

Report: 11.02.2022 07:59:51 - 14.02.2022 07:59:50

Články v reportu: 8

[Celkový počet článků: 8]

ČESMAD BOHEMIA (1)

ČESMAD BOHEMIA (1)

Instituce (2)

Instituce (2)

Doprava (5)

Nákladní doprava (4) , Autobusová doprava (1)

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (1)

Téma: ČESMAD BOHEMIA (1)

[1. Lidé stavějí zdi kvůli kamionům](#) MAFRA, a.s. - MF DNES

Supertéma: Instituce (2)

Téma: Instituce (2)

[2. „Ekonomické škody jsou neudržitelné.“ USA chtějí po Kanadě, aby zasáhla proti demonstrantům](#) IRozhlas.cz - Zprávy ze světa[3. Nákladní doprava v obcích u Jaroměře](#) ČT1 - Události

Supertéma: Doprava (5)

Téma: Nákladní doprava (4)

[4. 14. února 2022 začne v Prostějově další etapa uzavírky Vrahovické](#) Olomoucdnes.cz - Články[5. Největší evropský dopravce varuje před 35% inflací přepravních nákladů](#) Burzovnisvet.cz - Články[6. Řidiči v Paříži nelegálně demonstrovali proti opatřením. Policie tvrdě zasáhla](#) TN.nova.cz - Články[7. Od pondělí se v Plzni dlouhodobě zavírá část Zborovské ulice](#) Regionplzen.cz - Články

Téma: Autobusová doprava (1)

[8. V kraji by mohly jezdit první vlaky na vodík](#) MAFRA, a.s. - MF DNES

1. Lidé stavějí zdi kvůli kamionům

  seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.02.2022 (23:35:01)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	MAFRA, a.s. - MF DNES	Ondřej Zuntich redaktor MF DNES

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

Obyvatelé platí desítky tisíc korun, aby se chránili před hlukem a prachem. Peníze ale zpět nedostanou .

OLOMOUCKÝ KRAJ Denně se v posledním roce věnuje právníčka Michaela Sigmundová snaze omezit průjezd těžkých nákladních aut přes obce mezi Olomoucí a Tovačovem. S dopravci a ministerstvem se pře, zda se nákladní auta vyňbají z poplatným úsekům.

V polovině prosince skončila v Kožušanech-Tážalech čtyřměsíční dotazníková akce. Týkala se vyčíslení škod, které lidé spojují s důsledky bydlení u frekventované cesty. Vyplněných dotazníků se sešlo jen šestnáct. Na obec se zhruba devít stý obyvateli to není mnoho. „Pokud ale vezmeme do úvahy, že co jeden dotazník, to dům ohrožený hlukem a vibracemi z projíždějících vozidel, je to už dost. Všichni respondenti poukázali na hlučnost v obci, sníženou kvalitu života, ohrožení zdraví, znečištění ovzduší. Náklady vynaložené vlastníky domů na opravy byly od dvaceti tisíc po stovky tisíc korun,“ vyčíslila Sigmundová.

Lidé vysazovali zeleň, stavěli zdi proti hluku, osazovali lepší okna, opravovali popraskané zdivo nebo měnili uspořádání místností. Jeden z respondentů uvedl, že raději koupil nemovitost v tišší lokalitě.

Domáhat se u soudu náhrady za poškození majetku nemá velkou šanci na úspěch, jelikož je obtížné dokázat příčinu popraskání domu. „Žádný znalec nemůže s jistotou říci, že právě tuto konkrétní prasklinu způsobil průjezd kamionu a kdy se tak stalo. Když jsem zjišťovala, kdo z občanů by byl ochoten takový posudek objednat a případně se s vícero vlastníky domů podělit o náklady, nenašla jsem dost ochoty to uskutečnit,“ zmínila právníčka.

Na finanční limity narazila i možná vědecká studie, o níž jednala s lékařskou fakultou olomoucké univerzity. „Prokázat příčinnou souvislost s nárůstem dopravy, znečištěním ovzduší a zvýšeným výskytem onkologických onemocnění není vůbec jednoduché. Právě v obci Kožušany-Tážaly ale mnoho občanů opravdu umírá na tyto nemoci,“ doplnila Sigmundová, která navrhuje zavést nárok na pravidelné finanční kompenzace za újm způsobené provozem.

Ve vesnici si loni v červnu nechali zpracovat měření průjezdu vozidel, výsledných 64 tisíc vozů, z nichž byly přibližně tři tisíce těžkých nákladních aut nad 10 tun, ukázalo více než zdvojnásobení oproti roku 2019. Další vráska na čele dělá místním stavba velkého distribučního centra v Kojetíně, které má otevřít příští rok.

