

Počet výstupů:
8 + 2

(originál + duplicity)

Instituce (2)
[Instituce \(2\)](#)
ČESMAD BOHEMIA (2)
[ČESMAD BOHEMIA \(1\)](#), [prezident \(1\)](#)
Doprava (4)
[Nákladní doprava \(4\)](#)

 Supertéma: **Instituce (2)**

 Téma: [Instituce \(2\)](#)
[Nahoru](#)
[1. Na přetížené kamiony si na dálnici počínají váhy](#) • MAFRA, a.s. - MF DNES [Originál](#)
[2. Oprava mostu u Brodu komplikuje ranní špičku. Zpoždění nabírají i autobusy](#) • Denik.cz - Havlíčkobrodský deník [Originál](#)

 Supertéma: **ČESMAD BOHEMIA (2)**

 Téma: [ČESMAD BOHEMIA \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[3. Objem mezinárodní dopravy za 20 let vzrostl o 45 procent](#) • České dopravní vydavatelství, s.r.o. - Dopravní noviny [Originál](#)

 Téma: [prezident \(1\)](#)
[Nahoru](#)
[4. VLADIMÍR STAROSTA \(O.K. TRANS PRAHA\) PRO DN Nechceme si nechat od politiků vnutit komplikovaná auta odtržená od reality](#) • České dopravní vydavatelství, s.r.o. - Dopravní noviny [Originál](#)

 Supertéma: **Doprava (4)**

 Téma: [Nákladní doprava \(4\)](#)
[Nahoru](#)
[5. ŘSD: Úprava křižovatky na silnici I/16 u Řepova vstupuje do další etapy](#) • Mladaboleslavdnes.cz - Články [Originál](#)
[6. MODERNÍ TRENDY TRANSFORMUJÍCÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU](#) • Smart Connections s.r.o. - Svět průmyslu [Originál](#)
[7. Trh s vodíkovými auty v USA výrazně oslabuje. Důvod je stejný jako v ČR](#) • Fdrive.cz - Články [Originál](#)
[8. Na dálnici D1 se budou opravovat tři mosty, oprava prvního u Bravantíc už začala](#) • PrumyslDnes.cz - Doprava [Originál](#)
[Zpět na seznam](#)

1. Na přetížené kamiony si na dálnici počínají váhy

 22:55 | 22.04.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

 Tisk • ZDROJ: MAFRA, a.s. - MF DNES • AUTOR: Marek Kočovský redaktor MF DNES • SUPERTÉMA: Instituce • TÉMA: Instituce • STRANA: 1
 SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

U Jiloviště nainstalovali silničáři speciální zařízení, které má odhalit příliš těžké náklady. Na pokuty ze Strakonické se připravují na úřadě v Černošicích.

ČERNOŠICE, JILOVIŠTĚ Přijmout nové lidi, nakoupit počítače a k tomu spolehlivý software. V Černošicích v těchto dnech s Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) doladí nový systém vážení kamionů na „Strakonické“ dálnici D4. Město totiž jako obec s rozšířenou působností dostane na starost zpracování pokut.

ŘSD nainstalovalo takzvané vysokorychlostní váhy zhruba na 9. kilometru dálnice D4 poblíž Jiloviště. Zatím úspěšně prošly zkušebním provozem, do toho ostrého se mají dostat v řádu několika měsíců.

Ušetří silnice a ochrání ostatní

„Jde o technické zařízení s čidly přímo ve vozovce a dálkovým přenosem dat. Jeho smyslem je zjištění okamžité hmotnosti vozidla a hmotnosti na jeho jednotlivých nápravách,“ upřesňuje mluvčí ŘSD Jiří Veselý s tím, že váhy jsou na D4 v obou směrech.

„Myslím, že je v zájmu nás všech, abychom měli silnice v pořádku a zbytečně je nerozbijela přetížená auta. Ať už jde o cesty v okolí města, nebo právě na dálnici. Hodně z nás je využívá k cestě do práce i jinak,“ říká tajemník černošického městského úřadu Ondřej Štantejský.

Jeden přetížený kamion dle odborníků poškodí silnici stejně jako několik desítek tisíc osobních aut. Jde o přibližný výpočet, nicméně srovnání jasně ukazuje, jak může nesprávně naložený nákladník k devastovat cesty.

A nejde jen o poškození asfaltových povrchů. Ve hře je rovněž bezpečnost provozu. Přetížený kamion se může snadněji stát neovladatelným při nějakém náhlém nouzovém manévru. Zároveň se v ýrazně zvyšuje jeho brzdná dráha. To vše může způsobit přinejmenším nebezpečnou situaci, v horším případě dopravní nehodu.

