

Počet výstupů:

7 + 7

(originál + duplicity)

ČESMAD BOHEMIA (1)

[tajemník \(1\)](#)

Doprava (5)

[Nákladní doprava \(3\)](#) - [Autobusová doprava \(2\)](#)

Okamžitý report (1)

[Okamžitý report \(1\)](#)

Supertéma: **ČESMAD BOHEMIA (1)**

Téma: [tajemník \(1\)](#)

[Nahoru](#)

[1. ETS2 ZDRAŽÍ NAFTU, ALTERNATIVNÍ PALIVA VŠAK POTŘEBUJÍ VÍCE POBÍDEK](#) - ATOZ Marketing Services, spol. s r.o. - Systémy logistiky [Originál](#)

Supertéma: **Doprava (5)**

Téma: [Nákladní doprava \(3\)](#)

[Nahoru](#)

[2. AUTOMATIZACE A NÁKLADY, DIGITÁLNÍ PLATFORMA, VOZÍK RCE 15/20](#) - ATOZ Marketing Services, spol. s r.o. - Systémy logistiky [Originál](#)

[3. Češi jsou připraveni na elektromobilitu. Máme čtyřikrát víc DC nabíječek na jedno auto, než je průměr](#) - Focuson.cz - Články [Originál](#)

[4. Dopravní masakr v Přerově. Do centra se hrnou auta kvůli opravám ve Valmezú](#) - Denik.cz - Olomoucký deník [Originál](#)

Téma: [Autobusová doprava \(2\)](#)

[Nahoru](#)

[5. Vysočinu budou od příštího roku obsluhovat noví dopravci](#) - Novinyvm.cz - Články [Originál](#)

[6. Co bude dál? Výběr firem pro údržbu silnic zkrachoval!](#) - VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Nymburský deník [Originál](#)

Supertéma: **Okamžitý report (1)**

Téma: [Okamžitý report \(1\)](#)

[Nahoru](#)

[7. Zákaz parkování kamionů podle Plzně omezil počty aut, podle řidičů je to problém](#) - Elogistika.info - Články [Originál](#)

[Zpět na seznam](#)

■ 1. ETS2 ZDRAŽÍ NAFTU, ALTERNATIVNÍ PALIVA VŠAK POTŘEBUJÍ VÍCE POBÍDEK

12:55 | 15.10.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk - **ZDROJ:** ATOZ Marketing Services, spol. s r.o. - Systémy logistiky - **AUTOR:** Článek připravil Filip Hubička - **SUPERTÉMA:** ČESMAD BOHEMIA - **TÉMA:** tajemník - **STRANA:** 54
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Od roku 2027 budou dovozci a obchodníci s naftou a benzinem kupovat emisní povolenky, proto lze s jistotou očekávat, že klasická paliva pro fi rmy a řidiče zdraží, otázkou zati m zůstává, o kolik. Odhady expertů se různí, mezi ekonomy se hovoří o možném cenovém rozptýlu od dvou do více než deseti korun za litr. Urychlí toto nové opatření, známé po d zkratkou ETS2, zavádění alternativních pohonů do segmentu silniční nákladní přepravy? A budou výrobci stíhat dodávat například elektrické vozy v případě zvýšené poptávky?

Cena na trhu volně obchodovatelné povolenky je pro začátek fungování ETS2 Evropskou komisí zastropovaná na 45 eur/t CO 2, v budoucnu se ale může změnit. Očekávané dopady zřízení druhéh o systému obchodování s emisemi (ETS2) jsou touto nejistotou ovlivněny. „Počítáme, že Evropská komise bude aspoň zpočátku tuto cenu držet, což by odpovídalo zdražení nafty o tři koruny a výraz ný vliv na nasazení elektrických vozidel to mít nebude,“ míní **Vojtěch Hromíř, generální tajemník** sdružení **Cesmad Bohemia**. Spíše než administrativním opatřením či restrikcím věří přirozeném u technickému vývoji. „Dopravci se soustředí na to, aby obstáli v soutěži o zakázky, aby je spolehlivě zrealizovali a dostali za ně řádně zaplacené. Nežijí úplné nástupem bezemisních technologií, al e zároveň environmentální přístup nijak neodmítají, jen jim musí dávat smysl, a to i ekonomicky,“ říká **Vojtěch Hromíř**.

Podle Petra Družkovského, provozního ředitele Geis CZ, mohou být emisní povolenky jedním z faktorů, který podpoří zavádění alternativních pohonů.