E-shopový gigant ale ujistí uje, že nemá v plánu posílat ve velkém auta na krajské silnice. „Vždy se snažíme investovat do infrastruktury a oblastí, kde působíme. Například v okolí dobrovického centra jsme vystavěli silnice s kruhovým objezdem, které se přímo napojují na dálnici D6 a obchvat Dobrovíz, který kompletně odklonil možnou nákladní dopravu mimo obec. To pomohlo odlehčit i standardní osobní dopravu. Podobně budeme přistupovat k řešení dopravy v Kojetíně. Řidiči pro dopravu primárně využívají dálnici poblíž nového logistického centra,“ ujistil generální manažer společnosti Amazon v Česku Michal Šmíd.

Olomoucký a přerovský úřad předloni na rok odsouhlasily pro silnici spojující Olomouc a Tovačov vydání zákazových značek pro tranzitní nákladní dopravu nad 12 tun. Na podzim platnost úpravy provozu prodloužily do konce tohoto roku. „Problém je ale v nedodržování značek. Mnozí se řidiči, kteří to vůbec nerespektují, hlavně se jedná o zahraniční kamiony. Ze strany obcí by bylo lepší, kdyby tahle problematika byla řešená legislativně,“ řekl na podzim starosta Kožušán-Tážal Petr Mazal.

Sigmundová domlouvá další společné jednání s ministerstvem dopravy, starosty, hejtmány a sdruženími, na kterém se chce bavit mimo jiné o možném zpoplatnění krajských silnic.

Dopravci takové nápady považují za nepodložené. Smysl jim nedává ani návrh nepustit auta nad 12 tun na silnice druhých a třetích tříd, za což někteří starostové podepisovali petici. „Tranzitní doprava se opravdu na tyto silnice dostává zcela výjimečně a případné kritické úseky je možné a jediné správně řešit zákazovými značkami. Naše síť dálnic a silnic první třídy je nedostatečná a mnohdy ji silnice nižších tříd nahrazují. Pausální zákaz by přinesl daleko více škody než užitek, znamenal by násobné prodloužení dopravy, kdyby se do blízkých míst muselo složitě zajíždět po jedničkách. To by bylo značně neekonomické i neekologické,“ reagoval mluvčí Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia Martin Felix.

Od poloviny letošního roku budou vozidla nad 3,5 tuny platit mýto i na dalších 380 kilometrech silnic I. třídy. Zahnutý jsou mimo jiné i úseky Křelov–Olomouc, Přerov–Bělotín nebo kilometr mezi olomouckým Slavonínem a centrem města. „Základním kritériem pro výběr dalších silnic byly především dostatečné intenzity provozu. Dále se jedná o komunikace, ke kterým existuje srovnatelná alternativní trasa po již zpoplatněné silnici první třídy nebo po dálnici,“ vysvětluje resort na svém webu.

Lidem žijícím u krajských silnic to přijde málo. „Ministerstvo dovozuje, že k objížďení zpoplatněných komunikací nedochází. Od řidičů ale víme, že se to děje. Dlouhodobým cílem státu by měl být přesun velké části nákladní dopravy na silnice vyšší třídy tak, aby se snížily negativní dopady na bezpečnost a kvalitu života v dotčených obcích,“ míní Michaela Sigmundová.

Ministerstvo dovozuje, že k objížďení zpoplatněných komunikací nedochází. Od řidičů ale víme, že se to děje.

Lidé stavějí zdi kvůli kamionům

Obyvatelé platí
desítky tisíc
korun, aby
se chránili
před hlukem
z prachu.
Peníze ale zpět
nedostanou.



Ministerstvo dovozuje, že k objížďení zpoplatněných komunikací nedochází. Od řidičů ale víme, že se to děje.

SEKCE: Zpravodajství

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Nadměrná zátěž Lidé z obcí na trase mezi Olomoucí a Tovačovem si stěžují na škody, které jim působí těžká nákladní auta. Domoci se kompenzací je ale prakticky nemožné.

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

MUTACE: Olomoucký kraj

PDF STRANA: 1

iROZHLAS

2. ‚Ekonomické škody jsou neudržitelné.‘ USA chtějí po Kanadě, aby zasáhla proti demonstrantům

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
11.02.2022 (11:56:02)	Internet	Instituce	IRozhlas.cz - Zprávy ze světa	ČTK

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Spojené státy ve čtvrtek vyzvaly vládu kanadského premiéra Justina Trudeaua, aby využila svoje pravomoci a ukončila silniční blokády, kterými lidé v Kanadě protestují proti koronavirovým opatřením. Blokády sužují některá města, a především význačné hraniční přechody mezi USA a Kanadou, čímž zasahují do chodu ekonomiky v pohraničních oblastech.

Ve čtvrtek protestující zastavili dopravu již na třetím velkém hraničním přechodu, tentokrát mezi americkým státem Severní Dakota a kanadskou provincií Manitoba. Úřady se přitom připravují na podobné blokády v USA, možná již o tomto víkend, píše agentura AP.