D4 navíc bude mít následovniky, protože silničáři chtějí v blízké budoucnosti zprovoznit několik dalších vysokorychlostních vah.

Kromě těchto stabilních měřidel používají strážci zákona ještě mobilní váhy. Při pravidelných akcích se nezaměřují jen na samotnou hmotnost nákladu. Měření většinou zahrnuje i sledování váhy vo zidla nebo jízdní soupravy, kontrolu poměru hmotnosti vozidel v jízdní soupravě či kontrolu rozložení hmotnosti na nápravu.

Zisk by neměl být prioritou

V Černošicích bude mít data ze zařízení na Strakonické na starost tamní odbor přestupků. Přijmout budou muset dva nové pracovníky a do kancelářské a jiné techniky investovat statisícové částky. Z vybraných pokut by mělo mít město dle aktuální verze zákona zhruba 15 procent. Nicméně resort dopravy se snaží podíl pro obce navýšit.

V návrhu je úprava legislativy, která by byla pro obce, které se musí o přestupky starat, výhodnější. Zisky by pro ně mohly být i dvojnásobné, jak už loni naznačil ministr dopravy Martin Kupka (ODS).

S přestupkovou agendou, kterou budou mít na starost Černošičtí, mají zkušenosti také v dalších městech kraje. Už před několika lety se do zpracování pokut z dálnice D1 zapojil vlašimský městský úřad. Na starost dostali zpracování měření rychlosti v rekonstruovaném úseku mezi Psárami a Souticemi.

Stejně jako v případě Černošic museli nejprve investovat asi půl milionu korun do softwaru a k tomu přijmout na úřad čtyři zaměstnance. Další statisícové výlohy pak bylo třeba vydat na poštovní služby. Počáteční investice se nicméně městu vrátila až nečekaně rychle.

Osmdesátikilometrovou rychlost totiž za první měsíc překročilo 10 tisíc řidičů a na pokutách tak do Vlašimi putovalo několik milionů korun. „Dohoda zněla, že peníze, které budou navíc, dáme na zvy

šení bezpečnosti v ulicích města," upozornil tehdy vlašimský starosta Luděk Jeništa (STAN), že výtežek z dočasné výpomoci město nenechá jen tak ležet v kase.

Vydělavat na přestupcích nechtějí ani v Černošicích. „Zisk skutečně není prioritou. Budeme rádi, když přetížených vozidel a tím pádem i pokut bude co nejméně. Ušetří to silnice, jejichž opravy jsou nákladné," říká Ondřej Štantejský.

Fakta

Porušování váhových limitů

Za překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení hrozí dopravci pokuta 9 000 korun za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. Není-li nejvyšší povolená hmotnost překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 korun. Pokud policie při kontrolním vážení zjistí nedostatek, může zakázat řidiči pokračovat v cestě. Ministerstvo dopravy chce systém vysokorychlostního vážení dále rozšiřovat, vhodná místa k instalaci vah vyhledává ŘSD. Aktuálně v Česku fungují na dálnicích D1, D2, D5, D8, D35 a D 48.

Na přetížené kamiony si na dálnici počíhají váhy

U jihu větší mainstavova silniční speciální zařízení, které má odhalit příliš těžké náklady. Na pokuty ze Strakonické se připravují na úřadě v Černošicích.

Marko Kocourek
redaktor MF Dnes

ČERNOŠICE, SILNICE Přes nově loď, nakopuje počítač a s tímto spolehlivě software. V Černošicích v těchto dnech v řadě stávkách a občas i slyšet nářeky kamionářů na zbytečně vysoké náklady na přepravu zboží. Mnozí totiž jízdu obce v rozhodném plánu hodnota se stane zbytečně vysokou.

ŘSD nahradilo takzvané vysokorychlostní vážení na dálnici. Kamionáři se na něj připravují. Zatím například prověřují silniční provozy, do kterých patří například dostav v řadě nákladních vozidel.

Ušetří úsilí a ochrání zdraví – do technické zprávy o výstavbě silnice ve venkově a dálnicích přeměně na dálnice. Jaké podmínky je třeba splnit, aby kamionáři mohli jezdit bezpečně a rychle. Vážení kamionů je tedy velmi důležité.



Průhlední zrcadla vlnou vysokorychlostního vážení na dálnici pokuty používá také mobilní váhy. Často i na menších tazích. Foto: Profimedia

Fakta Porušování váhových limitů

Za překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení hrozí dopravci pokuta 9 000 korun za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy. Není-li nejvyšší povolená hmotnost překročena o více než 500 kg, činí výměra pokuty 5 000 korun.

Ministerstvo dopravy chce systém vysokorychlostního vážení dále rozšiřovat, vhodná místa k instalaci vah vyhledává ŘSD. Aktuálně v Česku fungují na dálnicích D1, D2, D5, D8, D35 a D 48.

