

Počet výstupů:
11 + 57

(originál + duplicita)

Instituce (1)

Instituce (1)

ČESMAD BOHEMIA (5)

ČESMAD BOHEMIA (3), mluvčí (1), tajemník (1)

Doprava (3)

Nákladní doprava (2), Autobusová doprava (1)

Okamžitý report (2)

Okamžitý report (2)

 Supertéma: **Instituce (1)**

Téma: Instituce (1)

[Nahoru](#)

 1. [Tranzit Prahou letos zatím hrozí kolapsem](#) • Eurologport.eu - Články [Originál](#)

 Supertéma: **ČESMAD BOHEMIA (5)**

Téma: ČESMAD BOHEMIA (3)

[Nahoru](#)

 2. [Zákaz předjíždění na dálnicích: Češi zuří, budou se muset ploužit v pravém pruhu. Kdo to poruší, dostane pokutu 5500 Kč](#) • Udalosti247.cz - Články [Originál](#)

 3. [Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží](#) • TN.nova.cz - Články [Originál](#)

 4. [Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy](#) • VLTAVA LABE MEDIA a.s - Novojičínský deník [Originál](#)

Téma: mluvčí (1)

[Nahoru](#)

 5. [Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny](#) • TN.nova.cz - Auto [Originál](#)

Téma: tajemník (1)

[Nahoru](#)

 6. [Silniční doprava nevyhnutelně zdraží, řada dopravců to neustojí. Česko i okolní státy zvyšují mýtné](#) • Logistika.tv - Články [Originál](#)

 Supertéma: **Doprava (3)**

Téma: Nákladní doprava (2)

[Nahoru](#)

 7. [„Na rekord jsem hrdý, tolik kilometrů s autobusem už asi nikdo nedá.“ míní Petr Coufal](#) • Vecernikpv.cz - Rozhovory [Originál](#)

 8. [V Moravskoslezském kraji jezdí 40 procent ze všech elektrobusů v republice](#) • Impuls - Články [Originál](#)

Téma: Autobusová doprava (1)

[Nahoru](#)

 9. [Olomoucký kraj sníží obcím příspěvek pro veřejnou dopravu](#) • Olkraj.cz/ - Články [Originál](#)

 Supertéma: **Okamžitý report (2)**

Téma: Okamžitý report (2)

[Nahoru](#)

 10. [Zvýšení mýtného bezprostředně ovlivní ceny dopravy](#) • Transport-logistika.cz - Články [Originál](#)

 11. [Věděli jste, že se naše silnice stávají...](#) • Facebook - Příspěvky [Originál](#)
[Zpět na seznam](#)

1. Tranzit Prahou letos zatím hrozí kolapsem

 12:01 | 16.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • ZDROJ: Eurologport.eu - Články • AUTOR: NEZNÁMÝ • SUPERTÉMA: Instituce • TÉMA: Instituce

SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Již brzy začne současně s plánovanou rekonstrukcí Barrandovského mostu i oprava Pražského okruhu D0, který je s dopravou na mostě úzce propojen. Investice za víc jak čtvrt miliardy má začít na jaře a potrvá sedm měsíců.

Zároven s opravou Pražského okruhu budou ale letos probíhat intenzivní práce na rekonstrukci Barrandovského mostu. Hlavní město Praha se navíc rozhodlo sloučit poslední dvě etapy opravy severní poloviny mostu do jedné stavební sezóny a celkovou rekonstrukci zkrátit o celý jeden rok. Tím vzniknul problém, protože při plánování opravy Pražského okruhu se s ničím podobným nepočítalo.

Už nyní je Pražský okruh každý den přetížen množstvím aut a řidiči popojíždějí v nekonečných kolonách. V plánu je oprava zhruba tří kilometrů úseku od Exitu 16 Slivenec až po severní portál L očkavského tunelu. Jak uvedl mluvčí RSD Jan Rýdl, denně tímto úsekem projede na dvacet tisíc kamionů, které nadměrně zatěžují a poškozují asfaltový povrch, a proto proběhne jeho výměna za betonový. Opravovat se budou současně oba směry, takže nezbyde než jezdit v omezeném režimu. Součástí rekonstrukce bude také vytvoření přejezdu středního dělicího pásu a prodloužení přípojovacího pruhu, který usnadní nájezd vozidel na D0 ve směru od Barrandova.

Ministerstvo dopravy opravu okruhu napasovalo na rozdělené etapy oprav Barrandovského mostu tak, jak byly doposud plánovány. Pro ministerstvo je změna harmonogramu oprav této klíčové komunikace avizovaná pražským magistrátem bez dostatečného předstihu novinkou, která jej zaskočila. V loňském roce to byl totiž právě Pražský okruh, který byl doporučován pro objíždné trasy. Zatímco pražský radní Hříb prezentuje na poslední chvíli avizovanou změnu v harmonogramu jako vstřícné gesto vůči pražským i transjugickým motoristům, odborníci shodně varují před hrozícím dopravním kolapsem kvůli absenci koordinace stavebních prací. Tím se netají ani samotné ministerstvo. Podle vyjádření ministra Martina Kupyky aktuálně sedí znovu u jednacího stolu ve snaze najít s vedoucími Prahy řešení, které by hrozící dopravní kolaps na jižním okraji hlavního města umožnilo odvrátit.

Příští týden má dojít ke zveřejnění plánů objíždných tras. Už jsme si tak nějak zvykli, že koordinace staveb na dopravní infrastrukturu není naší nejsilnější stránkou a zejména pak léto je na silnicích plně uzavíreč. Přesto i letos můžeme jen doufat, že nadcházející léto nebudou řidiči projíždějící Prahou stát v kleštích vytvořených uměle politiky a úředníky neschopnými či neochotnými hledat řešení vstřícná k nám ostatním, závislým na jejich kvalifikovaném rozhodování.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: řsd (1x), kamionů (1x)

[Zpět na seznam](#)

2. Zákaz předjíždění na dálnicích: Češi zuří, budou se muset ploužit v pravém pruhu. Kdo to poruší, dostane pokutu 5500 Kč

06:21 | 18.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)[Internet](#) • [ZDROJ: Udalosti247.cz - Články](#) • [AUTOR: Daniel Procházka](#) • [SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#) • [TÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#)
[SENTIMENT: Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Mnozí Češi se musí v posledních měsících vypořádávat s novým pravidlem, které platí na českých dálnicích. Spouště z nich se ani trochu nelíbí.