Stovky kamionů, mezi nimiž jsou i dodávky a přívěsy, již dva týdny blokuji dopravu v centru kanadské metropole Ottawa. Parkují na hlavních dopravních tepnách poblíž sídel federálních institucí se zapnutými motory a troubí. Protest namířený proti koronavirovým restrikcím a povinnému očkování nazývají organizátoři konvojem svobody.

The closure of the Ambassador Bridge, one of the busiest border crossings, has U.S. and Canadian officials scrambling to find alternate routes to limit any economic damage
<https://t.co/oq7sePIDns pic.twitter.com/z120piwzFA>

— Reuters (@Reuters) February 10, 2022

Podle kanadských úřadů a bezpečnostních expertů je mezi demonstranty i řada pravicových extremistů. Kromě kanadských vlajek se na protestech objevují i vlajky americké konfederace, považované Ligou proti hanobení (ADL) za nenávistný symbol, nebo dokonce symboly nacistického Německa.

Blokáda znepřijemňuje život obyvatelům Ottawa a některých dalších kanadských měst; citelné dopady na ekonomiku Kanady i USA však nastaly poté, co protestující začátkem tohoto týdne zastavili dopravu na mostě Ambassador Bridge mezi Detroitem a kanadským městem Windsor, který je význačnou obchodní dopravní tepnou.

Freedom protestors in Ottawa are once again holding hands and singing "We Are the World" outside Parliament Hill.

Další blokády pak zastavily provoz na jednom z přechodů mezi americkým státem Montana a kanadskou provincií Alberta a ve čtvrtek pak ochromily dopravu na přechodu mezi Severní Dakotou a Manitobou.

Přerušení přeshraničního zásobování mezi Detroitem a Windsorem velmi rychle zasáhlo tamní ekonomiku, přes Ambassador Bridge totiž plyne čtvrtina veškerého zboží mezi Kanadou a USA. Automobilky koncernů Stellantis, GM, Ford, Toyota či Honda musely v regionu dočasně omezit výrobu kvůli nedostatku dílů.

„Musí to skončit“

Americký ministr pro vnitřní bezpečnost Alejandro Mayorkas a ministr dopravy Pete Buttigieg proto podle Bílého domu ve čtvrtek hovořili se svými kanadskými protějšky a vyzývali je, aby konflikt mezi protestujícími a vládou co nejdříve vyřešili.

„Blokády jsou neakceptovatelné,“ uvedl Trudeau. Protesty řidičů v Ottawě pokračují

Kanadská federální vláda se prozatím odmítala do řešení problému výrazněji zapojit, například povoláním armády. Trudeau nicméně po čtvrtčním jednání s opozicí a starostou Windsoru prohlásil, že narůstá ochota „zareagovat čímkoliv, co bude nutné“ k ukončení blokády.

Kanadští činitelé se mezitím snaží protestující „vyhladovět“, hrozí zatčením všem, kteří je v ulicích měst a na hraničních přechodech zásobují jídlem či palivem, a zasahují rovněž proti internetovým sbírkám na jejich podporu, na nichž se sešly miliony kanadských dolarů (desítky milionů Kč).

Starosta Windsoru Drew Dilkens rovněž prohlásil, že požádal soudy o povolení k rozeznání protestů. „Ekonomické škody jsou neudržitelné a musí to skončit,“ řekl.

Taktika demonstrantů se nicméně v posledních týdnech ukázala jako poměrně účinná, a stala se proto inspirací pro další skupiny nespokojené s koronavirovými restrikcemi a vládami v jiných zemích.

Možné narušení Super Bowlu

Kvůli hrozbě podobných blokád podnikla preventivní kroky například Francie či Belgie, s narušením dopravy a protesty se potýkala také Austrálie a Nový Zéland.

Kanadský soud zakázal protestujícím řidičům troubit. Hluk rozčiluje obyvatele v centru Ottawy

Na podobné protesty se nyní chystají také v USA. Ministerstvo pro vnitřní bezpečnost podle AP poslalo upozornění místním a státním policejním sborům, jelikož zachytilo zprávy o „možných silničních blokáдах ve velkých metropolích“, jež budou součástí protestů proti povinné vakcinaci proti covidu-19.

Konvoj **kamionů** by podle **ministerstva** mohl vyrazit z jihu Kalifornie již o víkendu a narušit **dopravu** při konání Super Bowlu, tedy finále zámořské ligy amerického fotbalu (NFL), které je plánované na noc z neděle na pondělí SEČ v Los Angeles.

Na zápas, který je tradičně největší americkou televizní událostí roku, se sjedou desítky tisíc lidí z celých USA. Bílý dům uvedl, že federální vláda vysílá preventivně do Los Angeles před touto sportovní akcí dodatečně příslušníky bezpečnostních složek.

Konvoj by mohl začátkem března přijet do metropole Washingtonu a zablokovat tam provoz v čase, kdy bude prezident Joe Biden přednášet své první poselství o stavu unie před oběma komorami Kongresu, uvedlo ministerstvo.

