

Report: 15.09.2023 07:55:00 - 18.09.2023 07:55:00
Články v reportu: 9 Duplicitní (Odstraněné): 5

[Celkový počet článků: 14]

Instituce (1)

Instituce (1)

ČESMAD BOHEMIA (1)

mluvčí (1)

Doprava (6)

Nákladní doprava (6)

Okamžitý report (1)

Okamžitý report (1)

Supertéma: Instituce (1)

Téma: Instituce (1)

[1. Dálniční průtah Prahou způsobí nenávratné škody](#) Seznam.cz, a.s. - Médium Seznam

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (1)

Téma: mluvčí (1)

[2. Benzin i nafta zdražují. Cenu zvedá i hra se strachem](#) SeznamZpravy.cz - Články

Supertéma: Doprava (6)

Téma: Nákladní doprava (6)

[3. Nový most mezi Markvarticemi a Velešínem je otevřený. Ulehčí to Krumlovu](#) Denik.cz - Českokrumlovský deník

[4. Polsko po vzoru pobaltských zemí zakáže vjezd aut s ruskou značkou](#) Newsbox.cz - Články

[5. Těžké vozy si krátí cestu přes vesnice a ničí silnice. Obce těžko hledají řešení](#) Denik.cz - Benešovský deník

[6. Ne „lepení“ se na nárazník není bezpečný odstup](#) MAFRA, a.s. - MF DNES

[7. V Popovicích u Jaroměřic začnou od pondělí uzavírky. Začíná série projektů](#) Denik.cz - Třebíčský deník

[8. Volvo spouští sériovou výrobu elektrotahačů v největší továrně. Má objednávky na šest tisíc kusů](#) Zdopravy.cz - Články

Supertéma: Okamžitý report (1)

Téma: Okamžitý report (1)

[9. Hlavní zprávy \(automat\)](#) ČRo - Plus - Hlavní zprávy (automat)

1. Dálniční průtah Prahou způsobí nenávratné škody

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
17.09.2023 (20:47:17)	Internet	Instituce	Seznam.cz, a.s. - Médium Seznam	Michal Šotola

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

Dálniční okruh kolem Prahy je prosazován v jediné variantě a nedávno zveřejněný materiál ukazuje, jak velký zásah pro životní prostředí a do života obyvatel Prahy bude představovat.

 Dne 28.8.2023 byl zveřejněn na stránkách https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP520?lang=cs materiál o zhodnocení vlivu připravované stavby na životní prostředí EIA. Od té doby běží lhůta na zaslání připomínek. Rozhodl jsem vypracovat první domácí úkol letošního školního roku a připomínky zpracovat. Rád bych co nejvíce z Vás poprosil o totéž.

 Projekt Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), alias Pražského okruhu (PO) nebo D0 dlouhodobě představujeme jak na webu www.18400.cz a mnohé o něm bylo napsáno i dopravními odborníky na stránkách www.rozumnadoprava.cz. Vzhledem k jeho nevhodnému trasování (jde spíše o dálniční průtah Prahou vedoucí 6 km od Pražského hradu), nezanedbatelným vlivům stavby na životní prostředí, narušení přísně chráněných území, zničení jedinečných krajinných prvků, zamezení dalšího rozvoje města, plánování dálniční stavby v oblasti s vysokou hustotou obyvatel a vysokými přírůstky obyvatel, souběhu negativních vlivů připravované paralelní přístávací dráhy a neochotě posoudit jakékoliv návrhy na alternativní trasování, se proti této stavbě opakovaně s řadou dopravních odborníků vymezujeme.

 Materiál EIA na 510 stránkách přináší zákonem předepsané analýzy z mnoha oblastí. Řada skutečností je pouze taxativně uvedena, ale nejsou uvedena možná řešení vzniklých nedostatků. Zásadní nedostatek je v trasování stavby (podrobněji viz <https://18400.cz/tunely-mosty-krizovatky-100000-aut-a-10000-kamionu-denne-tak-si-predstavuje-reditelstvi-silnic-a-dalnic-budoucnost-dolnich-chaber/>) kdy šestiproudá **dálnice** zasahuje do následujících přírodních památek: Přírodní památka Opukový lom Přední Kopaniny, Přírodní památka Housle, Přírodní památka Sedlečské skály, Přírodní rezervace Údolí Únětického potoka, Přírodní rezervace Roztocký háj – Tiché údolí, Přírodní rezervace Podhoří, Přírodní památka Bohnické údolí, Přírodní památka Zámky, Přírodní památka Čimické údolí a Přírodní památka Kaňon Vltavy u Sedlce – spadající mezi evropsky významné lokality Natura 2000. Předkladatelé materiálu mají i dostatečnou míru drzosti, že

mezi podklady zařazují i zamítavé stanovisko Odboru ochrany životního prostředí MHMP ze dne 14.7.2022, kde je doslova uvedeno: „V rámci realizace a provozu uvedeného záměru je téměř jisté, že dojde k značnému navýšení dopravy v lokalitě a tím i produkci oxidů dusíku v těsné blízkosti uvedených evropsky významných lokalit. Z důvodu výše popsaných vlivů dopravy na společenstva v EVL nelze vyloučit, že uvedený záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedených EVL“.

Most přes kaňon Vltavy u Sedlece

V následujícím textu uvedu body, které mě v materiálu zaujaly a proti nimž se vymezují a podávám připomínky.

Vedení trasy bylo aktualizováno, nově je plánován tunel v oblasti Suchdola, 2 krátke tunely Zámky a tunel mezi Chabry a Zdiby. Ale ani to není žádná výhra. Trasa dálnice má být částečně v zářezech, ale bude nutno vybudovat složité mostní konstrukce přes Vltavu, údolí Čimického potoka a Drahaňské údolí. Jedná se o stavebně značně složitý projekt s délkou výstavby plánovanou od roku 2027 s předpokládaným zprovozněním v roce 2030. Stavba bude generovat značné množství přebytečné zeminy, kterou nebude možno v průběhu výstavby odvážet. Vzniknou tak rozsáhlé deponie a výrazně se zvýší prašnost v okolí stavby. Půda má v dotčené oblasti vysokou kvalitu a vyžaduje vysokou míru ochrany. Přístup na staveniště bude realizován prakticky pouze prostřednictvím provizorní komunikace v ose plánovaného Čimického přívaděče od křižení s ulicí Spořická. Zde má vést provizorní staveništní komunikace pro nákladní automobily (NA).