Značky zakazující předjíždění nákladních vozidel se na českých dálnicích začaly objevovat již na konci loňského roku, jak informovaly Události247. **Konkrétně byl zákaz zaveden v úsecích mezi Humpolcem a Jihlavou a mezi Velkým Meziříčím a Brnem**, píše web Autosalon. To ale zřejmě nestačí. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) plánuje tuto regulaci nadále rozšiřovat. Zjistěte, kde všude bude zákaz platit

V plánu je zavést zákaz předjíždění kamionů na celé D1. Tam to však končit nemusí. Podle šéfa ŘSD Radka Mátyla **je v plánu postupně další rozšiřování** i na ostatní dálnice, kde bude provoz při liš hustý. „Máme to připraveno na část D5, zhruba 50 kilometrů před Prahou. A pak se uvidí, jestli i někam dál,“ řekl pro server Hospodářské noviny.

Je však důležité zmínit, že zde existují určité výjimky. Pravidlo totiž platí pouze přes den, konkrétně od 5 do 22 hodin. **Právě během dne byl totiž** se vznikajícími zácpami zapříčiněnými mimo jiné i zdlouhavým předjížděním kamionů ten největší problém. V nočních hodinách se však kamiony mohou přejíždět tak, jako dříve.

Zatímco řidiči osobních aut pravděpodobně tuto novinku na českých dálnicích vítají, řidiči nákladních aut už pochopitelně tak nadšení nejsou. **Není se čemu divit, musí se totiž ploužit v pravém pruhu** a nic s tím nenadělají, přestože by mohli jet klidně i o trochu rychleji. Například podle mluvčího největšího tuzemského sdružení autodopravců **Cesmad Bohemia** Martina Felixe by místo plošného zákazu „bylo rozumnější použít proměnné značení jako v okolních státech“, jak řekl pro web Seznam Zprávy.

Ať se ale pravidlo řidičům líbí nebo ne, faktem je, že jeho porušení se jim nevyplatí. Ten, kdo ho nebude respektovat totiž od policie může dostat pokutu až 5500 korun a 6 trestných bodů, jak upozorňuje web Autosalon. A že **policie s motoristy nemá slitování** dokazuje fakt, že jen za první měsíc letošního roku za porušení tohoto zákona na D1 policisté udělili „více než 200 pokut v celkové částce přes jeden milion a sto tisíc korun,“ cituje web Autosalon mluvčí policistů Kraje Vysočina Danu Čírtkovou.

SEKCE: Ostatní

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Zákaz předjíždění na dálnicích: Češi zuří, budou se muset ploužit v pravém pruhu. Kdo to poruší, dostane pokutu 5500 Kč ([Udalosti247.cz - Články, Instituce](#)); Zákaz předjíždění na dálnicích: Češi zuří, budou se muset ploužit v pravém pruhu. Kdo to poruší, dostane pokutu 5500 Kč ([Udalosti247.cz - Články, Nákladní doprava](#)); Zákaz předjíždění na dálnicích: Češi zuří, budou se muset ploužit v pravém pruhu. Kdo to poruší, dostane pokutu 5500 Kč ([Udalosti247.cz - Články, Okamžitý report](#)); Zákaz předjíždění na dálnicích: Češi zuří, budou se muset ploužit v pravém pruhu. Kdo to poruší, dostane pokutu 5500 Kč ([Udalosti247.cz - Články, mluvčí](#));

[Zpět na seznam](#)

3. Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží

18:19 | 18.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)[Internet](#) • [ZDROJ: TN.nova.cz - Články](#) • [AUTOR: Redakce TN.cz](#) • [SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#) • [TÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#) • [AKTUALIZOVÁNO: 1x](#)
[SENTIMENT: Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Vláda schválila změny v cenách mýtného, vzroste asi o 15 procent. Podle ekonoma Petra Studničky ale zvýšení nebude mít zásadní vliv na ceny zboží ani na růst inflace. Změnu provází komplikace a kvůli chybě se sazby změní nejprve 1. března a 25. března se část změní znovu. Podle ministerstva dopravy ale dvojitá změna nemá přinést dopravním administrativní komplikace.

Zvýšení mýtného začne platit od pátku 1. března a do konce měsíce se změní znovu. Rozhodla o tom tento týden vláda. Poplatky se zvýší o přibližně 15 %, jejich růst iniciovaly změny v evropské le gislativě. "Kromě dosavadních tří složek mýtného: poplatku za užití pozemní komunikace, poplatku za hluk z provozu a poplatku za znečištění ovzduší bude nově zavedena čtvrtá složka, poplatek z a emise CO2," uvedlo ministerstvo dopravy v tiskové zprávě.

Změny se ale neobešly bez komplikací. Podle webu Zdopravy.cz při meziresortním připomínkovém řízení vládní výbor kompatibility zjistil, že některé hodnoty pro výpočet sazeb mýta neodpovídají e vropské směrnici. Změna proto proběhne nadvakrát.

"Původně kalkulované sazby budou platné od 1. do 24. března 2024, tedy do data povinné transpozice. Od 25. března 2024 budou platné nově upravené sazby, které jsou již v souladu s příslušným i přílohami evropské směrnice," dodalo ministerstvo.

Dodatečná změna by ale podle ministerstva neměla dopravním působit potíže a netýká se všech kategorií. "Samotný přechod mezi platnými sazbami proběhne automaticky, tedy pro dopravce tyto dvojitá sazby nebudou znamenat žádný dodatečný administrativní nárok," napsalo ministerstvo.

Potvrzuje to i Sdružení automobilových dopravců **ČESMAD BOHEMIA**. "Dílčí úprava už bude víceméně kosmetická a neměla by po technické a administrativní stránce dopravce nijak zatížit," pop salo sdružení. Změna, která proběhne v druhé půlce března, se podle ministerstva dotkne 86 sazeb ze 168.

"Mýtné je jeden z nákladů, který se propisuje do konečných cen všeho, co kamiony převáží. Nejen potravin, ale i drogerie, kosmetiky, oblečení, vlastně všech výrobků, zboží, " vys větil TN.cz ekonom Petr Studnička.

Změny v mýtném by ale podle něj neměly ceny zboží nijak výrazně zvyšovat. **" Navýšení je sice o 15 procent, ale mýtné nehraje až tak zásadní roli, aby to mělo výrazně proinflační stimuly, "** říká ekonom a dodává, že mnohem větší vliv na inflaci mají vysoké schodky rozpočtu a oslabování koruny.