SEKCE: Zpravodajství

POČET AKTUALIZACÍ: 1

KLÍČOVÁ SLOVA: kamionů (1x), ministerstva (1x), dopravu (1x)



3. Nákladní doprava v obcích u Jaroměře

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
12.02.2022 (11:55:00)	TV	Instituce	ČT1 - Události	Události

Otevřít originál | Otevřít detail

Moderátorka:
"Když stát v polovině prosince otevíral nový úsek dálnice D11 mezi Hradcem Králové a Jaroměří, obce na silnici první střídy se těšily na zklidnění **dopravy**, ovšem dočkaly se jen částečně. **Ministerstvo dopravy** totiž od února na původní cestě zrušilo mýto a tak se na ni někteří řidiči **kamionů** kvůli úsporám vrátili."

Reportér:
"Nadšení z nového úseku dálnice v Holohlavech ležící podél silnice první třídy nedaleko Jaroměře vystřídalo zklamání. Doprava se sice zklidnila, ale kamionů tady jezdí stále dost a zhoršilo se to počátkem února, říká starosta Miloš Malinský."

Miloš Malinský /nestr./ starosta Holohlav:
"Počítali jsme s tím, že se ta doprava, hlavně kamionová doprava převedená k dálnici a místo toho tady jedna třetina jezdí stále přes obec Holohlavy."

Gabriela Baluchová /obyvatelka Holohlav/
"Trošku se to zlepšilo po otevření dálnice, ale opět se ten provoz navyšuje."

Reportér:
"Vedení obce je přesvědčené, že větší počet **kamionů** má na svědomí zrušení mýtného, na zhruba dvacetikilometrovém úseku mezi Hradcem Králové a Semonicemi platné od února."

Martin Brychta /mluvčí **Ministerstva dopravy**:
"Důvodem zrušení mýta je připravovaný převod této komunikace na silnici druhé třídy, kde by její zpoplatnění nebylo s tímto převodem kompatibilní."

Martin Červíček /ODS/ hejtman Královéhradeckého kraje:
"Pro mě to je nepřijatelný, proto jsem se domluvil s kolegy, že připraví i řešení, které by vedlo k rozhodnutí, že omezíme tranzitní dopravu na 1/33 od Semonic. To znamená, nákladáky nebudou jezdit přes obec Holohlavy a podobně."

Miloš Malinský /nestr./ starosta Holohlav:
"Počítám s tím, že po dohodě se ŘSD, že na ty silnici, že budou značky 12 tun a že to řidiči budou dodržovat."

Reportér:
"To se ale podle hejtmanství nepodaří dřív než v létě. Obec chce zároveň přesvědčit stát, aby z druhé strany Holohlav podél v prosinci otevřené dálnice postavil protihlukovou stěnu. Přemysli Šrámek, Česká televize."

KLÍČOVÁ SLOVA: doprava (3x), kamionů (2x), ministerstvo (1x), ministerstva (1x)

4. 14.února 2022 začne v Prostějově další etapa uzavírky Vrahovické

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
11.02.2022 (13:31:01)	Internet	Nákladní doprava	Olomoucdnes.cz - Články	NEZNÁMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Rekonstrukce se letos dotkne úseku od náměstí Padlých hrdinů po křižovatku s Janáčkovou ulicí. Uzavírka je povolena do 30. 6. 2022.

"Zhotovitel - firma PORR a.s. - potvrdil termín zahájení prací na 14.února 2022. Jediný faktor, který by to mohl ohrozit je počasí - silné mrazy - kdy by nemohla pracovat stavební technika," říká náměstek primátora Jiří Rozehnal a dodává:

"V této etapě bude provedena kompletní rekonstrukce úseku Vrahovické (ve stejném rozsahu jako na první etapě úseku ulice) a to od křižovatky s ulicí Janáčkova po křižovatku s nám. Padlých hrdinů, přičemž Janáčkova ul. a náměstí Padlých hrdinů zůstanou v provozu. Součástí rekonstrukce je také navíc sanace nosných vrstev v celém úseku. Objízdná trasa pro tranzit a **nákladní dopravu** je stanovena po ulici Průmyslová a Dolní. Objízdná trasa pouze pro osobní vozidla vede po ulici Janáčkova a Svatoplukova. Ulice Přemyslovka bude slepá, ale obousměrná pro zajištění přístupu do blízkého supermarketu."

Dopravní omezení pro osobní dopravu by tedy v případě rekonstrukce tohoto úseku nemusela být tak výrazná jako v předchozích etapách, nicméně je nutné s nimi počítat.

"Chápu, že uzavírka jakékoli frekventované komunikace v Prostějově znamená vždy komplikaci v dopravě, ale na druhou stranu je potřeba opravu této ulice dokončit a věřím, že to ve svém důsledku zvýší komfort řidičů i občanů bydlících v dané lokalitě," uzavírá náměstkyně primátora Alena Rašková.