V materiálu je na straně 58 v části B uvedeno že: „V 1. roce výstavby lze tedy uvažovat intenzitu dopravní zátěže cca 55 NA/hod v každém směru (při uvažovaném objemu 10 m3 na 1 NA se jedná o 170 tis. NA), v poslední roce výstavby pak cca 25 NA/hod v každém směru (cca 80 tis. NA).“ Na jiných částech materiálu je uvedeno že: „Přijezd je možný prakticky pouze po ulicích Spořická nebo Čimická, a to od severu z exitu 1 dálnice D8 po ulici Ústecká (silnice 11/608), do ulice Spořická (která je však napojena okružní křižovatkou o poměrně malém poloměru) nebo do ulice K Ládví a Čimická. Alternativně (dle umístění výroben materiálů) lze uvažovat i s přístupem od jihu od Městského okruhu ulicí Zenklovou“. Je důležité zdůraznit, že Spořická ulice vede přímo centrem MČ Dolní Chabry a prochází přímo kolem ZŠ Spořická. Na přechodu u ZŠ se i při stávajících intenzitách dopravy událo již několik závažných dopravních nehod. Dále je za důležité považovat fakt (jak je v materiálu uvedeno), že v roce 2019 byl v úseku Spořická – Zdiby zaznamenán průjezd 21400 vozidel za den a v úseku Spořická – K Ládví 21300 vozidel za den. Stejně důležité je skutečnost, že průjezd NA Spořickou ulicí je t.č. zakázán. Podklady EIA v části nazvané zásady organizace výstavby jsou si vědomy, že citují: „Případně další navýšení intenzit staveništní dopravy na komunikacích 11/608 (ulice Ústecká a Pražská), Spořická a K Ládví by muselo být řešeno časově omezeným povolením dle § 31, zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, neboť v rámci předkládaného posouzení bylo prověřeno, že vyšší dopravní zatížení než výše uvedené (10/7/11 NA/den), způsobí navýšení hodnot při současném překročení hygienického limitu.“ Jinými slovy, stavbu nelze realizovat bez porušení platných ochranných limitů na hluk a znečištění ovzduší.

Prach a hluk při výstavbě překročí povolené limity

Opřavdu si přejeme, aby centrem obce duněly kolony nákladůků se stavebním materiálem?

Musíme i zmínit plánovanou výstavbu tramvajové tratě do Zdob po ulici Ústecká. Podklady pro EIA na dostavbu D0 sice tuto trať uvádí v části zabývající se výstavbou MÚK Ústecká, ale neřeší harmonogram prací, ani co nastane, pokud se stavby budou realizovat současně. Silnice 608/II má být jednou z klíčových tras pro dopravu stavebního materiálu. Je zarážející, že 2 tak zásadní dopravní investiční akce není možno koordinovat a ani klíčový materiál, který má umožnit jejich realizaci, to nezmiňuje.

Podklady pořízení EIA jen okrajově popisují napojení komunikace zvané Čimický sběrač na křižení plánovaného Čimického přívaděče a ulice Spořická. Přesné parametry této dopravní stavby ale materiál neuvádí s odkazem na to, že investorem má být Hlavní město Praha. Na druhou stranu se k plánu této komunikace odvolává model předpokládané dopravní zátěže. Nastává situace, kdy se zcela zanedbává vliv další dopravní stavby v exponovaném regionu na životní prostředí. Pochybení je o to větší, že tato stavba s přípravami na výstavbu úseku D0 přímo souvisí,

Stran znečištění ovzduší během výstavby budou limitující zejména prachové částice. Materiál zpracovatele v části D uvádí, že nejvyšší pětileté průměry denních koncentrací částic PM10 se v zájmovém území pohybují v rozmezí 36-38 ug.m-3. Limit pro prachové částice je do 20 ug.m-3 a je tedy dlouhodobě překračován. V souvislosti s výstavbou uvádí materiál, že nárůsty denních koncentrací v obytné zástavbě se budou pohybovat do 12 ug.m-3 a spekuluje, že nejspíše nedojde ke zvýšení počtu případů kašle a onemocnění dýchacích cest. Toto tvrzení lze z odborného hlediska snadno zpochybnit. U konkrétních případů navíc zhotovitelé hrozí i žádosti poškozených o odškodné, což může znamenat zvýšení nákladů na realizaci stavby.

Je důležité připomenout, že prachové částice jsou prokázány lidský karcinogen, způsobí odhadem asi 15% karcinomů plic. Je možno je dle velikosti rozdělit do několika frakcí. PM 10 – částice >10µm – vznikají spalováním tuhých paliv, zvířením prachu v okolí silnic a průmyslových areálů. Mají prokazatelný vliv na kojenecovou úmrtnost, výskyt astmatu u dětí a dospělých. PM 2,5 – částice do 2,5µm pronikají do plicních sklípků, mají vliv na vznik, tíží a exacerbace astmatu, bronchitidy, jsou spojeny se vznikem a zhoršením ischemické choroby srdeční, srdečního selhání a vznikem zhoubných novotvarů. Velmi jemné prachové částice PM1 menší než 1 µm vážou polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU) a podléhají se na karcinogenezi. Zvýšené koncentrace prachových částic a oxidů síry vedou k vyšší míře hospitalizací pacientů s chronickými chorobami plic a kardiovaskulárního aparátu a zvyšují i úmrtnost na tato onemocnění.

Ve výpočtové oblasti jsou již nyní překračovány limity pro karcinogenní Benzo [a] pyren – polycyklický aromatický uhlovodík (PAU), který vzniká nedokonalým spalováním organického materiálu. Expozice této látky se spojována s nízkou porodní hmotností, intrauterinním růstovou retardací, snížením plodnosti, respirační nemocností dětí. Má vliv na neuropsychický vývoj dětí (poruchy pozornosti), kardiovaskulární onemocnění, cukrovku. Aktuální materiál neuvádí data publikovaná v archivních materiálech zadavatele, které byly podkladem pro předchozí fáze povolovacího procesu. V nejvíce exponované oblasti Horoměřic a Dolních Chaber by mělo dle nich docházet vlivem zvýšení expozice benzo [a] pyrenu k nárůstu zdravotního rizika nad hranici přijatelného rizika. V případě Horoměřic by šlo o 1 případ zhoubného novotvaru na 57 tisíc obyvatel, v případě Dolních Chaber o 1 případ na 77 tisíc obyvatel. Tato rizika se nám mohou zdát nízká, ale chemické látky a jiné vlivy prostředí na lidské zdraví nikdy nepůsobí izolovaně a jejich dopady se kumulují.