„Nimcéně nebudou jediným důvodem pro volbu těchto technologií. „Významnou roli hraje také ekonomická stránka věci. Pokud budou alternativní pohony nadále tak nákladné na pořízení, nelze si představit, že by kvůli emisním povolenkám došlo k úplné obměně fl otily,“ dodává Petr Družkovský. Vše bude podle něj záviset na vývoji cen alternativních pohonů v následujících letech: „Sledujem e tyto trendy velmi pečlivě a připravujeme se na možné scénáře, včetně potenciálního nárůstu využití alternativních pohonů.“ Společnost Geis provozuje fl otily vlastních kamionů a spolupracuje také s externími dopravci, které požádala, aby se rovněž vydali zelenou cestou. Na letošním kongresu Eastlog Daniel Knaisl, jednatel skupiny Geis pro ČR, Slovensko a Polsko, upozornil, že do budouc na společnost počítá pouze s vozidly splňujícími normu Euro 6 nebo bezemisními kamiony.

PODPORA ZE STRANY STÁTŮ

Ekonomická stránka věci zajímá každého a upozorňují na ni i zástupci sdružení Česmad Bohemia. Ti již dříve varovali, že v zájmu zachování konkurenceschopnosti budou silniční dopravci hledat u státu podporu pro zavádění bezemisních technologií. V roce 2015 česká vláda schválila Národní akční plán čisté mobility, který má pomáhat tomu, aby na českých silnicích jezdilo více elektromobil ů a aut na alternativní paliva. „Na konci letošního srpna vláda schválila tři typy podpory pro provozovatele těžkých vozidel, o které jsme stáli. Dopravci budou moci čerpat podporu pro vybudování ne veřejné dobíjecí stanice, stát též může nabídnout výraznější slevu z mýtného pro bezemisní vozidla než dosud, a pokud se takový přístup objeví v ostatních státech, budou moci být i našim dopravc ům poskytnuty podpory na pořízení nízkoemisních nákladních vozidel a autobusů. To je pragmatický přístup,“ konstatuje **Vojtěch Hromíř**.

Ve Francii, Belgii či Rakousku již dotace na pořizování těžkých silničních vozidel fungují, Polsko je připravuje a přidávají se i další země. „Prohrou českých dopravců by bylo, kdyby nemohli v tendre ch velkých zákazníků nabízet dražší bezemisní vozidla, jsou-li vyžadována, a to s konkurenceschopnými náklady. To by znamenalo ztrátu celé zakázky a nejen třeba 10 % procent přeprav, které m ají být provedeny bezemisními vozidly, aby mohl zákazník vykázt dobrá čísla ve svém ESG reportingu. Pokud tyto nástroje budou k dispozici do konce příštího roku, půjde o rozumné načasování,“ dodává generální [tajemník](#) sdružení **Cesmad Bohemia**.

ROZHODUJÍ NÁKLADY

Výrobci nákladních aut jsou připraveni na případný nárůst poptávky po alternativních pohonech, nespojují však tento očekávaný trend přímo s ETS2. Toto opatření ETS2 může být ovšem podle Mat ěje Soukupa, sales managera ve společnosti DAF Trucks CZ, dalším střípkem, který přispěje k tomu, že na některé trasy bude postupně výhodnější nasazovat elektrická nákladní auta (BEV) místo nákladních vozidel se spalovacími motory (ICE). „Celkové náklady na provoz vozidel se spalovacím motorem tvoří z velké části (zhruba ze 30 procent) náklady na naftu,“ upozorňuje Matěj Soukup. Samo zdražení nafty o několik procentních bodů podle něj nestačí k tomu, aby se vyrovnaly náklady na provoz BEV a nákladních vozidel se spalovacím motorem.

Jak navazuje David Chleboun, head od product manager and marketing ve společnosti Daimler Truck Česká republika, pokud by byl nárůst cen nafty vyšší, než jsou současná očekávání, může se stát, že se uvedené náklady víceméně srovnají. „Hledisek, která mohou toto ovlivnit, je ale více než jen samotná cena paliva. Rolí tu určitě bude hrát i tlak na snižování emisí vozových parků,“ zmiňu je David Chleboun. Momentálně se jako jedna z perspektivních cest, o kterou dopravci a přepravci projevují stále větší zájem, alespoň na určité překlenovací období, jeví podle Davida Chlebouna p oužití paliva HVO 100, které je sice o něco dražší než klasická nafta, ale je možné jej používat bez omezení v dieslových motorech. „Vykazuje prakticky stejné provozní vlastnosti a přinese zásadní