Minimální váhy – do technické zprávy o výstavbě silnice ve venkově a dálnicích přeměně na dálnice. Jaké podmínky je třeba splnit, aby kamionáři mohli jezdit bezpečně a rychle. Vážení kamionů je tedy velmi důležité.

Zák by neměl být prioritou – V Černošicích bude instalováno nové zařízení pro vážení kamionů. Připravují se také mobilní váhy, které budou používat například kamionáři na menších tazích.

Minimální váhy – do technické zprávy o výstavbě silnice ve venkově a dálnicích přeměně na dálnice. Jaké podmínky je třeba splnit, aby kamionáři mohli jezdit bezpečně a rychle. Vážení kamionů je tedy velmi důležité.

Vážení je správně aplikováno, aby bylo přesné. Zároveň se musí přizpůsobit staré, vzhledově zdlouhým, ale velmi těžkým vozidlům, jaké se v minulosti používaly. Vážení je správně aplikováno, aby bylo přesné. Zároveň se musí přizpůsobit staré, vzhledově zdlouhým, ale velmi těžkým vozidlům, jaké se v minulosti používaly. Vážení je správně aplikováno, aby bylo přesné. Zároveň se musí přizpůsobit staré, vzhledově zdlouhým, ale velmi těžkým vozidlům, jaké se v minulosti používaly.

SEKCE: Zpravodajství

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Přenosné i stabilní Kromě vysokorychlostních vah na dálnicích policie používá také mobilní váhy. Často i na menších tazích. Foto: Profimedia

MUTACE: Středočeský kraj

KLÍČOVÁ SLOVA: řsd (2x), ředitelství (1x), silnic (1x), dálnic (1x), kamionů (1x)

[Zpět na seznam](#)

2. Oprava mostu u Brodu komplikuje ranní špičku. Zpoždění nabírají i autobusy

14:50 | 22.04.24 | [Originál](#) | [Stáhnout](#)

Internet • **ZDROJ:** Denik.cz - Havlíčkobrodský deník • **AUTOR:** Štěpánka Saadouni • **SUPERTÉMA:** InSTITUTE • **TÉMA:** InSTITUTE

SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

VIDEO/ Vic jak čtvrt hodiny. Tak dlouho si počkají řidiči v koloně u Havlíčkova Brodu. U Pohledských Dvořáků začala rekonstrukce mostu. Vozovka je průjezdná jedním pruhem. Práce na mostě skončí v polovině října. Někteří řidiči nechtějí čekat a místo objíždí jinou.

Omezení na vytižené silnici I/34 na příjezdu do Havlíčkova Brodu se některými řidičům nelíbí, hlavně v ranní dopravní špičce. „Semaforů na mostě jsou od minulého týdne. V pátek ráno jsme stáli až u Rouštan,“ stěžuje si Jana Adamová z Příbyslavi. Někteří řidiči dokonce našli jiné řešení a místo objíždí pod mostem, kde tak značné narostl provoz.

Zpoždění nabírá v koloně i linkový autobus. Například autobus z Příbyslavi do Havlíčkova Brodu se v pondělí 22.dubna ráno zdržel o víc než deset minut. Světelná frekvence semaforu na mostě u Dvořáků přitom není nijak dlouhá, z červené na zelenou se světlo změní asi za tři minuty. „Bohužel aut po mostě jezdí moc, takže každé zdržení je znát. **Silnice** je i bez semaforů přetížená,“ míní řidič autobusu Petr Blažek.

Most u Pohledských Dvořáků podle **Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)** opravu potřebuje. Projede tudy až dvě tisíce aut za den, včetně **kamionů**. Práce přijdou na víc než 43 miliony korun. Mostní svršek dožvý, stejně jako římsy, zábradlí, izolace a systému odvodnění. „Rekonstrukce mostu bude rozdělena na poloviny, řidiče čeká částečné omezení. Akci bychom rádi dokončili ve čtvrtém čtvrtletí tohoto roku,“ informuje Jiří Veselý mluvčí ŘSD pro Kraj Vysočina.

Omezení na mostě začalo oficiálně 17. dubna, skončí 11. října. Řidiči se s touto skutečností musejí smířit. Ti, kteří zde jezdí denně, už řešení našli. Projíždí pod mostem směrem od Havlíčkova Brodu po staré silnici přes Pohledské Dvořáky. „Nevím, jak dlouho se to bude místním líbit. Dřív tady projelo pár aut za den aut, dneska od rána je to jedno za druhým a rychlost přes obec nikdo nedodrží uje,“ říká stavitel Luboš Veselý před místní restaurací U Panských. Milanu Kubátovi se to nelíbí už teď. „Jezdím do Dvořáků do práce na kole. Teď v pondělí ráno kolem mě projelo během pár minut pět aut za sebou. Div mě nesmetli. Takže kolo brzy nechám doma,“ stěžuje si.