Hluková studie zpracovaná společností EKOLA group s.r.o., která je součástí materiálu EIA je pravděpodobně manipulována, výhledy modelu počítají s těsným splněním hlukových limitů, přitom přiložený odhad na dopady stavby na již zprovozněné části D0 na jihu Praha (MÚK, případně na Jižní a Štěrbohorské spoje ukazují významné překračování limitů. Měření hlukové zátěže provedené v rámci dopravního inženýrského průzkumu prokázalo již nyní překračování limitů hlukových limitů na řadě míst (Dejvice, Ruzyně, Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol, Sedlec Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Březiněves). Materiál zpracovatele uvádí, že v období výstavby není hluk z výstavby z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku. I přes tuto skutečnost lze očekávat dočasné zvýšení obtěžování obyvatel přilehlých domů v průběhu výstavby záměru. V materiálu je uvedeno, že je „proto nutné věnovat zvýšenou pozornost zpracování harmonogramu stavby a jeho následnému dodržování, zajistit kontrolu dodržování opatření ke snížení negativních vlivů stavby a zajistit komunikaci mezi dodavatelem stavby a obyvateli nejbližších domů.“ Výše uvedená tvrzení a návrhy nejenže působí naprosto směšně, ale lze je označit za naprostou rezignaci na ochranu zdraví obyvatel. Doba výstavby je dle materiálu plánována na období 2027-2030 a lze očekávat i významné prodloužení doby výstavby v souvislosti s nepředvídatelnými vlivy v jejich průběhu. S ohledem na předpokládanou pracovní dobu na staveništi 10h nelze hlukovou zátěž označit za krátkodobou. Nelze akceptovat, že materiál nerozpracovává konkrétní monitorovací a protihluková opatření v období výstavby

Model hlukové zátěže po zprovoznění stavby a ve vzhledu na delší období řeší stávající počty a modelované počty obyvatel v pásmech 220, 420 a 1020m. Hluková zátěž ve větší vzdálenosti od osy stavby není detailněji řešena, přestože v rámci charakteru trasování – mostní konstrukce přes rozsáhlá údolí a různá výšková úroveň okolní zástavby – lze očekávat významnou hlukovost i v širším okolí stavby. Materiál EIA sice zmiňuje potřebu zpracovat projekt Monitorování akustické situace v území (měření ve výchozím stavu, před zahájením stavby, 2x během stavby, po uvedení stavby do provozu a po 1 a 5 letech provozu). Není upřesněn mechanismus jakým budou realizována protihluková opatření, pokud se výpočty předpokládané hlukové zátěže ukážou jako chybné. Rovněž nejsou určeny termíny do kdy má k realizaci protihlukových opatření dojít ani způsoby ověření jejich efektivity.

Co analýza vůbec neobsahuje, je indukovaná dopravní zátěž a předpokládaná výstavba logistických, průmyslových parků v okolí nově zbudované dopravní trasy. Důvodně lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže i mimo hlavní trasu dopravní stavby. Dále nelze akceptovat přípravu velmi nákladné stavby bez konkretizace umístění čerpacích stanic a odstavných parkovišť a opodčívěk. Jejich výstavba a provoz může mít nezanedbatelný vliv na životní prostředí.

Závěrem

Jak jsem již uvedl, je materiál k řízení EIA rozsáhlý, obsahuje velké množství podkladových materiálů. Bohužel uvedené argumenty zejména v oblasti dopadu výstavby na život obyvatel (prašnost, hluková zátěž) a vliv na zvláště cenná chráněná území a přírodní parky jsou v příkrém rozporu se závěry zpracovatele. K materiálu je přiloženo nesouhlasné stanovisko Odboru ochrany životního prostředí MHMP v souvislosti s riziky pro EVL Kaňon Vltavy u Sedlece. Zvolené trasování vyžaduje stavebně složitá řešení, produkuje nadbytek zeminy, navíc v oblasti s nejkvalitnějším typem půdy. Stavbu je možno zásobovat jen velmi problematicky a dovoz materiálu nelze zajistit jinak než přes hustě obydlená území za cenu překračování hlukových limitů a rizika zvýšené prašnosti. Materiál neřeší souběh s plánovanou stavbou tramvajové tratě, což nelze akceptovat. Uvedené materiály o provozu stavby (znečištění ovzduší, překračování hlukových limitů) ukazují, že dopady stavby jsou daleko většího rozsahu a negativně jednoznačně převyšují nad pozitivní. Nelze se vyhnout dojmu, že některé modely a studie byly vytvořeny tak, aby za každou cenu potvrdily realizovatelnost záměru. Minimální hluková studie vyžaduje nezávislý odborný posudek. Materiál je nutno z výše uvedených důvodů v této podobě odmítnout.

S ohledem na to, jak pokročilá fázi přípravy už je stavba nové dálnice přes Prahu a naši městskou část, si dovoluji navrhnout opětovně uspořádání místního referenda, které by umožnilo zastupitelstvu a představitelům obce s velkou vahou podnikat kroky k zabránění této veřejně škodlivé stavby.

MUDr. Michal Šotola

lékař pneumolog, internista, primář I. TRN kliniky VFN a hrýý občan Dolních Chaber

Citovaný materiál v podobě PDF rozdělen do několika částí naleznete zde:

https://18400.cz/wp-content/uploads/2023/09/MZP520_dok_A_.pdf

SEKCE: Blogy

KLÍČOVÁ SLOVA: kamionu (1x), reditelství (1x), silnic (1x), dálnice (1x)

2. Benzin i nafta zdražují. Cenu zvedá i hra se strachem

👍 🗨️ 📄
seznam | nahoru

Seznam Zprávy

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
17.09.2023 (10:40:15)	Internet	mluvčí	SeznamZpravy.cz - Články	Sofie Krýžová

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Pohonné hmoty v posledních dnech zdražují. Benzin letos má ještě vyhlídky na pokles, u nafty už to tak pravděpodobné není. Růst cen ale může promluvit i do inflace.

Cena benzínu tento týden překonala psychologickou hranici 40 Kč za litr, cena nafty stoupla nad 38 Kč za litr. Jejich růst má dva největší tahouny – rostoucí cenu ropy a oslabení koruny vůči dolaru, za který se ropa, benzin i nafta obchodují na světových trzích.

Následuje obsah vložený z jiného webu. Zde jej můžete přeskocit.

Přejít před obsah vložený z jiného webu.

