (ODS).

Přípravy zpoplatněných úseků jsou ale vázány na novou soutěž o mýto. Ta musí být hotová do roku 2029. Vedle toho by měly přibýt zákazové značky v obcích, kudy teď vede tranzitní cesta po silnicích nižších tříd.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: kamiony (2x), mýtu (1x), mýtné (1x), kamionů (1x), mýtným (1x)

[Zpět na seznam](#)

## 5. To je Brno: Zavřeli 200 m silnice, objížďka má 7,6 km!

05:08 | 11.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ](#): Blesk.cz - Články • [AUTOR](#): jn • [SUPERTÉMA](#): Doprava • [TÉMA](#): Nákladní doprava

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

*I na věčně rozkopané Brno jde o silné kafe. Silničáři v části Židenice zavřeli 200metrový úsek Kulkovy ulice napojující se na Rokytovu. Objížďka řidiče žene na 7,6 km dlouhou trasu! Tedy téměř 40x delší cestou. Nervy si ale budou muset lidé připravit pořádně. Dopravní uzávěra totiž potrvá půl roku – až do 31. května.*

Ta navíc vede po silnicích, které už jsou dnes ucpané kvůli změnám tras souvisejících se stavbou velkého městského okruhu v severovýchodní části Brna. V kolonách stojí nejen osobní a **nákladní doprava**, ale také autobusy a trolejbusy MHD nacpané k prasknutí lidmi.

## Nekoordinované peklo

„Je to opravdové peklo. V kolonách okolo židenických kasáren postává každý z našich autobusů půl hodiny a ráno i padesát minut. Cesta normálně zabere kolem pěti minut,“ svěřil se pro Blesk.cz šofér MHD, který jezdí na lince spojující sever Brna se sídlištěm Vinohrady.

Podobně mluví i starosta brněnských Židenic Petr Kunc (nez.): „Je to velký problém. Lidé si houfně stěžují. Stavby nejsou koordinované a nenavazují na sebe.“

## Domů s mapou a buzolou

Šoféři, kteří jedou od Brna -Vinohrad, pokud projedou nově zprovozněnou Podsednickou ulicí, si cestu prodlouží „jen“ o 2,9 km.

Na šoféry v opačném směru (z Kulkovy ulice směrem na Vinohrady nebo do Židenic) čeká zajižďka oněch 7,6 km. „Řidiči se na Rokytovu dostanou přes Podsednickou, Provazníkovu, Porg esovu, Křížkovu a zpět k místu uzavírky,“ informovali silničáři.

## Pasti, kam se podíváš

Ani na objížďce nemají šoféři vyhráno. Z Křížkovy by to měli podle šipek vzít ještě po třídě Generála Píky a za mostem zpět sjet do Husovického tunelu. Tam ale uvážnou v dalších kolonách. Část šoférů proto zkouší tajnou stezku. Ta vede přes Karlovu ulici, v Maloměřicích se ale musejí riskantně a proti předpisům otočit do protisměru.

VIDEO: Řidiči v Brně musí u Tomkova náměstí počítat s problémy.

SEKCE: Zpravodajství

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

[Zpět na seznam](#)

## 6. Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání

20:03 | 10.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ](#): Denik.cz - Chrudimský deník • [AUTOR](#): Regina Hellová • [SUPERTÉMA](#): Doprava • [TÉMA](#): Nákladní doprava

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

*/VIZUALIZACE/ Stavba obchvatu Náchoda může začít, už tomu nic nebrání. Informovala o tom dnes 10. ledna mluvčí náchodské radnice Nina Adlof. Ministerstvo dopravy ČR svým rozhodnutím zamítlo tři odvolání proti obchvatu. Stavět by se mělo začít koncem letošního roku. Práce na záchraném archeologickém výzkumu začaly už v půlce října a ještě několik měsíců potrvají.*