SEKCE: Kraje, Města a obce

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

5. Největší evropský dopravce varuje před 35% inflací přepravních nákladů

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.02.2022 (14:33:14)	Internet	Nákladní doprava	Burzovnisvet.cz - Články	Andrej Krúpa

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Největší nezávislý provozovatel **nákladní dopravy** v regionu uvedl, že cena za přepravu zboží v Evropě vzroste o více než třetinu, protože vyšší ceny ropy a přísnější regulace zvyšují náklady.

I když poptávka po dálkových mezinárodních přepravách roste, podle společnosti Girtaka Logistics Uab se nákladní dopravci potýkají s rostoucími účty za naftu, vyššími mzdami, nákupy vozidel a novými pravidly Evropské unie, která omezují mobilitu řidičů. Tento nápor faktorů by mohl vyvolat zvýšení nákladů až o 35 % oproti úrovni v polovině roku 2020, uvedla litevská firma.

„S pokračujícím otvíráním ekonomik povede prostředí s vysokou inflací k dalším problémům pro dopravce v celé Evropě,“ řekl agentuře Bloomberg News šéf marketingu společnosti Girtaka Simonas Bartkus. „Do budoucna očekáváme ještě volatilnější cenové prostředí.“

Rostoucí ceny pohonných hmot vedly k „obtížným rozhovorům se zákazníky“, řekl Bartkus. Provozní prostředí ovlivnily také výpadky v dodavatelském řetězci během pandemie Covid-19.

Balíček mobility

Balíček EU pro mobilitu má podpořit hospodářskou soutěž, učinit logistický průmysl spravedlivějším vůči pracovníkům a zlepšit jeho ekologické výsledky.

Podle Bartkuse však bude nutit nákladní automobily, aby se každých osm týdnů vracely na základnu, což zvýší spotřebu paliva a počet prázdných kilometrů. To by mohlo v některých zemích způsobit nedostatek kapacit, což by vyžadovalo větší vozové parky a dále zvýšilo poptávku po naftě.

Přesto spotřeba paliva společnosti Girtaka klesala, protože zaváděla nové technologie a povzbuzovala řidiče, aby na cestách maximalizovali efektivitu.

Společnost hodlá do konce roku 2022 rozšířit svůj vozový park z 9 000 na 10 500 nákladních vozidel, aby byla připravena na oživení, poté co si loni v únoru objednala u švédského výrobce 2 000 vozidel Volvo AB FH.

Nákladní doprava je atraktivní, protože gigant v kontejnerové dopravě A.P. Moller-Maersk A/S expanduje do tohoto segmentu, protože boom námořních sazeb ustupuje. Dánská společnost se dohodla na koupi společnosti Pilot Freight Services LLC se sídlem v Pensylvánii za 1,68 miliardy dolarů, čímž posílila své podnikání v silniční dopravě v Severní Americe.

V prosinci nabídla společnost MSC Mediterranean Shipping Co. se sídlem v Ženevě, že koupí africké dopravní a logistické aktivity francouzské společnosti Bolloré SA za 5,7 miliardy eur.

SEKCE: Ekonomika a Finance

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

6. Řidiči v Paříži nelegálně demonstrovali proti opatřením. Policie tvrdě zasáhla

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.02.2022 (22:11:02)	Internet	Nákladní doprava	TN.nova.cz - Články	kdu, TN.cz

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

Francouzská policie zadržela na 500 vozidel z nelegálního konvoje, který mířil do centra Paříže. Policisté také rozdali více než 300 pokut a několik lidí zatklí. Část demonstrantů takzvaného konvoje svobody, který protestuje proti koronavirovým omezením, se ale nakonec do centra metropole stejně dostala. A tam proti nim zakročila policie slzným plynem.

Francouzská vláda zmobilizovala přes 7 000 policistů a četníků, aby v centru Paříže zabránili chaosu. Do akce musela i obrněná vozidla. U bran Paříže se totiž podle některých zdrojů shromáždilo 3 300 vozidel na protest proti koronavirovým omezením, především proti covidovému certifikátu. Některým protestujícím se podařilo dostat až k Vítěznému oblouku. Speciální jednotky proti nim ale použily slzný plyn.

"Připravuji nás o naše práva a porušuji naše svobody. Chceme pracovat, chceme utrácet, platit daně, normálně žít. Ta opatření jsou stupidní, covid pas nemá nic společného s hygienickou situací. Přivádí mě to k šílenství," prohlásil protestující kuchař Antoine.

Francouzský premiér Jean Castex vyběhl pořádkové síly, aby proti pokusům o zablokování dopravy postupovaly nekompromisně a tvrdě. Dodal, že lidé mají právo demonstrovat, blokovat ostatní a bránit dopravě nikoliv. Protesty ale byly vesměs poklidné. "Už mám covid pasu tak akorát po krk. Neslouží vůbec k ničemu, jen štvě a rozděluje lidi," zlobil se jeden z protestujících.