Barel ropy nyní stojí tolik, co před rokem v listopadu. Ve čtvrtku se jeho cena dostala přes 94 dolarů. Do ceny promlouvá řada faktorů a podle portfolio manažera Amundi Petra Zajíce tvoří 40 procent ceny pohonných hmot ceny samotné výchozí suroviny – ropy, 40 procent slabší koruna a 20 procent marže v řetězci.

„Cena benzínu se na světových trzích vrátila na úroveň z půlky července. S tím, jak končí motoristická sezona, mírně klesla. Přesto máme u čerpacích stanic cenu vyšší asi o dvě koruny. Tam podle mě došlo k výraznému nárůstu marží,“ říká Zajíc.

Na cenu pohonných hmot má však nejvýraznější vliv cena výrobní suroviny. Podstatné snížení těžby ropy v Saúdské Arábii a Rusku tak způsobilo její zdražení. Na zájmovém zasedání OPEC (Organizace zemí vyvážejících ropu) Saúdská Arábie deklarovala, že sníží objem těžby o milion barelů denně a že v tomto provozu hodlá pokračovat až do konce roku. Následně se přidalo i Rusko, které těžbu sníží o stovky tisíc barelů za den.

S naftou zdražil i benzin. Na vině nejsou čerpací stanice

14. 8. 12:55

„Celková bilance těžby ropy na světě je tím částečně zasažena. Obchodníci s ropou to překládají tak, že ropy bude málo, a tak ji začínají nakupovat a podepisovat kontrakty na větší množství, aby měli jistotu, že ropu budou mít. Obecně to tlačí cenu nahoru,“ vysvětluje Ivan Indráček z Unie nezávislých petrolejářů.

Otázkou podle něj je, zda bude ropy skutečně málo. Reakce trhu totiž není v souladu s propočty Mezinárodní energetické agentury, podle nichž bude v roce 2023 těžba ropy oproti spotřebě v mírném přebytku, a to i po poklesu těžby u klíčových dodavatelů. „Proto si myslím, že panika ohledně cen nedává příliš racionální smysl,“ dodává Indráček.

Obchodníci jsou ale nyní vyplašení, a tak cena roste. „To za nějakou dobu vymizí a tlaky skončí,“ věří Indráček.

Existuje také varianta, že se Rusko snaží věc obrátit ve svůj prospěch a ropu netěží schválně. Když vytváří obavu na trhu, cena roste.

Ivan Indráček, Unie nezávislých petrolejářů

Záměrem producentů ropy je samozřejmě dostat cenu výš. V případě Ruska, které je stále významným světovým vývozcem ropy, se podle Indráčka nabízí otázka, zda ke snížení těžby přistoupilo kvůli tomu, že nemá komu surovinu prodat, nebo tak učinilo z politických důvodů. „Existuje také varianta, že se Rusko snaží věc obrátit ve svůj prospěch a ropu netěží schválně. Když vytváří obavu na trhu, cena roste,“ popisuje.

Přestože se těžaři snaží dosáhnout na co největší zisky, záměrem Saúdské Arábie není utahovat kohouty natolik, aby se za půl roku prodával barel za 120 nebo 150 dolarů. Vrchol se podle Indráčka pohybuje mezi 80 a 95 dolary za barel. „Ve finále by na tom země prodělala, protože by na trh přišli noví hráči. Ropy by bylo více a ceny by padaly dolů,“ vysvětluje.

Do současného růstu se také propisuje příchod hurikánové sezony v USA, kdy obavy, aby přírodní katastrofa nezasáhla některou z rafinerií, každoročně touto dobou tlačí ceny vzhůru. Zároveň si každý měsíc Spojené státy kontrolují zásoby, a pokud je jejich stav nižší, v ceně se to projeví.

Na cenu má podstatný vliv také Čína, která je významným spotřebitelem ropy a ropných produktů. „Ve chvíli, kdy tamní ekonomika roste, stačí o desetinu procenta, jsou v tom objemy ropy, které už mávají s cenou,“ dodává Indráček.

Data ukázala, kolik si řidiči připlatili za naftu. Další náraz ještě přijde

2. 8. 11:27

Přibližně stejný efekt jako cena ropy má na pohonné hmoty kurz koruny vůči cizím měnám. „Koruna oslabila vůči euru poté, co ČNB na začátku srpna oznámila konec intervencí na podporu koruny. Z 23,20 koruna podražila na 24,50 vůči euru, u dolaru byl pohyb z 21,20 na hodnotu těsně pod 23 Kč,“ říká Zajíc.

Podle analytiků je složité předvídat, jak se budou ceny dál vyvíjet. Benzin by ale s koncem motoristické sezony mohl jít dolů. „Sezona stále běží a je možné, že v listopadu se začne promítat do ceny benzínu její konec nejen tady v Česku, ale i na celoevropském trhu,“ předpokládá Indráček.

Naopak nafta může v růstu pokračovat i v zimě, protože je na rozdíl od benzínu záložní energetickou surovinou, kterou se dá například i topit. „Obecně bývá levná na jaře a přes zimu roste. Naopak u benzínu je sezonnost opačná, kdy cena je nejvyšší od června do srpna, kdy je nejvyšší spotřeba benzínu kvůli turistické sezoně,“ říká Zajíc.

Dá se očekávat, že místo aby v posledních měsících letošního roku pohonné hmoty inflaci snižovaly, tak se bohužel může stát opak a budou ji táhnout nahoru.

Petr Zajíc, portfolio manažer Amundi

Růst cen pohonných hmot může mít také do budoucna dopad na inflaci. Podle Zajíce sice pohonné hmoty tvoří jen malou část spotřebního koše (nafta dvě procenta a benzin jedno procento), ale ovlivňují celkovou cenovou hladinu.

„Dá se očekávat, že místo aby v posledních měsících letošního roku pohonné hmoty inflaci snižovaly, tak se bohužel může stát opak a budou ji táhnout nahoru,“ upozorňuje Zajíc.

Právě cena nafty se promítá i do nákladů na nákladní přepravu vlastně všeho zboží, které se musí někam dopravit, do cen veřejné dopravy i procesů při výrobě řady materiálů.

Podle **mluvčího** Sdružení automobilových dopravců **Martina Felixe** je podíl ceny nafty na nákladech dopravců zhruba třetinový a navýšení cen se do nich promítne. „Nebude to okamžitě a u všech stejně. Některé firmy mají tzv. palivové doložky, a cena se tak mění automaticky, jiné musí zvýšené náklady a následně promítnutí do ceny za přepravu dojednat se svými zákazníky,“ říká.