Ekonom Bartoň: Můžete být klidní. Není důvod, proč by ceny potravin neměly klesat (12/2023):

SEKCE: Zpravodajství

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží ([TN.nova.cz - Články, Nákladní doprava](#)); Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží ([TN.nova.cz - Články, Okamžitý report](#)); Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží ([Tnbiz.cz - Články, Nákladní doprava](#)); Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží ([Tnbiz.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Mýtné se v březnu změní hned dvakrát. Ekonom řekl, jak to ovlivní ceny zboží ([Tnbiz.cz - Články, Okamžitý report](#));

4. Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy

23:15 | 18.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk • ZDROJ: VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Novojičínský deník • AUTOR: (elm) • SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA • TÉMA: ČESMAD BOHEMIA • STRANA: 4
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Podle odborníků hrozí Česku krize v autobusové dopravě. Její provozovatelé totiž marně shánějí řidiče. Situaci měla pomoci řešit změna zákona, která by umožnila usednout za volant autobusu čerstvě plnoletým řidičům. Z ní ale nakonec sešlo.

Pět tisíc. Právě tolik profesionálních řidičů autobusů chybí dopravcům v České republice. A bude hůř. Jejich průměrný věk se totiž pohybuje od pětapadesáti do šedesáti let a nad pětapadesát má čtrnáct procent ze všech řidičů. „V příštích deseti letech tak budeme mít problém. Řidiči budou ve velkém odcházet do penze. Není, kdo by je nahradil. Řidičů profesionálů do 25 let jsou z celé skupiny y tři procenta,“ upozornil ředitel Institutu silniční dopravy **Česmad Bohemia** Tomáš Bicera.

Kromě neatraktivní povolání z pohledu mladší generace je možnou příčinou i věk pro získání řidičského oprávnění. „Děčko“ lze získat ve čtyřicetiletých letech. V případě absolvování takzvaného rozšířeného vstupního školení, které čítá 280 hodin odborné přípravy, je možné řídit autobus o tři roky dříve. Kvůli nedostatku profesionálních řidičů navrhovali dopravci změnu.

Chtěli, aby autobus, který bude kratší než dvanáct metrů a bude jezdit na lince do délky padesáti kilometrů, mohli řídit osmnáctiletí. Inspirací byly Německo, Nizozemsko či Švédsko.

Nová pravidla však v Česku platit nebudou. Navrhovanou změnu poslanci zamítli. Jejich nejčastějším argumentem byly obavy o bezpečnost provozu. Možnou úpravou se proto přestalo zabývat i ministerstvo dopravy.

„Úprava se snížením minimálního věku k získání řidičského oprávnění skupiny D a D+E pro řízení autobusu nebyla poslanci přijata a další změny směřující ke snížení věkové hranice řidičů autobusů momentálně neplánujeme,“ sdělil mluvčí resortu Tomáš Lukašik.

Z rozhodnutí nepanuje mezi dopravci přílišné nadšení. „Cílem snížení věku pro řízení autobusu byla především možnost přechodu po ukončení střední školy přímo do této profese. Po maturitách si mnoho lidí najde jinou práci a v jednadvaceti letech se pak už těžko získávají zpět. Schopnost zodpovědně vykonávat povolání řidiče autobusu podle nás není o věku, ale o psychické vyspělosti jedince,“ sdělil mluvčí ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) Filip Drápal.

V podobném duchu argumentoval už dříve předseda České asociace organizátorů veřejné dopravy Aleš Stejskal. „V pozdějším věku lákáme zájemce za volant už jen velmi těžko, navíc za poměrně přísných podmínek a s vysokými vstupními náklady,“ připomněl předseda.

Naopak Sdružení dopravních podniků ČR by se raději vydalo jinou cestou než vtažením mladých. „Rozumnějším řešením by byla úprava imigrační politiky státu, abychom mohli využít zahraniční pracovní sílu. Ať už z Ukrajiny, Srbska, či Moldavska. Vidíme v tom větší smysl než ve snižování věku potenciálního řidiče autobusu či jiného kapacitního dopravního prostředku,“ dodal předseda sdružení Tomáš Pelikán.

Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy

Podle odborníků hrozí Česku krize v autobusové dopravě. Její provozovatelé totiž marně shánějí řidiče. Situaci měla pomoci řešit změna zákona, která by umožnila usednout za volant autobusu čerstvě plnoletým řidičům. Z ní ale nakonec sešlo.

MIROSLAV ELSNÍČ

Pět tisíc. Právě tolik profesionálních řidičů autobusů chybí dopravcům v České republice. A bude hůř. Jejich průměrný věk

se totiž pohybuje od pětapadesáti do šedesáti let a nad pětapadesát má čtyřicet procent ze všech řidičů.

„V příštích deseti letech tak budeme mít problém. Řidiči budou ve velkém odcházet do penze. Není, kdo by je nahradil. Řidičů profesionálů do 25 let jsou z celé skupiny tři procenta,“ upozornil ředitel Institutu silniční dopravy **Česmad Bohemia** Tomáš Bicera.

Kromě neatraktivní povolání z pohledu mladší generace je možnou příčinou i věk pro získání řidič-

ského oprávnění. „Děčko“ lze získat ve čtyřicetiletých letech. V případě absolvování takzvaného rozšířeného vstupního školení, které čítá 280 hodin odborné přípravy, je možné řídit autobus o tři roky dříve.

Kvůli nedostatku profesionálních řidičů navrhovali dopravci změnu. Chtěli, aby autobus, který bude kratší než dvanáct metrů a bude jezdit na lince do délky padesáti kilometrů, mohli řídit osmnáctiletí. Inspirací byly Německo, Nizozemsko či Švédsko.

Nová pravidla však v Česku platit nebudou. Navrhovanou změnu poslanci zamítli. Jejich nejčastějším argumentem byly obavy o bezpečnost provozu. Možnou úpravou se proto přestalo zabývat i ministerstvo dopravy.

„Úprava se snížením minimálního věku k získání řidičského oprávnění skupiny D a D+E pro řízení autobusu nebyla poslanci přijata a další změny směřující ke snížení věkové hranice řidičů autobusů momentálně neplánujeme,“ sdělil mluvčí resortu Tomáš Lukašik.

pokračování na straně 4



Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps

dokončení ze strany 1

Z rozhodnutí nepanuje mezi dopravci přílišné nadšení. „Cílem snížení věku pro řízení autobusu byla především možnost přechodu po ukončení střední školy přímo do této profese. Po maturitách si mnoho lidí najde jinou práci a v jednadvaceti letech se pak už těžko získávají zpět. Schopnost zodpovědně vykonávat povolání řidiče autobusu podle nás není o věku, ale o psychické vyspělosti jedince,“ sdělil mluvčí ROPID (Regionální

organizátor pražské integrované dopravy) Filip Drápal.