Společnost Eurowag oznámila na veletrhu IAA Transportation 2024 v Hannoveru postupné zavádění své první digitální platformy v oboru. Eurowag Offi ce usiluje o poskytnutí jednoduché komplexní digitální platformy, která zmírní tlaky a neefektivitu, jímž dnes čelí společnosti provozující **nákladní dopravu**. Funkce kritické platformy budou k dispozici zdarma pro nové i stávající zákazníky Eurowag. Cílem Eurowag Offi ce je digitalizovat a zefektivnit odvětví komerční silniční dopravy, kde 85 % společností v současnosti využívá k provozu svých vozových parků rozříštěné produkty a služby od jednotlivých poskytovatelů.

Rodina STILL Classic Line se rozrostla o dalšího člena. RCE 15/20 je kompaktní tříkolový nebo čtyřkolový elektrický vysokozdvizný vozík s šířkou necelých 1120 mm. Díky skvělé manévrovatelnosti je vhodný do stísněných prostor a úzkých pracovních uliček. RCE dokáže zvednout až 2 t do výšky až 6,5 m. Vyznačuje hospodárnou spotřebou energie a díky výkonným motorům se snadnou údržbou u a maximální rychlostí jízdy 16 km/hod je ideálním pomocníkem pro příležitostnou přepravu a stohování. Vlivem pohonu předních kol a zapouzdřenému bezúdržbovému AC hnacímu motoru (80 V) je e efektivní také v náročném venkovním prostředí. RCE 15/20 je k dispozici s různými zdvihacími stožáry a lithium-iontovými bateriemi.

AUTOMATIZACE A NÁKLADY, DIGITÁLNÍ PLATFORMA, VOZÍK RCE 15/20

Překvapení? Česká republika patří mezi evropské lídry v rozvoji nabíjecí infrastruktury pro elektromobilitu. Říká to Tomáš Dzurilla, ředitel elektromobility ČEZ. V rozhovoru pro pořad Green Spin se rozpovídal i o tom, proč Češi preferují rychlost nabíjení před cenou nebo kam bude směřovat výstavba nové infrastruktury.

STRUKTURA A LOGISTIKA

AUTOMATIZACE SNIŽUJE NÁKLADY

- 1. Zvýšení produktivity
- 2. Snížení nákladů
- 3. Snížení emisí

DIGITÁLNÍ PLATFORMA

PRO MANIPULACI S TĚŽKÝMI NÁKLADY

- 1. Rychlost
- 2. Spolehlivost
- 3. Snížení nákladů

MANIPULACE TĚŽKÝMI NÁKLADY

VOZÍK STILL RCE 15/20. PROSTĚ VÁM SEDNE

- 1. Rychlost
- 2. Spolehlivost
- 3. Snížení nákladů

SEKCE: Průmysl a Podnikání

MUTACE: Celá ČR

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

[Zpět na seznam](#)

3. Češi jsou připraveni na elektromobilitu. Máme čtyřikrát víc DC nabíječek na jedno auto, než je průměr

20:15 | 15.10.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

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

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

Překvapení? Česká republika patří mezi evropské lídry v rozvoji nabíjecí infrastruktury pro elektromobilitu. Říká to Tomáš Dzurilla, ředitel elektromobility ČEZ. V rozhovoru pro pořad Green Spin se rozpovídal i o tom, proč Češi preferují rychlost nabíjení před cenou nebo kam bude směřovat výstavba nové infrastruktury.

Česká republika se v oblasti elektromobility může pochlubit adekvátním počtem nabíjecích stanic na jedno auto v porovnání s evropským průměrem. „Na jednu dobíjecí stanici u nás připadá podstatně méně aut než v jiných zemích EU. Tento poměr je u DC stanic dokonce čtyřikrát nižší než evropský průměr“, uvádí Dzurilla. Tato statistika však zároveň skrývá skutečnost, že elektromobilů v Česku stále není tolik, aby celkové číslo nabíjecích stanic dosáhlo úrovně, kterou bychom si přáli.

Dzurilla přitom upozorňuje na geografickou koncentraci nabíječek. „Infrastruktura je sice rozvinutá, ale stále se koncentruje ve velkých městech. Venkov je na tom mnohem hůře“, říká Dzurilla a dává, že se tento trend musí změnit, aby bylo možné rozšířit elektromobilitu i do méně urbanizovaných oblastí. V současné době je většina nabíječek v městských aglomeracích, což způsobuje problém pro ty, kteří by chtěli s elektromobilem jezdit i mimo hlavní města. ČEZ proto plánuje rozšíření infrastruktury i do méně obydlených regionů, což bude klíčové pro další růst počtu elektromobilů v zemi.