Vzhledem k nízkým maržím dopravců, které se podle Felixe pohybují v nižších jednotkách procent, mohou být firmy, které do cen navýšení nepromítnou, vážně ohroženy.

KLÍČOVÁ SLOVA: mluvčího (1x), martina (1x), felixe (1x)

DUPLICITNÍ S: Benzin i nafta zdražují. Cenu zvedá i hra se strachem (SeznamZpravy.cz - Články, Okamžitý report);

3. Nový most mezi Markvarticemi a Velešínem je otevřený. Ulehčí to Krumlovu

seznam | nahoru

ČESKOKRUMLOVSKÝ
deník.cz

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
15.09.2023 (13:56:15)	Internet	Nákladní doprava	Denik.cz - Českokrumlovský deník	Zuzana Gabajová

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

/FOTO, VIDEO/ Zbrusu nový most v Markvarticích na Českokrumlovsku, po kterém vede přeložka silnice do Velešína a pod nímž bude v zářezu podcházet právě budovaná dálnice D3, je od pátku 15. září v provozu. Podívejte se, jak to tam vypadá.

Uzavírka u Kaplice-nádraží na silnici II/157 kvůli stavbě D3 a opravy silnice II. třídy vstoupila do III. etapy. Osobní doprava do Kaplice se mohla vrátit právě na trasu přes Markvartice, která byla kvůli stavbě mostu zavřena a z Kaplice do Českého Krumlova se muselo jezdit přes Mojně a Harazim. Pro **nákladní dopravu** je značena objízdná trasa po silnicích I/3 a I/39 u Štílece.

Platí vylukové jízdní řády linek 535 a 537 stejně jako v I. etapě. Spojе jezdí přes Markvartice, přičemž linka 537 zajistí obsluhu stávajících autobusových zastávek (dojde pouze k časovým posunům z důvodu objízdne trasy) a linka 535 bude v úseku Markvartice-Český Krumlov zajišťovat částečně omezenou dopravní obsluhu.

Pouze vybrané spoje linky pojedou z Markvartic do obcí: Zubčice a Strážec. Vybrané spoje pak budou vedeny z Markvartic přes Mirkovice do Č. Krumlova. Více na www.idos.cz nebo www.jjkord.cz.

SEKCE: Deníky

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

4. Polsko po vzoru pobaltských zemí zakáže vjezd aut s ruskou značkou

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
16.09.2023 (19:39:20)	Internet	Nákladní doprava	Newsbox.cz - Články	/ newsbox.cz

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Polsko následuje pobaltské státy, když jeho ministr vnitra Mariusz Kamiński oznámil, že zakáže vjezd osobním autům registrovaným v Rusku. Nová pravidla vstoupí v platnost o půlnoci ze soboty na neděli.

"S ohledem na zveřejnění pravidel Evropské komise ohledně zákazu vjezdu vozidel registrovaných v Rusku do EU začne tento zákaz na polské hranici platit od zítřka," uvedl Kamiński podle TVP. Politik vysvětlil, že žádné osobní auto s ruskou registrační značkou se nebude moci dostat na polské území.

Ministr připomněl, že ruské **kamiony** už podléhají podobnému **zákazu**. "Nyní ho zpřísňujeme. Týká se to osobních aut vlastněných firmami, ale i soukromých vozidel. Nezáleží na tom, zdali je vlastník ruským občanem či občanem jiné země," pokračoval.

Kamiński vypíchl, že nová pravidla jsou další součástí sankcí, jimž Rusko a jeho občané čelí v souvislosti s brutální invazí na sousední Ukrajinu, která započala na konci loňského února.

Estonsko, Litva a Lotyšsko zakázaly vjezd automobilů s ruskými poznávacími značkami na své území už dříve. Tallinn se rozhodl pro tento krok jako poslední. Zákaz platí pro všechny majitele a uživatele aut bez ohledu na důvod jejich pobytu v Estonsku nebo v EU. Při překročení hranic majitelé těchto vozidel musí odjet zpět do Ruska, nebo je nechat na hranicích a pokračovat bez nich. Uvedl to server Ukrajinska pravda.

Země ovšem řeší, co dělat s ruskými auty, která se již nacházejí na jejich území. Ministr zahraničí Estonska Margus Tsahkna zdůraznil důležitost společného postupu s ostatními zeměmi sousedícími s Ruskem, jako je Litva a Lotyšsko, aby se sankce staly účinnějšími a zvýšila se cena, kterou musí Rusko zaplatit za své agresivní chování.

SEKCE: Ostatní

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

DUPLICITNÍ S: Polsko znemožní vjezd ruských aut na své území (Globe24.cz - Svět, Nákladní doprava); Polsko se připojí k Pobaltí. Ruským autům zakáže vjezd na své území (Eurozpravy.cz - Zahraniční, Nákladní doprava);

5. Těžké vozy si krátí cestu přes vesnice a ničí silnice. Obce těžko hledají řešení

seznam | nahoru

BENEŠOVSKÝ
deník.cz

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
18.09.2023 (06:20:16)	Internet	Nákladní doprava	Denik.cz - Benešovský deník	Zdeněk Kellner

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Ta záležitost se týká všech obcí bez výjimky. Jejich místní komunikace devastují stále větší zemědělské stroje a cestu si po nich krátí těžké a často i přetížené kamiony. Silničky, které obce opravují z vlastních peněz, se tak jen po pár sezonách mění v tankodrom. Obce se s tím snaží vypořádat. Některé uspěly, většina jich ale uvízla v pomyslné slepé uličce.

Potíže s kamiony, které jezdí kolem rodinných domů, řeší dlouho bezúspěšně například v Bystřici. Vozidla si přes centrum zkracují cestu od silnice I/3 na silnici II/112 nebo k dálnici D1. Jenže město s tím nezmůže nic. Silnice, po níž kamiony navzdory potížím s místem jezdí, je totiž ve správě kraje s označením II/111. Daniel Štěpánek, bystřický místostarosta, přiznal, že se vyloučením kamionové dopravy město zabývalo několikrát, ale žádný z pokusů nevedl ke kýženému výsledku.

S podobným problémem se potýkali také lidé v Kozmících. Pod okny tamních rodinných domků jezdily „kladáky“, tedy nákladní automobily určené k transportu kmenů poražených stromů. Stížnosti místních se ale podařilo vyřešit a už téměř rok pro vjezd mezi domky platí přísnější pravidla. Značky nařizují jízdu maximálně 30 kilometrů za hodinu a jsou zde instalovány zpomalovací poště. Dopravní značkou pak má do ulice zakázaný vjezd zejména lesní technika na přepravu vytěženého dřeva vozidly a jízdními soupravami s délkou přesahující 10 metrů.