V podobném duchu argumentoval už dříve předseda České asociace organizátorů veřejné dopravy Aleš Stejskal. „V pozdějším věku lákáme zájemce za volant už jen velmi těžko, navíc za poměrně přísných podmínek a s vysokými vstupními náklady,“ připomněl předseda.

Naopak Sdružení dopravních podniků ČR by se raději vydalo jinou cestou než vtažením mladých. „Rozumnějším řešením by byla úprava imigrační politiky státu,

abychom mohli využít zahraniční pracovní sílu. Ať už z Ukrajiny, Srbska, či Moldavska. Vidíme v tom větší smysl než ve

snížování věku potenciálního řidiče autobusu či jiného kapacitního dopravního prostředku,“ dodal předseda sdružení Tomáš Pelikán. (elm)



SEKCE: Zemědělství

MUTACE: Nový Jičín

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Brněnský deník, ČESMAD BOHEMIA, Brno-město); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Olomoucký deník, ČESMAD BOHEMIA, Olomouc); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Jablonecký deník, ČESMAD BOHEMIA, Jablonec nad Nisou); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Českobudějovický deník, ČESMAD BOHEMIA, České Budějovice); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Jihlavský deník, ČESMAD BOHEMIA, Jihlava); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Píseňský deník, ČESMAD BOHEMIA, Píseň-město); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Nymburský deník, ČESMAD BOHEMIA, Nymburk); Osmnáctiletí autobusáci neprošli. Hrozí kolaps dopravy (VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Hradecký deník, ČESMAD BOHEMIA, Hradec Králové);

5. Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny

12:40 | 17.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • ZDROJ: TN.nova.cz - Auto • AUTOR: Roman Dolejský • SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA • TÉMA: mluvčí • AKTUALIZOVÁNO: 1x
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Zákaz předjíždějících kamionů na dálnici se má rozšířit na další úseky D1. To se nelíbí nejenom ČESMADU, ale ani Sdružení řidičů. Podle něj to mimo jiné může přispět k nárůstu rakoviny u šoférů.

Podle očekávání ministerstva dopravy má druhá etapa přinést zákaz předjížděcích kamionů pro celou D1 mezi Prahou a Brnem. Výjimku by tvořily jen úseky, kde je zavedený pruh pro pomalu jedoucí vozidla (stoupací pruh), a je tak možné jet ve třech pruzech.

"Zákaz pomůže omezit situace, kdy se předjíždí dva kamiony podobnou rychlostí; vytvářejí tak nebezpečné situace a omezují plynulost provozu. Chceme tedy společně s Policií ČR přispět ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy. Již první měsíc v lednu ukázal, že se situace mění," uvedl za ministerstvo dopravy mluvčí Jan Jakovljevič.

Etapy zavádění zákazu předjížděcích kamionů:

Naopak člen výboru Sdružení řidičů Martin Kareš opouje, že zákaz bezpečnost snižší. V pravém pruhu se budou tvořit delší kolony a pro řidiče nákladních aut to **bude znamenat, že se budou táhnout za jiným návěsem i desítky kilometrů, čímž u nich vzroste únava a klesne pozornost.**

Hrozí tak podle něj vyšší riziko řetězových nehod. **"Z větší psychické náročnosti bude samozřejmě výstupem stres, to je pro změnu spouštěč onkologických nemocí .** Při této činnosti, pokud něco poruší a bude opakovaně přistižen, přijde o práci," napsal ve svém příspěvku na facebooku.

"V úterý až čtvrtek je na dálnicích relativně poklidný provoz, vyjma špičky, a je zbytečné nějakou dopravu omezovat," dodal Kareš.

Sdružení řidičů navrhovalo snížit při hustém provozu rychlost pro osobní auta na D1 mezi Prahou a Brnem na 110 kilometrů v hodině. "Čím bude rozdíl mezi rychlostí osobních a nákladních aut nižší, tím bude provoz bezpečnější. Reálně jezdí osobní auta na dálnici 150kilometrovou rychlostí, kamiony mají nastavené omezovače na 89 kilometrů, v průměru jezdí 85," srovnal Kareš.

K častým námitkám patří také to, že ačkoliv se nadále za nákladní auta bude muset odvádět mýtné v plné výši, nebudou moci využívat všech pruhů na dálnici.

Sdružení dopravců ČESMAD je k zákazu předjížděcích nákladních aut o něco smířlivější. Nicméně ani oni nepodporují plošný zákaz. "Zatím jsme bohužel neviděli žádnou analýzu, jestli to skutečně pomůže bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Nicméně uznáváme, že v některých případech je to namístě a je to lepší než plošný zákaz. Ovšem tak, jak je to v současné době prezentováno, že se bude pokračovat v dalším rozšiřování, s plošným zákazem rozhodně nemůžeme souhlasit," shrnul mluvčí ČESMADu **Martin Felix.**

Inspiraci vidí Felix v německém řešení, kde mají zavedeno liniové řešení dopravy na dálnicích. Úpravy maximální rychlosti a předjíždění je tam možné aktuálně měnit podle dopravní situace. Navíc je to rychlejší a levnější než rozšiřování dálnic.

Dopravní expert Roman Budský upozornil, že ještě před zavedením zákazu předjíždění byla situace v zákoně řešená: "Je tam poměrně jasné stanoveno, že ti řidiči kamionů, pokud by svojí pomalou jízdou nebo pomalým předjížděním omezili ostatní řidiče v jízdě, tak nesmí předjíždět. Jde o případy, kdy se kamiony předjíždí dva kilometry s minimálním rychlostním rozdílem. Je ovšem řada řidičů kamionů, kteří se takto chovají, proto se přistupuje k zákazům předjíždění."

Nicméně ani Budský není zastáncem plošných zákazů. "Bylo by daleko lepší, kdyby ty zákazy předjíždění byly opravdu indikované s ohledem na konkrétní situaci, třeba při intenzivním provozu, špatném počasí a podobně. Ideální by bylo, kdyby se ten zákaz řízení stanovoval pomocí proměnných dopravních značek. Pak by bylo možné reagovat na aktuální situaci na dálnici," navrhl.

Budský také upozornil na to, že projížděcími kamionům Česko nenabízí kapacitně zcela dostatečnou dálniční síť. Chybí třeba obchvat Prahy a další důležité úseky. Tírácí pak často stojí v kolonách, a protože jsou tlačeni dopředu, musí pak zpoždění dohánět.