Organizátoři francouzského konvoje svobody se inspirovali hnutím proti pandemickým opatřením v Kanadě. Tam stovky kamionů už téměř dva týdny blokuji dopravu. "Rozhodně budeme dál pokračovat v tom, co jsme začali. Ať nás nechají žít, už jsme unavení a znechuceni," řekl tamní řidič **kamionu** Dan.

Nepřůjezdny jsou dokonce některé hraniční přechody mezi Kanadou a Spojenými státy. Podle **zahraničnicků** médií ale kanadská policie už některá místa téměř vyklidila a dokonce zatkla několik lidí, kteří nechtěli odejít.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: kamionu (1x), zahraničnicků (1x)

7. Od pondělí se v Plzni dlouhodobě zavírá část Zborovské ulice

seznam | nahoru

REGIONPLZEN.CZ

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.02.2022 (11:28:01)	Internet	Nákladní doprava	Regionplzen.cz - Články	REGIONPLZEN.CZ

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

Rekonstrukce kanalizace pustí od poloviny února do konce června 2022 do Zborovské ulice jen veřejnou dopravu, osobní a **nákladní doprava tu bude mít stopku.**

V dubnu se přidá výstavba okružní křižovatky u Tyršova mostu a také celoplošná rekonstrukce ul. E. Beneše.

Od pondělí 14. února 2022 se uzavře část Zborovské ulice v Doudlevcích pro osobní i **nákladní dopravu**. „Důvodem je rekonstrukce kanalizace a přepojení přilehlých nemovitostí ve zhruba čtvrtkilometrovém úseku mezi Samaritskou ulicí až k areálu Správy a údržby silnic Plzeňského kraje,“ vysvětlil generální ředitel VODÁRNÝ PLZEŇ a.s. Jiří Kozohorský. Průjezd veřejné dopravy bude zachován, stavbou budou moci projíždět spoje městské hromadné dopravy včetně trolejbusů s alternativním pohonem a vozidla Integrovaného záchranného systému.

Práce na rekonstrukci kanalizace ve Zborovské ulici se předpokládají od poloviny února 2022 do konce června 2022. Stavba se dotkne vozovky a chodníků, začne úpravami trolejového vedení a skončí obnovou povrchů.

„Nově navržená kanalizační stoka DN 300 bude provedena z kameninového potrubí v téměř čtyřmetrové hloubce, a to včetně obnovy kanalizačních přípojek. Díky úplné uzavírací poběží práce mnohem rychleji,“ uvedl technický ředitel VODÁRNÝ PLZEŇ a.s. Radovan Škarban.

Akce je spojena s navazující etapou v Doudlevecké ulici, která zahrnuje i obnovu důležitého vodovodního řadu o profilu DN 400 a délce přes 400 metrů. Část prací se však bude provádět souběžně a poslední činnosti už budou probíhat mimo komunikaci maximálně do října 2022. V červnu 2022 se už předpokládá ve Zborovské ulici spuštění veškerého provozu. Investorem stavby je VODÁRNA PLZEŇ a.s., zhotovitelem Suptel a.s. Předpokládané náklady činí 43,6 milionu korun bez DPH.

Rekonstrukce kanalizace ve Zborovské ulici není jedinou stavbou naplánovanou do čtvrti Doudlevek na jaro 2022. Plzeň společně se Správou a údržbou silnic Plzeňského kraje (SÚS PK) přestaví úsek komunikace procházející mezi Radobyčicemi a částí Doudlevek. Jednou z částí stavby je rekonstrukce průsečné křižovatky v severním předpolí Tyršova mostu, kde se kříží ulice Zborovská, Edvarda Beneše a České údolí, do podoby okružní křižovatky. S rekonstrukcí souvisí výstavba chodníků, schodiště do Českého údolí, zřízení nadzemního hydrantu, přeložky sítí, veřejného osvětlení a trolejového vedení. V rámci stavby jsou řešeny i vegetační úpravy. Termín zahájení je naplánován na březen, dokončení na září. Předpokládané stavební náklady jsou 20 milionů korun bez DPH (z toho SÚSPK 8,4 korun bez DPH, město Plzeň 11,6 milionu korun bez DPH). Investorem stavby je Odbor investic Magistrátu města Plzně.

Souběžně se stavbou okružní křižovatky u Tyršova mostu se bude provádět celoplošná oprava ulice Edvarda Beneše v úseku od Zborovské ulice ke křižovatce s ulicí Heyrovského (u bývalé teplárny). Cílem je vyrovnaní obrubníků, odfrézování a nové položení asfaltových vrstev a také celková oprava chodníku na východní straně komunikace. Stavba se bude provádět v termínu duben až červen 2022 po polovinách, přičemž po celou dobu stavby bude zachován provoz vozidel ve směru od Tyršova mostu do centra a pro opačný směr bude stanovena objízdná trasa ulicemi Samaritská a Zborovská. Investorem je Správa veřejného statku města Plzně.