Řidiči, kteří jezdí od Příbyslavi do Havlíčkova Brodu mají možnost, když se chtějí koloně na mostě vyhnout, zvolit jinou trasu přes Dlouhou Ves. Protože ve středu 24. dubna dojde na Příbyslav, Pohled a Havlíčkův Brod k dalšímu omezení. Až do poloviny května bude silnice první třídy přes Pohled zavřená. Ti, kteří jinou cestu zvolit nemohou by měli, jak upozorňuje odbor dopravy města Havlíčkův Brod, s omezením počítat.

Most u osady Pohledští Dvořáci

SEKCE: Deník

KLÍČOVÁ SLOVA: silnice (1x), ředitelství (1x), silnic (1x), dálnic (1x), řsd (1x), kamionů (1x)

[Zpět na seznam](#)

3. Objem mezinárodní dopravy za 20 let vzrostl o 45 procent

12:05 | 22.04.24 | [Originál](#) | [Stáhnout](#)

Tisk • **ZDROJ:** České dopravní vydavatelství, s.r.o. - Dopravní noviny • **AUTOR:** (čtk) • **SUPERTÉMA:** ČESMAD BOHEMIA • **TÉMA:** ČESMAD BOHEMIA • **STRANA:** 2

SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Objem mezinárodní silniční dopravy v Česku za posledních 20 let po vstupu do EU narostl o 45 procent na 54,7 milionu tun. Vnitrostátní doprava naopak ve stejném období klesla o 11 procent na 379 milionů tun. Vyplývá to z informací minis terstva dopravy.

„Po vstupu do EU to naše silniční doprava využila a zažila velký boom, kdy převzala většinu vzájemné výměny zboží mezi námi a západními zeměmi. K rozvoji také přispělo znásobení vzájemné výměny zboží. Postupem času se do podobné pozice dostávají země z východní Evropy a jsou pro naše dopravce čím dál větší konkurencí,“ řekl mluvčí **Sdružení ČESMAD Bohemia** Martin Felix. V současnosti má v Česku euroricenci na provozování mezinárodní dopravy více než 70 000 nákladních aut. V roce 2004 bylo v Česku registrovaných zhruba 24 000 silničních tahačů, které tvoří největší část mezinárodní kamionové dopravy.

Objem mezinárodní dopravy za 20 let vzrostl o 45 procent

Objem mezinárodní silniční dopravy v Česku za posledních 20 let po vstupu do EU narostl o 45 procent na 54,7 milionu tun. Vnitrostátní doprava naopak ve stejném období klesla o 11 procent na 379 milionů tun. Vyplývá to z informací ministerstva dopravy.

„Po vstupu do EU to naše silniční doprava využila a zažila velký boom, kdy převzala většinu vzájemné výměny zboží mezi námi a západními zeměmi. K rozvoji také přispělo znásobení vzájemné výměny zboží. Postupem času se do podobné pozice dostávají země z východní Evropy a jsou pro naše dopravce čím dál vět-

ší konkurencí,“ řekl mluvčí Sdružení ČESMAD Bohemia Martin Felix. V současnosti má v Česku eurolicienci na provozování mezinárodní dopravy více než 70 000 nákladních aut. V roce 2004 bylo v Česku registrovaných zhruba 24 000 silničních tahačů, které tvoří největší část mezinárodní kamionové dopravy. (čtk)

SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE: Celá ČR

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Objem mezinárodní dopravy za 20 let vzrostl o 45 procent ([České dopravní vydavatelství, s.r.o.](#) - [Dopravní noviny, mluvčí, Celá ČR](#));

[Zpět na seznam](#)

4. VLADIMÍR STAROSTA (O.K. TRANS PRAHA) PRO DN Nechceme si nechat od politiků vnutit komplikovaná auta odtržená od reality

12:40 | 22.04.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk • ZDROJ: České dopravní vydavatelství, s.r.o. - Dopravní noviny • AUTOR: Milan Frydryšek • SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA • TÉMA: prezident • STRANA: 7

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

Silniční dopravci začínají být postupně tlačeni k lokálně bezemisním vozidlům. O přiblížení toho, jak oni sami vnímají tento tlak a jaký je jejich pohled na budoucnost kamionové dopravy, jsme požádali Vladimíra Starostu, jednatele společnosti O.K. Trans Praha a čestného prezidenta Sdružení ČESMAD Bohemia.

Jak se díváte na stupňující tlak na dopravce, aby se více zaměřili na lokálně bezemisní, především elektrická vozidla?