Zatím není jasné, jestli by se zákaz mohl rozšířit i na další dálnice. "V tuto chvíli se primárně soustředíme na D1, následně vyhodnotíme přínos a rozhodneme se, jak dál. Vše průběžně diskutujeme s Policií ČR, která má svůj návrh úseků dálnic, kde by chtěla značky umístit," reagoval Jakovljevič na dotaz TN.cz.

Přetížené kamiony ničí dálnice i silnice v Česku, poslanci chystají změnu. Podívejte se na reportáž TV Nova z konce ledna:

SEKCE: Auto-moto

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

DUPLICITY (-70% SHODA): Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([TN.nova.cz - Auto, Nákladní doprava](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([TN.nova.cz - Auto, Okamžitý report](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([TN.nova.cz - Auto, Instituce](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([TN.nova.cz - Auto, ČESMAD BOHEMIA](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([Tnbiz.cz - Články, Instituce](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([Tnbiz.cz - Články, Nákladní doprava](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([Tnbiz.cz - Články, mluvčí](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([Tnbiz.cz - Články, Okamžitý report](#)); Sdružení kritizuje zákaz předjíždění pro kamiony. Argumentuje rizikem rakoviny ([Tnbiz.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#));

[Zpět na seznam](#)

6. Silniční doprava nevyhnutelně zdraží, řada dopravců to neustojí. Česko i okolní státy zvyšují mýtné

20:16 | 17.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Logistika.tv • [Články](#) • [AUTOR:](#) NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA:](#) ČESMAD BOHEMIA • [TÉMA:](#) tajemník

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

Blíží se zdražení mýta. Vysoká cena pohonných hmot a nedostatek řidičů. Následek? Dopravci v České republice si stěžují na rostoucí náklady, mnoho malých podniků už kvůli tomu skončilo. Větší společnosti zase redukuje počet aut, aby mohly v podnikání pokračovat. V plánu je přitom další komplikace. A tím je zavedení povinného podílu těžkých motorových vozidel s nulovými emisemi.

Na hlavu nám padá jedna rána za druhou. I tak popisují někteří autodopravci situaci ve svém oboru. V posledních letech totiž bojují s řadou problémů, a především s narůstajícími náklady. Ty navíc ještě stoupnou kvůli novému poplatku za produkci emisí CO₂. „Mýtné se má u nás od března zvýšit o 15 procent,“ říká mluvčí sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA Martin Felix. Upozornil zároveň, že silniční dopravci mají v současné době marže v řádu jednotek procent.

Změna mýtných sazeb se dotkne všech kategorií vozidel. Kromě dosavadních tří složek mýtného – poplatku za užití pozemní komunikace, poplatku za hluk z provozu a poplatku za znečištění ovzdušší – bude nově zavedena čtvrtá složka: poplatek za emise CO₂. V souladu s evropskou legislativou vznikne pět emisních tříd CO₂. „V emisní třídě CO₂ 1 jsou poplatky nejvyšší, naopak emisní třída CO₂ 5 je určena pro vozidla s bezemisním provozem,“ uvádí ke změnám Ministerstvo dopravy České republiky.

Už od prosince minulého roku se mýto navýšilo i v okolních státech. Nejvýrazněji v Německu, kde tento poplatek vzrostl o 83 procent. „Došlo tedy ke zdražení zhruba o 4 koruny na kilometr, což je opravdu znatelný zásah. Z části se v Německu pohybujeme, takže i nás se to dotklo a zákazníkům jsme museli předložit navýšení cen,“ říká Ondřej Stöhr, jednatel společnosti Conti RSC, největšího českého dopravce v silo cisternové dopravě.

Některé dopravci v České republice dokonce už kvůli vysokým nákladům skončili. „Loni se to týkalo zatím jen malých autodopravců. Větší firmy pak redukuje počet aut a počet řidičů. Jen díky této úspore nemusejí jít pod cenu a mohou v podnikání pokračovat,“ popisuje aktuální situaci Marie Pomykalová, Head of Operations ve firmě Bibby Financial Services, která poskytuje financování malým a středním podnikatelům.

Podle sdružení dopravců se zvýšení nákladů ve finále promítne do ceny služeb. „Není v silách žádného silničního dopravce pokrýt ani zčásti zdražení mýta z vnitřních zdrojů, když se marže v tomto oboru pohybují v řádu několika jednotek procent. Zdražení služeb silniční dopravy je nevyhnutelné a lze očekávat, že jej pocítí nejen importéři, ale celá naše exportně zaměřená ekonomika,“ varuje **generální tajemník sdružení ČESMAD BOHEMIA Vojtěch Hromíř.**

Jeho slova potvrzuje i Marie Pomykalová z Bibby Financial Services. „Marže u dopravců je skutečně nízká. Nemají pak z čeho splácet případný úvěr nebo leasing. Projevilo se to například po pandemii covidu-19, během které si mnoho dopravců splátky pozastavilo. Neuvědomili si však, že je tyto dluhy časem doženu,“ podotýká. Řada firem podle ní využívá takzvaný factoring spočívající ve financování krátkodobých pohledávek, aby měly jistotu, že své podnikání zvládnou ufinancovat. Dopravci díky tomu získají peníze z vystavených faktur do 24 hodin namísto 60 dnů, což je obvyklá splatnost.

Kromě mýta dopravci navíc řeší i cenu pohonných hmot a chybějící pracovní sílu. Mají zkušenosti s tím, že řidiči požadují mzdy přesahující padesát tisíc korun a nedělá jim problém odejít ze dne na den za lepší nabídkou ke konkurenci. Řidičům nahrává fakt, že v české kamionové a autobusové dopravě jich chybí zhruba 25 tisíc. Mají tedy velmi výhodnou vyjednávací pozici.

Dalším problémem je také to, že dopravcům ubylo zakázek. A podle posledního šetření Sdružení ČESMAD BOHEMIA představitelé firem očekávají, že práce bude i dál spíše ubývat. Jen pětina doopravců je ve výhledu optimistická. „To znamená, že se ještě dlouho nedočkáme oživení ekonomiky. Doprava je spolehlivý indikátor. Než se něco vyrobí, musí se přivést materiál, než se něco prodá, musí zařadit dodávka zboží,“ vysvětluje mluvčí ČESMAD BOHEMIA Martin Felix.