Zkušenosti s ničením majetku obce dopravou mají i ve Zvěstově. Například na konci roku 2019 si přes dopravní zákazové značky řidič plně naloženého kladáku krátil cestu z Odlochovic do Zvěstova na krajskou silnici III/150. Jenže úzká silnička vedoucí po břehu potoka prochází u zvěstovského mlýna mezi strmým svahem a zdí hospodářského stavení a sotva tam projede osobní auto, natož nákladní vůz. A to se tehdy přesně potvrdilo. S nákladním vozidlem se tehdy utrhla krajnice, kamion se převrátil na bok a náklad se vysypal do potoka. Překládání vysypaného nákladu a stavění vozidla zpět na kola zabraly ve stísňených podmínkách dva dny. Mezitím museli místní jezdit delší trasou kolem samoty Habrovky.

Před rokem půl se pak v jiné části obce, v Roudném, odehrál další případ, na který Zvěstov doplatil finančně ještě víc. Do betonového sloupu na návsi naboural při otáčení na tamní autobusové zastávce kamion, který přijel po místní komunikaci od silnice II/125. Betonový sloup cestou k zemi dopadl na důlní vozík připomínající těžbu zlata v Roudném. Poškodil i přístřešek s informační tabulí, přetřel elektrické vedení a přes ně strhl další dřevěný sloup. Pachatel ujel, proto z jeho povinného ručení obec neviděla ani korunu. Škoda byla 300 tisíc korun. „Nehodu vyšetřovali policisté, ale bez kamerových záznamů pachatele nezjistili,“ uvedl starosta Karel Babický.

Poslední případy ničení obecního majetku dopravou se odehrávaly nyní, v létě. A nejvíc o prázdninách při žních. Právě tou dobou si po místní komunikaci od silnice II/125 krátili cestu obří traktory široké přes celou silničku. Za sebou tahaly přívěsy velké jak rodinný dům naplněné nad okraj korby starou siláží určenou jako hnojivo k zaorání. Jezdily až dlouho do noci, několik týdnů. Silnička do Roudného je proto na několika místech promáčkaná a rozpraskaná. „Největší praskliny jsme nechali zastříkat tekutým asfaltem a zasypat drtí,“ sdělil zvěstovský starosta. Připustil však, že tento problém, kdy si zemědělci krátí cestu a šetří vlastní náklady na úkor poškozování majetku druhých, se netýká jen jedné této jedné silnice. „Traktory ničí i další naše silnice v Bořkovicích, Libouni, Hlohově nebo i krajskou silnici tady u nás ve Zvěstově,“ potvrdil.

Možností, jak tomu zabránit, podle něj moc není. Zemědělci navíc prý obhajují využívanou trasu tím, že platí silniční daň. „Ale z té my jako obec nic nemáme, ovšem silnici opravujeme za své,“ podotkl Babický.

Sloupky zmizely prakticky okamžitě

Jak snaha obce omezit těžkou **nákladní dopravu** může dopadnout, ukazuje jasně případ ze silničky mezi Libouní a Louňovicemi pod Blaníkem. Kvůli zamezení jízdy nákladáků a velkých zemědělských strojů tam vzniklo zúžení, na které upozorňovaly dopravní značky. Všechno proběhlo podle zákona, ale sloupky vymezující průjezdnou šíři na místě vydržely sotva pár hodin. „Když se to za čtrnáct dní opravilo, vydrželo to na místě hodinu,“ poznamenal Karel Babický.

Problém silničky přes Roudný ale brzy nejspíš ještě vygraduje. Kraj plánuje rekonstrukci silnice II/125 mezi Louňovicemi a Kamberkem a právě místní zvěstovské komunikace budou řídiči v té době využívat pro objížďání uzavřeného úseku.

Jenže poškozování místních komunikací není jediným problémem. Dalším je rychlá jízda. Ve Zvěstově by chtěli na obou koncích obce středové ostrůvky, které řidiče přimějí ke zpomalení. Podle Karla Babického je záměr ve fázi projektové dokumentace a obec se připravuje na žádost o dotaci.

SEKCE: Deníky

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

6. Ne, „lepení“ se na nárazník není bezpečný odstup

seznam | nahoru

DNES

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
16.09.2023 (11:50:02)	Tisk	Nákladní doprava	MAFRA, a.s. - MF DNES	David Štverky, šéfa moravskoslezské MF DNES

Otevřít originál | Otevřít detail | Stáhnout článek

V rámci zachování duševního zdraví by někdo mohl vymyslet aplikaci, díky které byste při cestě autem ze zahraničí přeskočili přechod na české silnice a rovnou se ocitli doma. Anebo byste český dopravní zlom absolvovali, ale po zadání trasy do aplikace byste na vše zapomněli.

Návrat na české silnice totiž vždy, ale naprosto vždy zabolí.

Schválně – po kolika kilometrech na české dálnici (pokud na české straně hranic taková existuje) se vám na kufr nalepí první auto? Pověsit se při předjíždění v rychlém pruhu na zadní nárazník auta, které také někoho předjíždí přede mnou, je česká specialita. Pokud slyšíte, čtete v dopravním zpravodajství, že je zavřené dálnice kvůli srážce dvou, tří, pěti aut v levém pruhu, tušíte, o co tam obvykle šlo. Buď do rychlého pruhu najel nečekaně někdo z pruhu pomaleho a ostatní nestačili dobrzdit, anebo ostatní nestačili dobrzdit, protože někdo nečekaně zabrzdil v rychlém pruhu před nimi. Někdo, od koho někdo jiný rozhodně neměl bezpečný odstup. A ten, kdo vám jede namáčkutý na kufru, nemá bezpečný odstup určitě. Bezpečná vzdálenost se totiž nepočítá na centimetry ani na pár krátkých metrů...

Celkem by mne i zajímal tok myšlenek řidiče, který dojde kolonu předjíždějících aut, jede v ní třeba pátý, v pravém pruhu vedle něj se šine kolona kamionů, on svá přední světla nalepí na zadní světla auta před sebou a v tomto stavu setrvá kilometr i dva, než se předjížděcí řada roztrhá a rozjede. Anebo nemusí lepit světla na světla, jede za vámi stejně malý kousek, jako kdybyste se courali na parkovišti u hypermarketu.