SEKCE: Kraje, Města a obce

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

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

Šéf Výzkumného ústavu železničního o tom, proč by se vyplatily vodíkové vlaky

První vodíkové vlaky v zemi by mohly jezdit na trati mezi Ústím nad Labem, Děčínem a Českou Lípou. Na této 113 kilometrů dlouhé trati bude norská společnost SINTEF dělat pilotní technicko-ekonomickou analýzu, která porovná jednotlivé pohony vlaků, tedy nafty, baterie, vodíku a hybridního pohonu.

V zahraničí už vodíkové vlaky jezdí, v Česku zatím bylo vybráno 16 tratí, kde by mohla být vodíková doprava ekonomicky a ekologicky efektivnějším řešením proti jiným technologiím. Vedle pilotní trasy mezi Ústím a Českou Lípou se jedná také o další severočeské tratě – 162 kilometrů dlouhou trať Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk – Šluknov a 157 kilometrů dlouhou trať Plzeň – Zatec – Chomutov a Most. Za výběr tratí byl v rámci projektu Regionální vodíkové vlaky na českých železnicích odpovědný hlavně Výzkumný ústav železniční (VUZ).

„Obecně se jedná z větší části o neelektrifikované tratě, kde je poměrně vysoký potenciál obslužnosti. Tyto tratě mají největší předpoklady, že pro zpracování studie budeme pracovat s relevantní, nikoli jen teoretickou variantou dat pro posouzení. Předmětná trať je tedy pouze jednou ze souboru,“ řekl k výběru tratí generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

Jako první projde analýzou trať z Ústí nad Labem do České Lípy. Kdy odhadujete, že by mohla být hotová? Pokud se podíváme dál, kdy odhadujete, že by na této trati mohly vodíkové vlaky jezdit?

Projekt bude prezentovat výstupy na jaře roku 2024, nicméně cílem je identifikovat preferované oblasti s příznivými technologickými a ekonomickými dopady pro nasazení vodíkových vlaků, které v budoucnu mohou nahradit dieselové soupravy. Vše ostatní je v počátku a především je nutné odlišit infrastrukturu a vlastní vozidla. Ta existují a klíčová otázka je ekonomická návratnost provozu těchto vozidel, která by se měla pohybovat na hraně poloviny jejich životního cyklu.

Nicméně nasadit vodíkový vlak a nemít vyřešenou infrastrukturu je docela odvážný projekt. Proto je nezbytné posoudit možnosti jednotlivých tratí a následně propojit případné úpravy s ostatními módy dopravy. Logicky by mělo být cílem budovat společnou infrastrukturu na všech styčných bodech, kde to dává smysl. Dnes, pokud by se kdokoli rozhodl pro nasazení vodíkových vozidel do provozu, tak je principiálně schopen vyřešit i doplnění prostřednictvím mobilních prostředků, nicméně to bude jednoznačně výrazně dražší, než je stávající dieselový provoz. Tedy co vše by se mělo na tratích upravit, na kterých tratích a v jakém rozsahu, je klíčový předpoklad pro to, jak bude implementován vodík jako alternativní zdroj ve všech dopravních módech, nikoliv jenom na železnici. Tedy pokud se najde dopravce, který je připraven ekonomicky „ustát“ provoz a nalezne vhodný zdroj pro výrobu vodíku, tak vodíkový vlak může jezdit v Česku již dnes.

Situace v Evropě se turbulentně mění, rostou ceny elektřiny, ceny emisních povolenek a je tu evropská Zelená dohoda (Green Deal), která se snaží novými technologiemi řešit celou řadu problémů. Toto je jedna z nich. Kolik by tento celý projekt po dle vašich odhadů mohl stát a o kolik levnější by mohl být provoz na pilotně vybrané trati pro ti dnešku?

Ceny provozu vodíkových jednotek pro osobní dopravu jsou dnes díky tomu, že je po Evropě provozováno několik jednotek, poměrně známy a cenová hladina není dramaticky vyšší než například nové dieselové vozidlo. Nicméně za poslední rok půl se zcela dramaticky změnila celá řada skutečností, která ovlivní udržitelnost tohoto alternativního zdroje – narostly ceny energií. Kromě plánu Green Deal je zde i projekt Fit for 55 (cíl EU snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů alespoň o 55 procent – pozn. red.), dále je zde velký důraz investorů na implementaci ESG, tedy ohleduplné a udržitelné podnikání. Dále signalizované zatížení dopravy emisními povolenkami atd.