Na dopravce se však chystá ještě další komplikace. Evropský parlament totiž navrhuje, aby velcí silniční dopravci museli mít určitý podíl těžkých motorových vozidel s nulovými emisemi. „Je popřením soukromého podnikání, aby úředníci a politici nařizovali části dopravců nakupovat vozidla, která nejsou vhodná pro dálkovou dopravu a jsou zatím dvakrát až třikrát dražší než klasická diesellová,“ říká **generální tajemník sdružení ČESMAD BOHEMIA Vojtěch Hromíř.** A zároveň vyzývá členské státy Evropské unie, aby návrh Evropského parlamentu důrazně odmítly.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: generální (2x), tajemník (2x), česmad (2x), bohemia (2x), vojtech (2x), hromíf (2x)

DUPLICITY (>70% SHODA): Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí. Česko i okolní státy zvyšují mýtné ([Logistika.tv - Články, mluví](#)); Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí. Česko i okolní státy zvyšují mýtné ([Logistika.tv - Články, Okamžitý report](#)); Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí. Česko i okolní státy zvyšují mýtné ([Logistika.tv - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Techportal.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Techportal.cz - Články, Okamžitý report](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Truckfocus.cz - Články, Okamžitý report](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Dlprofi.cz - Články, tajemník](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Dlprofi.cz - Články, Okamžitý report](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Dlprofi.cz - Články, mluví](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Dlprofi.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Nová nařízení EK likvidují nákladní autodopravu ([Svetshospodarstvi.cz - Články, Okamžitý report](#)); Nová nařízení EK likvidují nákladní autodopravu ([Svetshospodarstvi.cz - Články, mluví](#)); Nová nařízení EK likvidují nákladní autodopravu ([Svetshospodarstvi.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Nová nařízení EK likvidují nákladní autodopravu ([Svetshospodarstvi.cz - Články, tajemník](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Svetprumyslu.cz - Články, Okamžitý report](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Svetprumyslu.cz - Články, mluví](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Svetprumyslu.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Casopisczechindustry.cz - Články, tajemník](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Casopisczechindustry.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Casopisczechindustry.cz - Články, Okamžitý report](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([Casopisczechindustry.cz - Články, mluví](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([E-news.cz - Články, Okamžitý report](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([E-news.cz - Články, mluví](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([E-news.cz - Články, tajemník](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([E-news.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([E-news.cz - Články, tajemník](#)); Česko i okolní státy zvyšují mýtné. Silniční doprava nevyhnutelné zdraží, řada dopravců to neustojí ([E-news.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#));

[Zpět na seznam](#)

7. „Na rekord jsem hrdý, tolik kilometrů s autobusem už asi nikdo nedá,“ míní Petr Coufal

12:30 | 18.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Vecernikpv.cz - Rozhovory • [AUTOR:](#) Jan Frehar • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava

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

Přesně se to spočítat asi nikdy nepodaří, nicméně lze odhadnout, že minimálně devět z deseti českých mužů se považuje za nadprůměrné řidiče. Zhruba polovina z nich se však na silnicích adekvátně tomu rozhodně nechová. Nepochybně skvělým šoférem je Petr Coufal, který už před 47 lety nastoupil do tehdejšího ČSAD.

Přestože začínal na tzv. sklopce, jeho snem byla od počátku odpovědnější práce řidiče autobusu vozícího místo nákladu pasažéry. Tím se stal v roce 1974. Ve své profesi pokračoval i po revoluci, t o už v řadách soukromého dopravce FTL Prostějov. Nejenže této firmě zůstal věrný až do důchodu, na lince do Protivanova jezdil ještě dalších šest let po svém odchodu do penze. Za celou tu dobu ujel kolem 2 400 000 kilometrů, v čemž sehrál významnou roli i fakt, že řadu let působil jako řidič zájezdů či mezinárodních autobusových linek. S Petrem Coufalem jsme se sešli v kuchyni jeho rodi ného domu v Olšanech, kde si bylo rozhodně o čem povídat.

*** Dle záznamů jste měl autobusem ujet asi 2 400 000 kilometrů bez nehody. Máte to někde spočítané přesně?**

„Tak do kilometru to spočítáno nemám. Jisté je, že do ČSAD jsem nastoupil v roce 1972, po dvou letech v **nákladní dopravě** jsem začal jezdit s autobusem. Už v roce 2009 jsem měl najeto dva miliony kilometrů, pak jsem ještě ve firmě dostal ocenění za 2 250 000 najetých kilometrů. Jak s oblibou říkám, tak 11. prosince 2013 jsem odešel do důchodu, nicméně jezdil jsem i nadále, a to až do 31. října 2019, kdy jsem to definitivně zabalil. V důchodu už jsem jezdil méně, omezil jsem zimu a léto a soustředil se na jaro a na podzim. Přesto jsem za posledních šest let mohl těch asi 150 tisíc k ilometrů najet. Myslím, že tolik kilometrů už asi nikdo další jen tak nedá. Nyní se totiž do zahraničí mnohem více létadlem, než se jezdí autobusem, navíc mladí výrazně častěji mění zaměstnání. Opravdu jen málokdo vydrží dělat řidiče 45 let.“

*** Každopádně je to opravdu úctyhodná, až neuvěřitelná porce kilometrů. Jak jste se vlastně k řízení autobusu dostal?**

„V rodině jsme to neměli. Táta sice řidičák měl, ale naše rodina auto nikdy neovládala. Za volant automobilu jsem se tak poprvé posadil až před vojnu, když jsem dělal řidičák na osobák. Než jsem narukoval, stihl jsem i řidičák na nákladní auto. Na vojně jsem si pak ‚Céčko‘ musel udělat znovu a víceméně rozkazem jsem dostal i to, abych si dodělal také ‚Děčko‘ na autobus.“

*** Takže jste k tomu vlastně přišel jako slepý k houslím?**

„Dalo by se to tak říci. Zároveň se mi tím ovšem splnilo také moje přání. Ještě když jsem bydlel v Prostějově na Hvězdě, tak jsem byl zaměstnaný jako zámečnický v železárnách. Ráno při chůzi do práce jsem potkával autobusy, jak postávají na nádraží. Říkal jsem si: ‚No ti se mají!‘ Po vojně jsem se pak nevrátil do Železáren, ale nastoupil k ČSAD.“

SEKCE: Ostatní

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

[Zpět na seznam](#)

8. V Moravskoslezském kraji jezdí 40 procent ze všech elektrobuses v republice

15:37 | 16.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Impuls - Články • [AUTOR:](#) Darek Štalmach • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava

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

Dvanáct nových elektrobuses pořizuje frýdecko-místecký Transdev, v minulosti dlouhá léta fungující pod názvem ČSAD Frýdek-Místek. Moravskoslezský kraj už nyní představuje tuzemskou špičku ve využívání elektropohonu v dopravě.