Když jsme jako dopravci dříve hovořili s výrobci vozidel, tak již tehdy jsme říkali, ať se víc ozýváme, že elektromobilita v těžké nákladní dopravě nepůjde tak rychle. Základy nedovedeme a je třeba it vrdé bojovat za reálná řešení.

Například v naší firmě O.K. Trans Praha již máme fotovoltaiku, která vyrábí několik málo megawatt hodin, a uvažujeme i o větrných elektrárnách, které by vyráběly desítky megawatt hodin. Nechcem e si totiž nechat od politiků vnutit velmi komplikované auto, a navíc si pak od monopolních dodavatelů kupovat energii za nepředvídatelnou cenu. Když bych přišel za ředitelem velkého podniku a nabízel mu dopravu za do budoucna nejasných cenových podmínek, tak mě vyhodí. Zákazníci po nás chtějí predikci, i oni mají různé závazky a pokud je neplní, jsou vystaveni sankcím, stejně jako my.

Vážíme si výrobců vozidel za to, jaká vozidla vyrábějí, ale musím říci, že jsme se, my dopravci i oni, dali hodně lacino a musíme se nějak bránit. A myslím si, že je naprosto jedno, zda má někdo 15 nebo 300 kamionů. Za uplynulých 35 let jsme dokázali, že umíme svou práci dělat dobře a jsme nedílnou součástí prosperující ekonomiky. A pokud někdo přijde s nesmysly, které nám naše podnik ání výrazně komplikují, tak já to dnes už dělat nemusím – pro mne je rozhodující svoboda.

Výrobci vozidel nebyli připuštěni k zásadní diskusi o normách Euro 7 a ohledně zakázku spalovacích motorů. Já osobně jim mám za zlé, že si ten prostor nevydobyli. My jako ČESMAD Bohemia si d okážeme sjednat schůzku jak na domácí scéně, tak v Bruselu relativně v horizontu dní, maximálně několika málo týdnů. Bohužel, v korporátním světě se často interně měsíc řeší, kdo bude na takové é svůj názor ve volbách. Jsem určitě pravicově smýšlející, proevropský – rozumějte pro Evropskou Unii a mám velmi rád přírodu. Nelíbí se mi postoje našich politiků - jedněch, co jen Evropu kritizují , a druhých, co se s ní v současné podobě víceméně ztotožňují. Potřebujeme tam osvěcené a sebevědomé lidi, kteří budou naopak svým názorem prostředím Evropské unie pragmaticky a reálně spol uformovat! Takové tam zatím nemáme.

Tlaky na obměnu floty lokálně bezemisní technikou v Evropě sílí. Jaká je podle vás cesta, jak těmto požadavkům vyhovět a zároveň nenarušit dopravní toky a chod ekonomiky ?

Bezemisní technika v současné době neexistuje a ještě dlouho existovat nebude. Nesdílím názor, že elektromotor je bezemisní. Copak nevyrobíme stále 70 procent elektrické energie postaru? Nee xistuje cesta, jak těmto požadavkům vyhovět na jedné straně a nenarušit dopravní toky a chod ekonomiky na straně druhé. Prostě až to celé dopadne, my běžní lidé budeme muset vyjádřit razantní é svůj názor ve volbách. Jsem určitě pravicově smýšlející, proevropský – rozumějte pro Evropskou Unii a mám velmi rád přírodu. Nelíbí se mi postoje našich politiků - jedněch, co jen Evropu kritizují , a druhých, co se s ní v současné podobě víceméně ztotožňují. Potřebujeme tam osvěcené a sebevědomé lidi, kteří budou naopak svým názorem prostředím Evropské unie pragmaticky a reálně spol uformovat! Takové tam zatím nemáme.

Pokládáte příklon k elektromobilitě, respektive k vodíku, v těžké nákladní dopravě za již nezvratný trend, nebo věříte, že nakonec uspěje požadavek na technologickou neutralitu a budou akceptovatelná i jiná řešení?

Jestli je to nezvratný trend? To, co vnímám, že musí být v budoucnu jiné, je, že úzká skupina lidí, rozumějte Evropská komise, nemůže diktovat ostatním skupinám lidí zákony s tak závažnými důsle dky pro ekonomiku a prosperitu firem a lidí. To vnímám jako zvrtný trend, který musí nastat.

V posledních letech se zvyšuje zájem o udržitelnost a ESG repor- ting. Jaký dopad to má na dopravní firmy? Jsou k některým krokům již tlačeny, a to jak legislativně, tak třeba z e strany svých zákazníků?