Jedním z nejvýraznějších trendů, který ČEZ zaznamenal, je preference zákazníků při volbě nabíjecí stanice. Dzurilla popisuje, že ve srovnání mezi rychlonabíjecími stanicemi s výkonem 50 kW a ultrarychlými stanicemi (180 kW a více) zákazníci jednoznačně volí rychlejší možnost, a to i přes vyšší cenu. „Na lokalitách, kde nabízíme oba typy nabíjení, lidé jednoznačně upřednostňují ultrarychlé nabíječky. I když je cena vyšší o tři koruny na kilowatthodinu, zákazníci si raději připlatí, aby mohli rychleji pokračovat v cestě“, vysvětluje Dzurilla.

Tento trend se promítá do strategického směřování ČEZ, které klade důraz na výstavbu ultrarychlých stanic. Dzurilla přidává příklad z jedné z jejich lokalit: „Na stanicích, kde nabízíme jak 50 kW, tak 300 kW nabíjení, zákazníci sáhnou po rychlejší stanici a na pomalejší přejdou jen v případě, že všechny konektory na ultrarychlé stanici jsou obsazeny. Čas je pro ně důležitější než sleva“, dává. Tento poznatek je klíčový pro další rozšiřování infrastruktury, které se zaměří na zajištění rychlého a pohodlného nabíjení v celém Česku.

Elektromobilita v Česku, podobně jako v ostatních zemích, též z dotací politiky, která podporuje nákup elektrických vozidel. „V Německu vidíme silný růst prodeje elektromobilů díky dotacím, ale ty jsou často umělé vyvolané a způsobují výkyvy na trhu“, říká Dzurilla a upozorňuje, že dotace mohou být dvousečnou zbraní. V Česku je situace obdobná – velká část elektromobilů byla letos pořízena díky dotacím pro firmy a podnikatele, avšak po jejich vyčerpání lze očekávat pokles.

Dzurilla dále vysvětluje, jak dotace ovlivňují chování spotřebitelů: „Když ohlásíte, že budou dotace, lidé odkládají své nákupy, aby využili podporu. Když dotace skončí, poptávka zase klesne.“ Ten to efekt způsobuje umělé výkyvy v poptávce, což může být z dlouhodobého hlediska problém. Bez stabilní dotační politiky se elektromobilita bude rozvíjet pomaleji. Nicméně i přes tyto výkyvy roste prodej elektromobilů celosvětově přibližně o 40 % ročně, což svědčí o celkové pozitivním trendu.

Pro ČEZ jsou zajímavé hlavně ultrarychlé stanice. „Aktuálně jich máme 96 a několik dalších je připraveno ke spuštění“, potvrzuje Dzurilla s tím, že do konce října by měla být spuštěna jubilejní 100. ultrarychlá stanice. Výstavba této infrastruktury však není levná a návratnost investic je plánována na dekády. „V nejbližších deseti letech neočekáváme zisk“, přiznává Dzurilla, ale zároveň dodává, že dlouhodobý potenciál elektromobility je značný.

Podle Dzurilly je návratnost investic v oblasti nabíjecí infrastruktury podobná jako u distribuce elektřiny – není sice regulovaná, ale je podobně velmi dlouhodobá. Investice do nabíjecí infrastruktury jsou nezbytné, i když se současná vytiženost stanic pohybuje kolem 2 %. „Z dat nám jednoznačně vyplývá, že v individuální dopravě je budoucnost v elektromobilitě, a proto se pro investora s dlouhým investičním horizontem investice do infrastruktury vyplatí“, vysvětluje Dzurilla. Nutným předpokladem však je, že počet elektromobilů na silnicích bude nadále rapidně růst.

Budoucnost elektromobility vidí Dzurilla optimisticky. „Za pět až deset let bude osobní elektromobil naprosto běžnou záležitostí“, předpovídá. Očekává se, že elektromobily budou levnější než vozy se spalovacím motorem, což povede k jejich masové adopci. „Parita cen mezi elektromobily a vozy se spalovacím motorem je dnes na milionu korun a do deseti let se dostaneme výrazně pod tu úroveň“, dodává. Tento cenový pokles bude klíčový pro rozšíření elektromobility mezi širší populaci.