Ministerstvo dopravy ČR tedy potvrdilo rozhodnutí Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradecké kraje, kterým byla povolena stavba „I/33 Náchod, obchvat“. „Zdánlivě administrativní úkon, ale pro stavbu jako takovou doslova historický moment,“ komentoval aktuální rozhodnutí ministerstva dopravy starosta Náchoda Jan Birke a dodal: „Po letech usilovného snažení o stavbu, kterou Náchod víc než potřebuje, je to nesmírná úleva a začátek plnění našeho dalšího snu a pro mě i slibu, který jsem při nástupu do své funkce před třinácti lety dal všem Náchodákům. Chci poděkovat všem, kteří se na této administrativě podíleli a všem, kteří se nebáli dotáhnout celý proces do konce. Počínaje projektanty, úředníky na městě, na kraji, na ministerstvu a na ŘSD, až po současného ministra dopravy, který mě osobně ujistil, že se stavbou obchvatu počítá v plánovaných investicích státu“.

Náchodu by se díky obchvatu mělo ulevit od nadměrné **nákladní dopravy**. Stavba více než šest kilometrů dlouhé trasy potrvá zhruba tři roky a má vyjít na 3,147 miliardy korun.

Obchvat začne u Vysokova, kde vznikne pětiramenná okružní křižovatka, a skončí v Bělovi těsně na hranici s Polskem. V trase obchvatu mají být dva tunely. Hloubený tunel Kramolna délky 100 metrů a tunel Dolní Radechová délky 363 metrů, který obsahuje ražené i hloubené části. Největšími navrženými mosty jsou estakáda Dolní Radechová délky 257 metrů a estakáda Běloves délky 326 metrů. Součástí stavby bude i 930 metrů dlouhá přeložka silnice I/14, která k Náchodu přivádí dopravu od Nového Města nad Metují a Rychnova nad Kněžnou.

**Nepřehlédněte: Desítky milionů spolkně cyklostezka, nový stadión, spolkový dům či terminál**

SEKCE: Deníky

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

**DUPLICITY (>70% SHODA):** Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Chrudimský deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Orlický deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Orlický deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Jičinský deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Pardubický deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Pardubický deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Hradecký deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Krkonošský deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Krkonošský deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Svitavský deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Svitavský deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Rychnovský deník, Nákladní doprava](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Rychnovský deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Náchodský deník, Instituce](#)); Obchvat Náchoda má stavební povolení. Ministerstvo dopravy zamítlo tři odvolání ([Denik.cz - Náchodský deník, Nákladní doprava](#));

[Zpět na seznam](#)

## 7. Lidové noviny - strana 4 (automat)

22:15 | 10.01.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Tisk](#) • [ZDROJ](#): MAFRA, a.s. - Lidové noviny (automat) • [AUTOR](#): NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA](#): Okamžitý report • [TÉMA](#): Okamžitý report • [STRANA](#): 4

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

...ektor, a tím potažmo i na koncové spotřebitele,“ uvedl v časopise FLEET & business Petr Kozel ze společnosti VCHD Cargo. Tento trend LN potvrdil také **mluvčí sdružení českých automobilových dopravců Česmad Bohemia Martin Felix**: „Je to zkrátka další daň, kterou pro státy vybírají dopravci. Ve finále tuto daň zaplatí ten, kdo nakoupí něco, co se svezlo po dálnici. Což je prakticky všechno,“ sdělil LN. Čekají se bankroty Podle něj vlastně ani jiná cesta, jak zvýšení nepřenést na koncového zákazníka, neexistuje. Německo prý nelze objezdit, s těžkými nákladními vozy není možné jezdit po okreskách. A ...

4 DOMOV

**Města: pošty nás stojí miliony ročně**  
 Kámen se mohl, 100 miliónů ročně, což znamená obrovský zisk. Takže se do něj začalo investovat poměrně hodně.

**Řidiči narazili na německé mýto. Pomůže vlak?**



**Bikiny, sebrčka a pře se na to**

SEKCE: Deníky

MUTACE: Čechy

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Lidové noviny - strana 4 (automat) ( MAFRA, a.s. - Lidové noviny (automat), Okamžitý report, Morava );