Současnou ekonomickou situace v Evropě nelze hodnotit jako pozitivní, všichni hledají úspory a novou míru efektivit. Výrobci vozidel nyní hledají zákazníky, kteří si ta elektrická nákladní a osobní a uta koupí. A moc se jim to nedaří. Jsme v O.K. Transu realisté, nikoliv iluzionisté. Naše nabídka musí být vždy především reálná a musí být skutečnou službou pro zákazníka, která pomůže i jeho pr ospérité, a nám musí umožnit generovat zisk. Pakliže vstoupí v platnost taková legislativa a takové požadavky zákazníků, které nám neumožní vystavět nabídku popsanou v předchozí větě, přijde ě as přehodnotit setrvání každého podnikatele v daném oboru.

Evropský parlament se letos vyslovil pro povolení větších souprav. Přispěl by podle vás tento krok ke snížení emisí, nebo by se, jak třeba tvrdí zástupci železniční dopravy, zvýš ilo množství zboží přepravovaného po silnici, došlo k narušení bezpečnosti provozu a k většímu poško zování komunikací? A na druhou stranu, v únoru v Brně na konferenci věn ované etručkům ministr dopravy zmínil, že by se celková hmotnost soupravy v ČR, která je nyní 48 tun, mohla snížit...?

Povolení větších souprav je určitě krok k lepší efektivitě přepravy zboží. K poškození infrastruktury nedojde, protože vozidla budou k tomu technicky přizpůsobena, budou mít větší počet náprav atd

Kdyby se zástupci železniční dopravy věnovali zdokonalování vlastní nabídky, tak jako to děláme vždy my, pravděpodobně by nemuseli dnes kritizovat jakýkoli svěží vítr pro silniční nákladní doprav u. Vnímám jejich postoje již třicet let jako stále stejné a při veškeré účtě to nejsou postoje vedoucí k prosperitě lidí v Evropě.

Snížení celkové hmotnosti soupravy ze 48 tun níže vůbec nerozumím. Nevím, co má přinést, byl by to každopádně krok proti efektivitě a proti ekologii.

Nechceme si nechat od politiků vnutit komplikovanou auta odtržená od reality

Bližší doprava začínají být postupně fláčky i lokální bezmírným vozidům. O přiblížení toho, jak oni sami vnímají tento tak a jak je jejich pohled na budoucnost kamionové dopravy, jsme požádali Vladimíra Starostu, jednatele společnosti O.K. Trans Praha a členho předsedy Světové CESMAD Bohemia.

Na otázku, jak se situace na českém trhu kamionové dopravy vyvíjí, odpovídá Vladimír Starosta: „V posledních letech se trh kamionové dopravy v Česku velmi rychle mění. V minulosti jsme byli hlavně v zahraničí, nyní se nám otevírají nové možnosti i doma. Vzhledem k tomu, že jsme v Evropské unii, můžeme konkurovat i v zahraničí. To je velká výhoda, kterou bychom neměli opouštět.“

Starosta dále komentuje situaci na trhu: „V současnosti je trh velmi konkurencí, což je dobře. Díky tomu se zlepšuje kvalita služeb a snižují se ceny. To je pozitivní vývoj. Nicméně, stále máme problémy s nedostatkem řidičů a s vysokými náklady na provoz. Tyto problémy musíme řešit, abychom mohli konkurovat na mezinárodním trhu.“

Starosta také zmíní budoucnost kamionové dopravy: „V budoucnu bychom chtěli rozvíjet nejen tradiční kamionovou dopravu, ale i nové technologie jako jsou elektrická vozidla nebo autonomní řízení. To nám umožní být konkurenceschopnější a efektivnější.“

Starosta uzavírá rozhovor: „Kamionová doprava je klíčová pro českou ekonomiku a my se jí chceme věnovat. Chceme být průkopníci a inovativní. Chceme být nejlepší a konkurovat na mezinárodním trhu.“



Vladimír Starosta, jednatele společnosti O.K. Trans Praha a členho předsedy Světové CESMAD Bohemia.

Starosta také komentuje situaci na trhu: „V současnosti je trh velmi konkurencí, což je dobře. Díky tomu se zlepšuje kvalita služeb a snižují se ceny. To je pozitivní vývoj. Nicméně, stále máme problémy s nedostatkem řidičů a s vysokými náklady na provoz. Tyto problémy musíme řešit, abychom mohli konkurovat na mezinárodním trhu.“

Starosta také zmíní budoucnost kamionové dopravy: „V budoucnu bychom chtěli rozvíjet nejen tradiční kamionovou dopravu, ale i nové technologie jako jsou elektrická vozidla nebo autonomní řízení. To nám umožní být konkurenceschopnější a efektivnější.“

Starosta uzavírá rozhovor: „Kamionová doprava je klíčová pro českou ekonomiku a my se jí chceme věnovat. Chceme být průkopníci a inovativní. Chceme být nejlepší a konkurovat na mezinárodním trhu.“