Rozvoj **nákladní dopravy** na elektřinu je sice zatím pomalejší, ale Dzurilla věří, že i zde dojde k výraznému posunu. „Nákladní elektromobilita je tam, kde byla osobní elektromobilita před deseti lety. Věříme, že její růst bude rychlejší, protože technologický pokrok v osobní dopravě se dá snadno přenést na nákladní vozy“, vysvětluje. Významný růst očekává zejména v oblasti městské hromadné dopravy.

madné dopravy, která bude díky elektrifikaci schopna fungovat efektivněji a ekologičtěji.

SEKCE: Ostatní

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

[Zpět na seznam](#)

4. Dopravní masakr v Přerově. Do centra se hrnou auta kvůli opravám ve Valmezu

18:08 | 15.10.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • **ZDROJ:** Denik.cz - Olomoucký deník • **AUTOR:** Petra Poláková-Uvírová • **SUPERTÉMA:** Doprava • **TÉMA:** Nákladní doprava
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Nekonečné kolony, ucpané silnice a jízda krokem. Obrázek, jakému už Přerov po dokončení vnitřního průtahu městem a průpichu trochu odvykl. Počátkem tohoto týdne se ale Přerované vrátili do dávné minulosti. Kvůli opravě průtahu Valašského Meziříčí vede přes Přerov objíždná trasa a doprava ve městě kolabuje. Přerovští radní chtějí navrhnout řešení, které by situaci zlepšilo - ko mplikace mají totiž trvat až do 30. listopadu.

Vůbec nejhorší byla situace v pondělí, kdy řidiči našťavaně postávali v kolonách a vázla také autobusová doprava. Lidé katastrofální dopravu kritizovali na sociálních sítích.

„I do Olomouce na fakultní dojezu dříve než z Předmostí na Palackého,“ podělila se o své dojmy jedna z diskutujících. „Tak dnes teda masakr, chtělo by tomu alespoň pomoci úpravou semaforů ne bo vysláním hlídek k řízení provozu. Aby jel člověk z Předmostí ke Galerce hodinu, je fakt psycho. Kdyby aspoň jely Kozlovice a Kozlovská... asi by to chtělo lítat,“ stěžuje si další.

„Dnes v 6 ráno směr z Olomouce do Přerova kolona na příjezdu na kopci až skoro od Žeravic. To nemyslíte vážně? Jak dlouho to bude trvat?,“ ptala se zase paní Hana.

Důvodem komplikací je fakt, že přes Přerov vede objíždná trasa v souvislosti s opravou průtahu Valašského Meziříčí na komunikacích I/35 a I/57.

Oprava průtahu potrvá až do konce listopadu a z města na Valašsku je vyloučen tranzit vozidel nad 7,5 tuny.

„Za město jsme vydali nesouhlasné stanovisko pro vedení objíždné trasy přes centrum města - od nadřízeného orgánu nám ale nebylo vyhověno,“ vysvětlil náměstek přerovského primátora pro do pravu Tomáš Navrátil (ANO).

„Rozumím tomu, že se musí cesta opravit a někudy musí vést objíždná trasa. Když se v Přerově stavěl průtah, také odsud byla vyloučena **nákladní doprava**. Čemu ale nerozumím, je fakt, že se to musí dělat teď a nepočkalo se na dostavbu dálnice. I když o uzavírce nerozhodujeme, máme řešení, které bychom chtěli navrhnout nadřízenému orgánu,“ dodal Navrátil.

Pro řidiče, kteří projíždějí Přerovem, je nyní nejlepší zvolit trasu přes průpich a vyhnout se Velké Dlážce a Palackého ulici, minimálně ve směru z Předmostí. Lidé by si ale měli dát větší časovou reze rvu na cestování kamkoliv. Situaci v centru Přerova komplikují i další uzavírky - od září totiž probíhá oprava kanalizace v ulici Kozlovská, která vstoupila do třetí etapy.

SEKCE: Deníky

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

DUPLICITY (>70% SHODA): V Přerově kolabuje doprava. Do centra se nahrnula auta kvůli opravám ve Valmezu ([Denik.cz - Přerovský deník, Nákladní doprava](#));

[Zpět na seznam](#)

5. Vysočinu budou od příštího roku obsluhovat noví dopravci

12:46 | 15.10.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • **ZDROJ:** Novinyvm.cz - Články • **AUTOR:** Jana Kodysová • **SUPERTÉMA:** Doprava • **TÉMA:** Autobusová doprava
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Kraj Vysočina rozdělil zakázku na nové autobusové dopravce celkem do osmi oblastí a v oblastech 1 až 6 již jsou podepsané smlouvy s vybranými dopravci. Se všemi dopravci kraj postupně podep sal nové smlouvy na deset let, a to prozatím v prvních šesti oblastech. Jednotlivé jízdní řády jsou již veřejně dostupné na webu idsdv.cz.