Z rychlého pruhu už nemá kam přejet, rychlejší než rychlejší pruh neexistuje, takže vás nepředjede. Nepředjede auto před vámi, ani vy takové auto nepředjedete, v té koloně prostě nepředjede nikdo nikoho. On nicméně visí na vašem kufru. Co si při tom asi tak myslí? A co si myslí ve chvíli, kdy do vás vrazí, protože neměl šanci vidět vaše brzdová světla, anebo je uviděl tak pikosekundou předtím, než to do vás v té své plné rychlosti napálil.

Další level řidičů jsou ti, kteří vás v rychlém pruhu problíkávají. Čert vem závodníky, kteří na vás blíknou z velké dálky, anebo i z menší, ale vy máte kam uhnout. Mladší týpek se cítí jako Max Verstappen, starší jako Niki Lauda, hodíte pravý blinkr, uhnete mu, závodník přefrčí a vy se k předjíždění vrátíte o pár sekund později.

Opět by mne ale zajímal myšlenkový tok řidiče, který vás začne problíkávat právě v předjížděcí koloně. Jede pátý v řadě a blíká na čtvrtého. Možná je to signál, aby čtvrtý blíkal na třetího a blíkáci poštu by prvnímu v řadě došlo, že zradu jede někdo, kdo by rád jel rychleji.

Méně agresivní závodníci na konci řady pak místo světlometů používají blinkry. Ti jsou také skvělí. Dojedou vás v předjížděcí koloně a začnou blíkat. Že by to chtěli stočit do svodidel, nepředpokládám. Takže blíkáji, aby každý věděl, že i oni v předjížděcí koloně stejně jako všichni ostatní předjíždějí.

Více agresivní řidiči na vás v takové koloně začnou troubit, anebo si to s vámi vyřídí hned poté, co **předjíždění** dokončí. Zařadíte se před **kamion**, který jste předjeli, oni se po svém problíkavacím manévrování zařadí před vás a... a zabrzdí.

To vám to nandali, co? Mně to jeden „Verstappen“, kterému jsem si při **předjíždění kamionu** dovolil neuhnout a nezařadit se zpátky za nákladák, protože od zadních kol jeho návěsu se to dělá už fakt špatně, nandal tím, že v okamžiku, kdy jsem kamion předjel a zařadil se, do mne přes dělicí čáru najel. Vítejte v Česku. Doma.

Fajroni | Davida Šverky, šéfa moravskoslezské MF DNES

Ne, „lepení“ se na nárazník není bezpečný odstup

V článcích se často objevuje slovo „lepení“. Často se používá jako výraz pro nebezpečnou situaci, kdy se vozidlo přiblíží k přednímu vozidlu příliš těsně. Tento článek se zabývá tím, jak bezpečně odstupovat před vozidlem, které vás předjíždí. Autor článku je Davida Šverka, šéfa moravskoslezské MF DNES. Článek je součástí seriálu „Fajroni“.



SEKCE: Komentáře

MUTACE: Hlavní město Praha

KLÍČOVÁ SLOVA: předjíždění (2x), kamion (1x), kamionu (1x)

7. V Popovicích u Jaroměřic začnou od pondělí uzavírk. Začíná série projektů

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
17.09.2023 (06:02:11)	Internet	Nákladní doprava	Denik.cz - Třebíčský deník	Jiří Kašpárek

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Komplikovanější budou jezdit řidiči přes Popovice u Jaroměřic nad Rokytnou. V této městské části totiž od pondělí osmnáctého září začne série silničních úprav a s nimi spojené uzavírky. Ty potrvají až do konce října. Kvůli části prací však zůstanou dělníci v obci až do podzimu příštího roku.

Stavbyvedoucí Martin Růžička z firmy Sobos CZ uvedl, že se v Popovicích sklobí celkem tři akce dohromady. „Jedna se týká opravy dešťové kanalizace. Dále se tam věnujeme splaškové kanalizaci a zároveň je potřeba opravit celý průtah,“ vyjmenoval, co všechno bude nového. Také dodal, že primárním cílem je nyní zrekonstruovat dešťovou kanalizaci. Ta bude sloužit dalších alespoň padesát let.

Od pondělí by podle Růžičky měla být uzavřená cesta z Dolních Lažan po křižovatku na Lesonice a Jaroměřice. „Ti, kteří pojedou z Dolních Lažan, budou muset jet přes Lesůrky. Bude to trochu zajiždka, ale i přes sérii několika projektů nebudou Popovice odříznuté od zbytku civilizace,“ ujistil stavbyvedoucí s tím, že místní mohou také využít polní cestu. **Zákaz** vjezdu na ni však budou mít nákladáky a **kamiony**.

Úprava splaškové kanalizace však letos v říjnu neskončí. Potrvá až do následujícího podzimu. „Podle toho, jak budou úpravy pokračovat, se budou posouvat uzavírky. A nakonec se pak kompletně dodělají asfaltové povrchy u silnic,“ dodal Růžička.

SEKCE: Deníky

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

8. Volvo spouští sériovou výrobu elektrotahačů v největší továrně. Má objednávky na šest tisíc kusů

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
17.09.2023 (12:30:07)	Internet	Nákladní doprava	Zdopravy.cz - Články	Jan Nevyhoštěný

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek | Stáhnout článek

Belgický Gent je už čtvrtým závodem švédské automobilky, kde z linek sjíždí nákladní auta na elektřinu.

Belgický Gent je už čtvrtým závodem švédské automobilky, kde z linek sjíždí nákladní auta na elektřinu.

Největší evropský výrobce nákladních aut Volvo Trucks zahájil sériovou výrobu těžkých bateriových elektrických tahačů v belgickém Gentu. V současnosti tak firma, pod kterou spadá i francouzský Renault Trucks či americký Mack, produkuje elektrická nákladní vozidla ve čtyřech továrnách – třech v Evropě a jedné v USA.

V Gentu se budou vyrábět tři různé elektrické modely – Volvo FH, Volvo FM a Volvo FMX Electric. Elektronákladáky dokážou podle výrobce utáhnout celkovou hmotnost 44 tun.

Továrna v Gentu je největším výrobním závodem Volvo Trucks s roční kapacitou přibližně 45 000 nákladních vozidel. Elektrotahače jsou montovány na stejné platformě a lince jako ty poháněné naftou či plynem.

Akumulátory dodává nedávno otevřený závod na montáž baterií, který se v Gentu nachází hned vedle výrobní linky.