SEKCE: Komentáře

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Vladimír Starosta Foto: FX

MUTACE: Celá ČR

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

DUPLICITY (>70% SHODA): VLADIMÍR STAROSTA (O.K. TRANS PRAHA) PRO DN Nechceme si nechat od politiků vnutit komplikovaná auta odtržená od reality ([České dopravní vydavatelství](#), s.r.o. - Dopravní noviny, ČESMAD BOHEMIA, Celá ČR);

[Zpět na seznam](#)

5. ŘSD: Úprava křižovatky na silnici I/16 u Řepova vstupuje do další etapy

14:20 | 22.04.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

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

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

Další etapou pokračuje úprava vytižené světelné křižovatky na silnici I/16 u Řepova na Mladoboleslavsku. Práce se nyní přesouvají do severních partií křižovatky, blíže k průmyslové zóně.

V uplynulých týdnech stavba razantně pokročila. Pracovalo se převážně na frézování a pokládce asfaltových vrstev ve střední části křižovatky, v jízdním pásu ve směru od Mladé Boleslavy na Židně ves. V tomto směru byl zároveň zcela zrekonstruován chodník podél silnice, včetně povrchu zdejší autobusové zastávky. Na chodníku byla položena nová zámková dlažba. Na této straně křižovatky se rovněž buduje nový systém odvodnění. Hlavním cílem celé akce je zkapacitnění stávající průsečné světelné křižovatky silnic I/16 a místní komunikace u obce Řepov a zároveň oprava vozovky silnice I/16 v těchto místech. Celková délka upraveného a opravovaného úseku je 360 m. Každý den tudy projede na 17 tisíc vozidel, z toho **nákladní doprava** tvoří cca 16%. Zkapacitnění křižovatky bude docíleno prodloužením přípojovacího pruhu ve směru na Mladou Boleslav, který je vyznačen pomocí vodorovného dopravního značení. Dále bude prodloužen přípojovací pruh za křižovatkou ve směru na Jičín, což povede k rozšíření vozovky a úpravě přilehlého příkopu. Podél rozšířené komunikace bude nutné provést přeložku stávajícího kabelu CETIN. Silnice mezi křižovatkou a pruhem Plazy je po obou stranách lemována ocelovými svodidly, která budou v rámci rekonstrukce vyměněna za nová. Obnoveno a upraveno bude nakonec také vodorovné a svislé dopravní značení. Zároveň dojde k seřízení intervalů na semaforech, podle aktuální dopravní situace. Doprava je v místě stavby částečně omezena, rychlost je zde snížena na 50 km/h maximálně. Jak z průmyslové zóny, tak od Řepova je nadále možné odbočit pouze vpravo. Pro směr vlevo jsou motoristé naváděni provizorními dopravními značením závlečkem do míst blízkých okružní křižovatce, přes které se dostávají do příslušného směru. Zhotovitelem vybraným na základě veřejné soutěže je společnost SaM silnice a mosty a.s., která provede práce za nabídkovou cenu 19,41 mil. Kč bez DPH. Uvést celý úsek do provozu plánuje RSD v červnu.

SEKCE: Kraje, Města a obce

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

[Zpět na seznam](#)

6. MODERNÍ TRENDY TRANSFORMUJÍCÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU

14:35 | 22.04.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Tisk](#) • [ZDROJ:](#) Smart Connections s.r.o. - Svět průmyslu • [AUTOR:](#) NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava • [STRANA:](#) 19

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

Silniční **nákladní doprava** je neoddelitelnou součástí světové ekonomiky zajišťující plynulý pohyb zboží od výrobních center až po spotřebitele. Avšak v dnešní době, kdy se digitalizace stává hlavním hybatelem inovace, se tradice potkává s moderní technologií. Informační systémy se stávají klíčem k efektivitě, transparentnosti a udržitelnosti v silniční **nákladní dopravě**.

Podívejme se na některé z hlavních trendů, které ovlivňují silniční **nákladní dopravu** a formují její budoucnost.

Systémy pro sledování vozidel (GPS systémy)

GPS systémy umožňují sledovat polohu vozidel v reálném čase pomocí satelitního signálu. Tím umožňují dispečerům sledovat polohu a pohyb vozidel, což zvyšuje transparentnost a umožňuje lepší plánování tras a řízení dopravního provozu.

Systémy pro sledování nákladu (IoT senzory)

IoT senzory jsou využívány k monitorování stavu nákladu během přepravy. Tyto senzory mohou měřit různé parametry, jako je teplota, vlhkost, otřesy nebo náklon vozidla. Informace získané pomocí těchto senzorů umožňují sledovat stav nákladu a zajišťovat jeho bezpečnou přepravu.