V současné chvíli se intenzivně pracuje s novými dopravci na zavedení provozu, kdy dopravce má od podpisu smlouvy 12 měsíců na přípravu.

V některých oblastech zůstávají původní dopravci, někde se mění. Od února 2025 bude oblast Bystřicko a Meziříčsko obsluhovat společnost Trado-Bus, do Žďárských vrchů vyjede ZDAR a na Ha vličkobrodsku bude jezdit ICOM transport. Oblast Jihlavsko začne od dubna 2025 nově obsluhovat Busem (ČSAD autobusy České Budějovice). Na Moravskobudějovicku a Třebíčsku bude mít aut obusové linky pod palcem společnost TRADO-BUS. Humpolecko a Pelhřimovsko vysoutěžila, zatím nepravomocně, společnost Busem (ČSAD **autobusy** České Budějovice). Zde se začátek realizace **obslužnosti** předběžně předpokládá ve třetím čtvrtletí 2025. Každopádně přesný termín zahájení provozu bude znám v okamžiku podpisu smlouvy.

Kraj Vysočina rozdělil zakázku na nové autobusové dopravce celkem do osmi oblastí a v oblastech 1 až 6 již jsou podepsané smlouvy s vybranými dopravci. Se všemi dopravci kraj postupně podep sal nové smlouvy na deset let, a to prozatím v prvních šesti oblastech. Jednotlivé jízdní řády jsou již veřejně dostupné na webu idsdv.cz.

V současné chvíli se intenzivně pracuje s novými dopravci na zavedení provozu, kdy dopravce má od podpisu smlouvy 12 měsíců na přípravu.

V některých oblastech zůstávají původní dopravci, někde se mění. Od února 2025 bude oblast Bystřicko a Meziříčsko obsluhovat společnost Trado-Bus, do Žďárských vrchů vyjede ZDAR a na Ha vličkobrodsku bude jezdit ICOM transport. Oblast Jihlavsko začne od dubna 2025 nově obsluhovat Busem (ČSAD autobusy České Budějovice). Na Moravskobudějovicku a Třebíčsku bude mít aut obusové linky pod palcem společnost TRADO-BUS. Humpolecko a Pelhřimovsko vysoutěžila, zatím nepravomocně, společnost Busem (ČSAD **autobusy** České Budějovice). Zde se začátek realizace **obslužnosti** předběžně předpokládá ve třetím čtvrtletí 2025. Každopádně přesný termín zahájení provozu bude znám v okamžiku podpisu smlouvy.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: autobusy (2x), obslužnosti (2x)

[Zpět na seznam](#)

6. Co bude dál? Výběr firem pro údržbu silnic zkrachoval!

22:50 | 15.10.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk • **ZDROJ:** VLTAVA LABE MEDIA a.s - Nymburský deník • **AUTOR:** MILAN HOLAKOVSKÝ • **SUPERTÉMA:** Doprava • **TÉMA:** Autobusová doprava • **STRANA:** 2
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Opakovat se zřejmě bude výběrové řízení na zajišťování pravidelné údržby silnic druhé a třetí třídy v severovýchodní části středních Čech.

Střední Čechy – Krajská správa a údržba silnic se zde podle zadání politického vedení hejtmanství snažila vysoutěžit dodavatelské firmy, které by zimní a letní údržbu nabídly oproti současnosti le vněji. To se nepovedlo: osm společností, které zde pro kraj pracují na základě rámcových smluv, se spojilo – a jediná podaná nabídka nepřichází s cenou oproti současnosti nižší, ale naopak předst avující výrazné zdražení: zhruba o miliardu korun. Nikdo další se už nepřihlásil, aby se o tyto zakázky ucházel.

Údržbu silnic spravovaných krajem v jedné ze čtyř oblastí, do nichž správa silnic střední Čechy člení (pod označením „Mnichovo Hradiště“ do ní spadají Mladoboleslavsko, Mělnicko, ale i části Nym burska a Prahyvýchod), má kraj podle slov hejtmanky Petry Peckové (STAN) zajištěnou smlouvami s dosavadními dodavateli prací do března. Hejtmanka tak věří, že kolem prací spjatých se zajišť ováním sjízdnosti v zimním období nevzniknou komplikace.