„Dokončili jsme projekt na pořízení dvanácti elektrobuses. Proběhla soutěž, podepsali jsme kontrakt s výrobcem,“ konstatoval Jakub Vyvíal, ředitel osobní dopavy společnosti Transdev. „Jedná se o elektrobusesy s nejsilnější možnou kapacitou baterií. Zároveň budou vybaveny klimatizací pro letní a tepelnými čerpadly pro zimní provoz, které budou rovněž poháněny elektřinou.“

Frýdecko-místecký magistrát by neměl nákup elektrobuses pro místní hromadnou dopravu nic stát.

„Náklady na jejich pořízení přesahují sto čtyřicet milionů korun, přičemž osmdesát pět procent pokryjí dotace z projektu IROP (integrovaného regionálního operačního programu), zbylých patnáct procent uhradí dopravce,“ vysvětlila mluvčí frýdecko-místeckého magistrátu Jana Musálková Jeckelová.

Frýdecko-Místeckí tak ještě posílí pozici Moravskoslezského kraje v rámci republiky. Zdejší region je totiž, co se využívání elektrobuses ve veřejné dopravě týče, celostátní špičkou.

Nové rychlonabíječky v Ostravě obslouží elektrobuses za šest minut

„V České republice ke konci minulého roku jezdilo přes sto padesát bateriových elektrobuses kategorie M3. Nejvíce, čtyřicet procent z nich, je registrováno v Moravskoslezském kraji,“ informoval Lukáš Kadula z ostravského pracoviště Centra dopravního výzkumu.

V celoevropském srovnání využívání elektrobuses v České republice už tak výrazně není.

„V podílu elektrobuses byla Česká republika čtvrtá mezi zeměmi visegrádské čtyřky a dvacátá čtvrtá mezi zeměmi Evropské unie,“ přiblížil Kadula už ne tolik lichotivou statistikou.

Například ve srovnání s Polskem jsou tamní čísla nově pořízených elektrobuses v roce 2023 drtivá. „V České republice bylo loni registrováno jen šest nových elektrobuses, v Polsku tři sta padesát sedm, v Maďarsku šedesát a na Slovensku jedenáct,“ doplnil Lukáš Kadula.

Moc sněhu bylo pro elektropohon problém

Pro srovnání, v Německu bylo loni nově evidováno 835 elektrobuses a ve Francii 743. Nejlépe ze zemí z někdejšího východního bloku na tom bylo Rumunsko, kde tamní dopravci loni podle údajů ze veřejných Centrem dopravního výzkumu nově evidovali 363 elektrobuses.

Nejvýraznějším uživatelem elektrobuses v Moravskoslezském kraji je v současnosti Dopravní podnik Ostrava.

„Aktuálně provozujeme třicet dva elektrobuses, z nichž šestadvacet je možné dobíjet průběžně,“ přiblížila rozsah využívání vozů mluvčí ostravského dopravního podniku Tereza Šnoblová. „V rozvoji

elektromobility rozhodně plánujeme pokračovat. Letos ale s dalším nákupem elektrobuses do vozového parku nepočítáme."

Využívání elektrobuses je ekologické, má však i nevýhody. Některé z nich se ukázaly například v prosinci, kdy kvůli sněhové kalamitě část elektrobuses ostravského dopravního podniku nevyjela.

Plánované snížení emisí ve veřejné a nákladní dopravě povede ke zdražení

„Vzhledem ke sněhové kalamitě jsme měli v terénu pouze pětinu běžně nasazovaných elektrobuses. Chybějící jsme nahradili tak, abychom zajistili dopravní obsluhu pro cestující v časech určených jízdním řádem,“ komentovala problémový způsobený zimním počasím Tereza Šnoblá.

Elektrobuses jsou i významnou součástí městské hromadné dopravy v Třinci. Jezdí zde už sedm let.

„Deset elektrobuses Škoda Perun bylo v Třinci nasazeno do přepravy cestujících již v roce 2017, což ve své době znamenalo, že se město stalo leaderem elektrobuses v Česku,“ konstatoval mluvčí třineckého magistrátu Stanislav Cieslar.

Doplnil, že všechny elektrobuses jezdí a jsou nasazeny. „Dojezd se mírně snížil, ale pro potřeby autobusové dopravy v Třinci jsou zatím dostačující,“ zmínil třinecký mluvčí. Kromě Frýdku-Místku v letošním roce nikdo další v kraji nákup elektrobuses neplánuje.

30. října 2018

SEKCE: Zpravodajství

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

[Zpět na seznam](#)

9. Olomoucký kraj sníží obcím příspěvek pro veřejnou dopravu

12:06 | 17.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ: Olkraj.cz/ - Články](#) • [AUTOR: NEZNÁMÝ](#) • [SUPERTÉMA: Doprava](#) • [TÉMA: Autobusová doprava](#)

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

Olomoucký kraj zajišťuje podle zákona dopravní **obslužnost** na svém území, tedy veřejnou **autobusovou** a drážní **dopravu**. Šesti procenty se na financování této služby podílí také obce a města, a to na základě dlouhodobých smluv uzavřených prostřednictvím společnosti KIDSOK. Náklady na veřejnou dopravu v Olomouckém kraji činily v loňském roce 1,6 miliardy korun, obce přispěly částkou 97 milionů korun.

Všechny uzavřené smlouvy obsahují mimo jiné také inflační doložku, na základě které jsou obcím výše příspěvků na jednoho obyvatele každoročně upravovány. V loňském roce dosáhla průměrná míra inflace 10,7 %. Odbor dopravy Krajského úřadu Olomouckého kraje, KIDSOK a hejtman se dohodli na úpravě smluv. Výše inflační doložky bude zastropována na 5 % a nově se bude přepočítat vat výše příspěvku obcí aktuálním počtem obyvatel dle dat Českého statistického úřadu. Rada Olomouckého kraje na svém pondělním jednání tuto změnu schválila. Finální bude o návrhu rozhodovat krajské zastupitelstvo na únorovém jednání.

„Pokud míra inflace nepřesáhne stanovenou horní hranici, bude se úprava cen odvíjet od její skutečné výše. V případě, že bude inflace vyšší, příspěvek na jednoho obyvatele vzroste maximálně o 5 %, na kterých jsme se s radními shodli. Chceme zajistit, aby dopady vývoje inflace na veřejnou dopravu a úpravu cen byly pro obce přijatelné,“ uvedl Josef Suchánek, hejtman Olomouckého kraje.