Elektrická nákladní auta vyrábí Volvo od roku 2019 také ve francouzském Blainville, tam jde však o menší modely pro svoz odpadu a městskou distribuci. O rok později byla v americkém New River Valley zahájena sériová výroba VNR Electric, určeného pro regionální přepravu.

Sériovou výrobu těžkých elektrotahačů odstartovalo Volvo původně ve svém domovském závodě ve švédském Tuve. Firma uvádí, že je na světě první, které se podařilo dostat elektromobilitu i do tohoto dopravního segmentu.

Firma tvrdí, že na elektronákladáky eviduje už 6 000 objednávek ze 42 zemí světa. „ Ještě před několika lety si mnozí mysleli, že je nemožné elektrifikovat těžkou **nákladní dopravu**. Ale brzy jsme se rozhodli, že elektrifikace je naší hlavní cestou k nulovým emisím,“ říká prezident Volvo Trucks Roger Alm.

Dodává však, že k masivnějšímu přechodu na elektřinu musí vlády jednotlivých států co nejdříve nabídnout dotační programy pro ty, kteří investují do nových technologií a zvyšují kapacitu v rozvodné síti. Volá také po vyšším zdanění produkce CO2, aby byla udržitelná doprava konkurenceschopná.

SEKCE: Doprava a logistika

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



9. Hlavní zprávy (automat)

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
17.09.2023 (12:11:01)	Rádio	Okamžitý report	ČRo - Plus - Hlavní zprávy (automat)	ČRo - Plus

Otevřít originál | Otevřít detail | Stáhnout článek

12:00

- 00 Dvanáct hodin, ČRo Plus, zprávy. Zájemci o změnu zdravotní pojišťovny mají poslední dva týdny na podání přihlášky. Prezident
15 Pavel odlétá do New Yorku, kde promluví na Valném shromáždění OSN. Tenistka Barbora Krejčíková ovládla na turnaji v San Diegu dvouhru i čtyřhru. Na D1 ve směru na Prahu vyšetřují nehodu na km 142. A bude jasno
30 nebo polojasno, teploty až 28 stupňů. Je neděle 17. září, dobré poledne přeje Jana Uttendorfská. ČRo Plus, když.
45 Na změnu zdravotní pojišťovny mají zájemci už jen dva týdny. Nová registrace pak začne platit od ledna. Další příležitost nastane zase po Novém roce. Nabídky pojišťoven se liší v nabízených benefitech a preventivních programech. Ke změně zdravotní

12:01

- 00 pojišťovny stačí vyplnit přihlášku na vybrané pobočce nebo na internetu. Nový průkaz pojištěnce pak pojišťovny rozesílají automaticky, popisuje mluvčí VZP vy. A to ryje Plívová. Tímto novým průkazem se bude prokazovat u lékaře od data změny pojišťovny. Starou kartičku
15 by měl následně klient v r. A změnu zdravotní pojišťovny je na začátku ledna nutné nahlásit všem lékařům a taky zaměstnavatelé, upozorňuje daňová poradkyně Lenka Nováková. Pokud bych. Neudělala, může nastat to, že budou vyměřeny nějaké sankce, penále. Češi
30 můžou podle zákona zdravotní pojišťovnu změnit jednou do roka, buď k 1. lednu nebo k 1. červnu. Kateřina Bečková, Radiožurnál. V Česku je málo parkovacích míst pro kamiony. Na dlouhodobý problém upozorňuje sdružení dopravců ČESMAD BOHEMIA
45 a souhlasí s ním Ředitelství silnic a dálnic. Podle něj chybí kolem českých dálnic odhadem 1500 až 2000 odstavných míst. Plně kamionů bývají pravidelně čerpací stanice. Řidiči tak i své nákladní auto často zaparkují přímo v nájezdu nebo

12:02

- 00 ve sjezdu z dálnice, vysvětluje mluvčí sdružení dopravců ČESMAD Martin Felix. Řidiči jsou vystaveni dilematu, zda ne dodržet pravidlo o povinných přestávkách, nebo zaparkovat na nevhodném místě. Za oboje jim hrozí sankce. Podle tachografu lze dohledat i minutové
15 překročení dob řízení měsíc zpětně. A byli jsme svědky toho, že i za takto banální přestupek, který nikoho neohrožuje, padly pokuty. Za nedodržení bezpečnostní přestávky hrozí řidičům pokuta až sedmdesát tisíc korun. Za špatně zaparkovaný kamion
30 může policie na místě udělit pokutu dvě a půl tisíce korun. Podle Ředitelství silnic a dálnic by mohla odstavná místa pro kamiony přibývat rychleji. Často je ale ve své blízkosti nechtějí obce. Jejich obyvatelé se obávají zvýšeného hluku, prašnosti
45 nebo kriminality. Prezident Petr Pavel odlétá do New Yorku, kde promluví na Valném shromáždění OSN. Je to po šesti letech poprvé, co s projevem vystoupí prezident. V posledních letech zastupoval Česko

12:03

- 00 na Valném shromáždění premiér nebo ministr zahraničí. V New Yorku se Petr Pavel v pondělí zúčastní summitu o cílech udržitelného rozvoje, kde promluví jménem skupiny 40 zemí, které se rozhodly snižovat emise skleníkových plynů. Jde například o Kanadu, Mexiko,
15 Nizozemsko, Španělsko a řadu dalších, nejen evropských zemí. V úterý vystoupí ve všeobecné rozpravě Valného shromáždění OSN a na recepci se stejně jako další desítky státníků setká s americkým prezidentem Joem Bidenem. Společně se slovenskou prezidentkou Čaputovou pozval na středu večer
30 na recepci v České národní budově několik prezidentů k oslavě třiceti let samostatného členství Česka a Slovenska v OSN. Ze Spojených států Pavel Novák, Radiožurnál. Rusko v noci vypálilo na Ukrajinu 10 raket s plochou dráhou letu a šest útočných dronů.
45 Většinu z nich se podařilo sestřelit. Oznámilo to velení ukrajinských vzdušných sil. Ukrajinská protivzdušná obrana sestřelila šest z deseti ruských raket s plochou dráhou letu typu chá a všech

SEKCE: Zpravodajství

POČET AKTUALIZACÍ: 4

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

DUPLICITNÍ S: Hlavní zprávy (automat) (ČRo - Plus - Hlavní zprávy (automat), mluvčí); Hlavní zprávy (automat) (ČRo - Plus - Hlavní zprávy (automat), ČESMAD BOHEMIA);