Co bude pak? Očekávalo se, že pokyny, jak správa silnic (která je příspěvkovou organizací kraje) má dále postupovat, vzejdou z jednání středočeských radních ve čtvrtek 10. října. To se ale nestalo

. Alespoň ne přímo a oficiální cestou, konkrétní usnesení přijato nebylo.

To Deníku potvrdil Josef Holek z tiskového oddělení krajského úřadu: „Ve věci přesoutěžení rámcových smluv nepřijímala rada žádné usnesení, jelikož zrušení zakázky je v gesci krajské správy a ú držby silnic.“

Uvedl však současně, že téma se předmětem diskuse stalo – odkázal v té souvislosti na komentář radního Petra Boreckého (STAN). Je to nezvyklé: Borecký je radním pro oblast veřejné dopravy, t edy s gescí zahrnující dopravní **obslužnost**, provoz **autobusů** a vlaků.

Záležitosti kolem krajských silnic a jejich správy však patří ke kompetencím radního pro oblast silniční dopravy Karla Bendla (ODS), který se také k přesoutěžení rámcových smluv v minulosti vyjádř oval. Mimo jiné s tím, že oblast Mnichovo Hradiště měla být první – a stejný krok se následně chystal i pro tři další oblasti: s označením Kutná Hora, Benešov a Kladno.

Výsledek tendru pro oblast Mnichovo Hradiště už však nekomentoval – s tím, že nyní po volbách neví, nakolik je ještě radním pro silniční dopravu. Ani mluvčí Krajské správy a údržby silnic Středoč eského kraje Petra Kučerová podrobnosti k dalšímu postupu nesdělila. Deník odkázala na vyjádření radního Boreckého. „Více není co říci,“ konstatovala Kučerová bez dalších podrobností.

Radní pro dopravu Borecký prakticky zopakoval, co hejtmanka před jednáním radních. Správa silnic by měla v souladu s doporučením své dozorčí rady výběrové řízení zopakovat – možná s rozčleněním zakázky na menší celky.

A pro budoucnost uvažovat i o alternativě s vybudováním vlastního zázemí, aby práce dosud zadávané jako zakázky firmám byla schopna zajišťovat vlastními silami.

Další krok je na vedení správy, říká Borecký

Jak radní rozhodli o výběrovém řízení na firmy zajišťující údržbu silnic?

„Z formálního hlediska nebyl vypisovatelem té zakázky Středočeský kraj, ale krajská správa a údržba silnic. Její dozorčí rada už navrhla, aby zakázka byla zrušena. Rada kraje ale kompetenci zak ázku zrušit nemá. Čili: my jsme to pouze vzali na vědomí.“

Co to znamená pro další kroky?

„Teď bude konat vedení krajské správy a údržby silnic. Myslím, že to bude v intencích doporučení dozorčí rady. To znamená, že zakázka bude zrušena. Je tam ale zhruba patnáctidenní lhůta na nějaká odvolání a podobně.“

Jestliže se hejtmanka vyjádřila, že na jednání radních očekává návrhy řešení, jaký bude další postup?

„To, že se osm firem, které shodou okolností tyto služby poskytují, přihlásí do výběrového řízení v rámci jednoho konsorcia – to znamená, že si nekonkurují – nebude náhoda. A zajímavé je, že se n epřihlásil nikdo další. My tedy zcela určitě „na to skákat“ nebudeme – a rozhodně máme v záloze připravena další řešení. To mohou být například vypsání nových soutěží, třeba na menší oblasti, ne bo – a to vůbec nevylučuji – vybudování vlastních kapacit.“

Budete se obracet i na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jak hejtmanka naznačovala?

„Myslím si, že okolnosti této zakázky by Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zajímat mohly a měly. Takže – zcela určitě nějaký podnět na ÚOHS půjde.

Proč se vlastně před půl rokem vůbec přistoupilo k přesoutěžení?

„Některé přes 15 let. Ale hlavně: v okamžiku, kdy jsme zavedli systém dynamického soutěžení zakázek, zjistili jsme, že i firmy, které poskytují služby podle rámcových smluv uzavřených s krajskou správou a údržbou silnic, jsou najednou tytéž práce schopny nabízet o 30, někdy i o 40 % levněji. Pak je celkem logické, že chcete vypsát nový tendr, aby služby, které pro kraj nakupujete za veřej né peníze, byly za přijatelnější cenu.“



SEKCE: Zpravodajství

PDF POPIS OBRÁZKŮ: VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ se bude zřejmě opakovat. Ilustrační foto: Deník

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

MUTACE: Nymburk

[Zpět na seznam](#)