Abý kraj zajistil dopravní obslužnost celého regionu i v letošním roce, vynaloží z rozpočtu částku 1,77 miliardy korun. Předpokládaný příspěvek obcí v roce 2024 na jednoho obyvatele činí 194 Kč za rok. Obce se tak na financování veřejné dopravy podílí zmíněnými 6 %.

SEKCE: Kraje, Města a obce

KLÍČOVÁ SLOVA: obslužnost (1x), autobusovou (1x), dopravu (1x)

[Zpět na seznam](#)

10. Zvýšení mýtného bezprostředně ovlivní ceny dopravy

13:58 | 16.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ: Transport-logistika.cz - Články](#) • [AUTOR: Jiří Krupička](#) • [SUPERTÉMA: Okamžitý report](#) • [TÉMA: Okamžitý report](#)

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

Zvýšení mýtného bezprostředně ovlivní ceny dopravy. Od 1. března 2024 se v rámci promítnutí poplatků za produkci CO2 zvyšují v České republice sazby mýtného a bohužel to nepochybně jednorázově, ale 25. března dojde ještě k dílčí úpravě u některých sazeb. Ta už bude víceméně kosmetická a neměla by po technické a administrativní stránce dopravy nijak zatížit.

Schválené navýšení, které například v nejrozšířenější kategorii kamionů specifikace Euro VI bude činit 65 haléřů na kilometr, což je více o 13 %, se ovšem dotkne všech dopravců a současně i jejich zákazníků. Generální **tajemník Sdružení ČESMAD BOHEMIA** Vojtěch **Hromíř** situaci komentuje slovy: „Vláda zvyšuje mýtné na základě implementace evropské směrnice, jejímž cílem je zpolitnit emise CO2 v silniční dopravě, tedy zdražit dopravu klasickými dieslovými vozidly, a motivovat tak zákazníky k využívání služeb lokálně bezemisních vozidel, u nichž se přírůžka neuplatňuje. Ta v omezené míře v podobě elektrických bateriových vozidel naši dopravci svým zákazníkům nabídnout sice již mohou, ovšem vzhledem k jejich trojnásobně vyšší pořizovací ceně, kratšímu dojezdu a omezené dobíjecí infrastruktuře zatím ani náhodou nemohou plně nahradit vozidla se spalovacími motory, jestli vůbec někdy. Proto je nutné od 1. března počítat s plošným zdražením služeb silniční dopravy. Dopravci musí navýšení promítnout do cen od prvního dne platnosti nových sazeb.“

Příplatek za emise CO2 nebude stejný pro všechny kategorie vozidel, jeho proporce určuje směrnice. Sazebník se přizpůsobí více struktuře mýta v Německu. Na to musí dát dopravci pozor. Specifičnost pro dodávky v kategorii 3,5 - 7,5 tuny nebude zvýšení sazeb v řádu procent, ale v řádu násobků. Vojtěch Hromíř v této souvislosti upozorňuje: „Ministerstvo toto razantní navýšení mýtného pro d odávky zdůvodňuje narovnáním jejich dosud disproporčního zpoplatnění. Sazby v této kategorii budou od března možná spravedlivější, ale je třeba také lidem říci, že doprava těmito vozidly po zpolitnit latně sítí bude nyní o dost dražší. Na druhou stranu jsme rádi, že ministerstvo akceptovalo náš apel na zachování výhod pro hromadnou dopravu osob, a autobusy budou tak v průměru platit mýtné é vyšší pouze o cca 5 %. Co nám ještě na sazbách vadí, a je to dáno směrnicí, je zařazování vozidel do tříd podle CO2. Dvě vozidla se stejnými užitnými vlastnostmi a EURO kategorií, ale třeba jinou kabinou a také pořizovací cenou jsou v různých třídách. A to tak, že dražší vozidlo s větší kabinou spadá do třídy s vyšší mýtnou sazbou. To narušuje logiku investování a počítání nákladů dopravců, kteří tak budou tlačit k pořizování vozidel s menším standardem komfortu.“

SEKCE: Auto-moto

KLÍČOVÁ SLOVA: tajemník (1x), sdružení (1x), česmad (1x), bohemia (1x), hromíř (1x)

[DUPLICITY \(>70% SHODA\): Zvýšení mýtného bezprostředně ovlivní ceny dopravy \(\[Transport-logistika.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA\]\(#\) \); Zvýšení mýtného bezprostředně ovlivní ceny dopravy \(\[Transport-logistika.cz - Články, tajemník\]\(#\) \); Zvýšení mýtného bezprostředně ovlivní ceny dopravy \(\[Transport-logistika.cz - Články, Autobusová doprava\]\(#\) \);](#)

[Zpět na seznam](#)

11. [?](#) Věděli jste, že se naše silnice stávají...

13:30 | 16.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[SoMe](#) • [ZDROJ: Facebook - Příspěvky](#) • [AUTOR: Radio Čas](#) • [SUPERTÉMA: Okamžitý report](#) • [TÉMA: Okamžitý report](#)

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

[?](#) Věděli jste, že se naše silnice stávají bezpečnějšími pro cyklisty i chodce? [?](#) Nově k přechodu pro chodce, který všichni dobře známe, přibyl i přejezd pro cyklisty, který slouží pouze jim. Toto nové značení je zde, aby se zvýšila bezpečnost a zlepšila spolupráce mezi všemi účastníky silničního provozu. [?](#) [?](#) Dívejte se kolem sebe a všimněte si nových značení. Dodržování nových pravidel může výrazně snížit riziko nehod a zjednodušit pohyb po silnicích pro všechny. [?](#) Sdílejte tento příspěvek a informujte své přátele a rodinu o novinkách na našich silnicích. Společně můžeme ud

ělat naše cesty bezpečnější pro každého! Podívejte se na web profesionalneboura.cz/porozumis a zdokonalte své řídičské schopnosti! Projekt realizovalo **SDRUŽENÍ ČESMAD BOHEMIA**

SEKCE: Zpravodajství

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

DUPLICITY (>70% SHODA): [Věděli jste, že se naše silnice stávají...](#) ([Facebook - Příspěvky, ČESMAD BOHEMIA](#));

Monitoring médií

© 2024 MAXIMUS | office@maximusweb.cz | [+420 777 706 476](tel:+420777706476) | www.maximusweb.cz