V podstatě toto vše akceleroje potenciál vodíkových technologií nejen v dopravě jako komplementární technologie vůči elektrické trakti. Co zcela jednoznačně hovoří pro vodík, je prosté srovnání nákladů na elektrifikaci stejné tratě oproti vybudování vodíkových čerpacích stanic. Ale nejhorší by bylo vytrhovat jakékoli dílčí argumenty a neposuzovat celek.

Zminil jste čerpací vodíkové stanice, které budou nutné pro provoz vodíkových vlaků. Byla pro pilotní projekt vybrána trať z Ústí proto, že čistý vodík je po výrobě k dispozici v ústecké Spolchemii, díky němuž odstartuje projekt ústeckých vodíkových autobusů?

Obecně se jedná z větší části o neelektrifikované tratě, kde je poměrně vysoký potenciál [obslužnosti](#).

Nikoliv, jedná se o dvě nezávislé aktivity potkávající se v prostoru a v čase – podobných projektových záměrů je po ČR více a jsou zpravidla podporovány na úrovni krajské samosprávy. Nicméně právě to je, proč je na vodík v dopravě nutné dívat se jako na celek a ne odděleně podle dopravních módů nebo teritoria. Zcela určitě však vhodný vodíkový zdroj pro zahájení provozu hraje zásadní roli. V případě, že by se jednalo o vodík, který je odpadním produktem při jiné výrobě, což asi bude případ Spolchemie, pak cena takového vodíku je vysoce konkurenceschopná.

Celý mezinárodní projekt již získal podporu Technologické agentury ČR v rámci programu KAPPA a mezinárodních Fondů EHP (Evropské hospodářské pomoci) v celkové výši téměř 550 tisíc eur. Kromě Ústavu jaderného výzkumu v Řeži je do projektu zapojena Česká vodíková technologická platforma (HYTEP), VŠCHT Praha a váš výzkumný ústav. Zahraničního účastníka reprezentuje norský výzkumný institut SINTEF a nadnárodní konsorcium Iceland. Tušíte, na kolika tratích by v Česku mohly jezdit vlaky na vodík nebo na hybridní pohon?

Co se bude muset řešit, je související infrastruktura „vodíkového“ provozu, a to nejen plničky, ale i prostory pro údržbu a opravy. Bezpečnostní parametry takového hal jsou výrazně přísnější. Nepochybně se bude na provoz muset připravit systém IZS, aby byl vybaven nezbytnou technikou pro případ nezbytného zásahu, a to nejenom vůči železniční dopravě, ale i silniční.

Tedy pokud se vrátím k meritu otázky – v podstatě každá trať vyhovuje vodíkovému provozu – ne však na každé trati to bude ekonomicky udržitelný provoz. Pokud je vodík komplementární alternativa elektřiny, pak je zcela logické, že priorita bude soustředěna na elektrifikované tratě. Ale třeba se dožijeme v budoucnu i vysokorychlostní jednotky na vodík.

Vodíkové vlaky už jezdí v Dolním Sasku, Rakousku, Itálii nakupuje vodíkové vlaky. V Česku zatím nejsou. Bude je Česko muset kupovat v zahraničí, nebo vzniká i nějaký domácí projekt na jejich výrobu?

To je spíše otázka na výrobce a dopravce. Nasazení technologických novinek bez zbytku souvisí s místem výrobce – každý výrobce logicky míří na domácí trh. Zda má aktuálně některý z dopravců v plánu tato vozidla provozovat, nebo zda český výrobce pracuje na prototypovém vodíkovém pohonu, mi není známo. Zcela určitě se o možnosti nasazení vodíkových vlaků zajímá hned několik krajů. Tak jako tak by se asi jednalo o nákup vozidel. Nezapomínejme však, že pokud by se dnes kterýkoliv dopravce pro nasazení takového vozidla rozhodl, tak se bavíme o řádu nejméně 3 let. A to je hodně optimistický výhled – vždyť i na osobní auto dnes čekáte skoro rok. Na druhou stranu, pokud bych chtěl směřovat k naplnění ekologických cílů do roku 2030, pak je za 5 minut 12.

Začíná příprava rychlotrati, je možné, že by rychlovlaky mohly jezdit na vodík nebo nějaký jiný ekologický pohon, když elektřina rychle zdražuje?

A proč ne? Ale nohama na zem – pokud budeme umět vyrobit elektřinu z obnovitelných zdrojů, pak není důvod elektrické vlaky měnit.

Šet Výzkumného ústavu železničního o tom, proč by se vyplatily vodíkové vlaky

V kraji by mohly jezdit první vlaky na vodík



SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE: Ústecký kraj

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Martin Bělčík Vede Výzkumný ústav železniční, jenž se podílí na projektu, **PDF STRANA:** 2 který zjišťuje, zda by na regionálních tratích mohly jezdit vlaky na vodík. Soupravy na vodík už využívají v Dolním Sasku a Rakousku, jejich koupí už zahájila i Itálie.

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