7. Zákaz parkování kamionů podle Plzně omezil počty aut, podle řidičů je to problém

02:48 | 16.10.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ: Elogistika.info](#) - Články • [AUTOR: Karolína Vágnerová](#) • [SUPERTÉMA: Okamžitý report](#) • [TÉMA: Okamžitý report](#)

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

Zákaz parkování nákladních vozů nad 12 tun, který platí v celé Plzni od července, omezil podle vedení města počet kamionů stojících v ulicích. Je patrné, že z nejkřiklavějších mí st – například Předních a Zadních Skvrňan a Nepomucké ulice – kamiony zmizely, takže efekt pro město to určitě mělo, řekl ČTK náměstek primátora Aleš Tolar (STAN). Podle S druzení automobilových dopravců **Česmad Bohemia je to komplikace pro vozidla, která zásobují Plzeň. Sdružení požaduje rozšířit vhodné plochy pro parkování.**

Město zákazem reagovalo na fakt, že řidiči kvůli přeplněným odpočívadlům a plochám u dálnice D5 stále častěji odstavovali kamiony v ulicích na povinné přestávky. Podle Tolara se množily stížnos ti lidí, kteří neměli kde zaparkovat a vadilo jim tůrování motorů. Na vjezdech do Plzně tak jsou dopravní značky, které informují, že na městských plochách nelze vozy nad 12 tun odstavit. „Od září js me to nově zavedli v ulici Na Chmelnicích na sídlišti Vinice, kde byla výjimka z plošného zákazu. Dnes už nikde v Plzni žádná výjimka není,“ uvedl Tolar.

Podle něj byla Plzeň v nařízení měkčí než jiná města, cílová skupina zakazu není tak velká jako jinde. „Mohli jsme to nařídit od sedmi tun, nebo dokonce od 3,5 tuny,“ řekl Tolar. Město vyčlenilo par kovité na konci Domažlické třídy, na vjezdu z Plzně, které bude provozovat soukromník. „Už mělo být, ale povolili jsme mu lhůtu prodloužit kvůli průtahům se stavebním povolením. Zatím tam kami ony parkují gratis. Pak si tam nastaví svoji cenotvorbu a bude tam podnikat,“ uvedl náměstek. Podle něj tam bude i hygienické zázemí, trvalý dohled a závorový systém. Město dále vytipovalo prost or u nákladového nádraží na Koterovské ulici, kde by byl podobný model.

Zákaz parkování měl motivovat soukromníky, aby zřídili odstavná parkoviště na svých pozemcích nebo v nevyužitých průmyslových areálech. Tolar zatím neví, kolik jich takto funguje. „Ale z realitn ě portálů zmizelo pár industriálních komplexů, které byly nabízené k dlouhodobému parkování,“ řekl náměstek. **Česmad** ale o žádné nové ploše neví.

„Chápeme, že to městu vyhovuje, ale pro vozidla zásobující město je to komplikace, protože nemají kde stát. Považujeme za důležité, aby město rozšířilo možnosti parkování, protože ho v současn é době na té Domažlické ulici ještě snižují (plotem a vyhrazenými místy),“ řekl šéf regionálního pracoviště Česmadu Jiří Humník. Podle něj mělo město před zákazem nejprve najít, nebo vytvořit vhod ná parkovací místa pro kamiony. Dopravci už od února upozorňovali na to, že se problém s nedostatkem míst posune jinam – na sjezdy a nájezdy na dálnice, do blízkých obcí a na méně frekventované cesty. Privátní plochy pro stání nákladních vozidel podle zkušeností Česmadu fungují jen u dlouhodobých stání, ale nejsou řešením pro dopravce, kteří zásobují firmy a obchody v Plz ni nárazově. „Nechci to zakřiknout, ale žádná revolta zatím není,“ dodal Tolar.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (2x), bohemia (1x)

DUPLICITY (>70% SHODA): Zákaz parkování kamionů podle Plzně omezil počty aut, podle řidičů je to problém ([Elogistika.info - Články, Nákladní doprava](#)); Zákaz parkování kamionů podle Plzně omezil počty aut, podle řidičů je to problém ([Elogistika.info - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Kamiony zmizely z Plzně. Podle řidičů je to komplikace ([Nasregion.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Kamiony zmizely z Plzně. Podle řidičů je to komplikace ([Nasregion.cz - Články, Okamžitý report](#)); Kamiony zmizely z Plzně. Podle řidičů je to komplikace ([Nasregion.cz - Články, Nákladní doprava](#));