Systémy pro plánování tras a logistiky

Tyto systémy využívají algoritmy a sofistikované modely pro plánování optimálních tras a řízení logistických procesů. Berou v úvahu různé faktory, jako jsou dopravní zácpy, časy doručení a předpověď počasí, aby minimalizovaly čas a náklady spojené s přepravou zboží.

Systémy pro správu skladování a skladovacích prostor

Systémy umožňují efektivní správu skladování zásob a skladovacích prostor. Zahrnují funkce jako je inventarizace, sledování pohybu zásob, optimalizace skladovacích podmínek a plánování zásob.

Systémy pro řízení řidičů a vozidel

Jsou systémy, které poskytují informace o výkonu řidičů a stavu vozidel. To zahrnuje sledování jízdního stylu, spotřeby paliva, stavu vozidla a plánování údržby. Tyto informace umožňují lepší řízení flotily a zlepšení bezpečnosti a efektivity provozu.

Systémy pro zákaznický servis a komunikaci

Takové systémy umožňují lepší komunikaci a interakci se zákazníky. Poskytují jim informace o stavu jejich zásilek, očekávaném čase doručení a umožňují řešení případných problémů.

Vzhledem k rychlému vývoji technologií a měnícím se potřebám trhu je pravděpodobné, že budoucí trend v silniční **nákladní dopravě** bude stále více zaměřen na digitalizaci, automatizaci a ekologickou udržitelnost. Dopravci, kteří budou schopni využít tyto moderní trendy, budou lépe připraveni na výzvy a příležitosti současného trhu a budou moci poskytovat lepší služby svým zákazníkům.



počasí, aby minimalizovaly čas a náklady spojené s přepravou zboží.

Systémy pro správu skladování a skladovacích prostor

Systémy umožňují efektivní správu skladování zásob a skladovacích prostor. Zahrnují funkce jako je inventarizace, sledování pohybu zásob, optimalizace skladovacích podmínek a plánování zásob.

Systémy pro řízení řidičů a vozidel

Jsou systémy, které poskytují informace o výkonu řidičů a stavu vozidel. To zahrnuje sledování jízdního stylu, spotřeby paliva, stavu vozidla a plánování údržby. Tyto informace umožňují lepší řízení flotily a zlepšení bezpečnosti a efektivity provozu.

Systémy pro zákaznický servis a komunikaci

Takové systémy umožňují lepší komunikaci a interakci se zákazníky. Poskytují jim informace

o stavu jejich zásilek, očekávaném čase doručení a umožňují řešení případných problémů.

Vzhledem k rychlému vývoji technologií a měnícím se potřebám trhu je pravděpodobné, že budoucí trend v silniční nákladní dopravě bude

stále více zaměřen na digitalizaci, automatizaci a ekologickou udržitelnost. Dopravci, kteří budou schopni využít tyto moderní trendy, budou lépe připraveni na výzvy a příležitosti současného trhu a budou moci poskytovat lepší služby svým zákazníkům.



SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE: Celá ČR

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (5x), dopravu (2x), dopravě (2x), doprava (1x)

[Zpět na seznam](#)

7. Trh s vodíkovými auty v USA výrazně oslabuje. Důvod je stejný jako v ČR

18:30 | 22.04.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Fdrive.cz - Články • [AUTOR:](#) Roman Havlín • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava

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

Hlavním problémem je nedostatečná infrastruktura a enormní cena vodíku. Budoucnost vodíkového pohonu visí alespoň u osobní dopravy na vlásku. Ohrožena je i **nákladní doprava**.

Vodíková technologie v osobní a **nákladní dopravě** prochází neustálým vývojem, ale ani to nestačí k tomu, aby se vodíkové vozy staly adekvátní alternativou ke klasickému elektromobilu. Důkazy m je nová studie, se kterou přichází mobilityportal.eu. V té se uvádí, že v USA aktuálně evidují 2 968 registrací vozidel s vodíkovými palivovými články za minulý rok. K dispozici jsou v Americe dva modely (Toyota Mirai a Hyundai Nexa), jenže problém je fakt, že je lze oficiálně zakoupit pouze v jedné konkrétní federální zemi. Tou je Kalifornie, což není jediný problém. Relativně nízké prodejní ceny a obou modelů lze přičíst nejen zastaralejší technologii ve srovnání s elektromobily, ale mnohem vážnějším důvodem je kritický nedostatek čerpacích stanic. Tento problém nicméně platí i pro ČR, kdy se jediná plnohodnotná čerpací vodíková stanice nachází v Praze.

Pro bližší přiblížení problému stačí uvést, že Severní Amerika se v současnosti může pochlubit pouze stovkou čerpacích stanic na vodík. 92 se jich nachází v USA (75 v Kalifornii) a 8 v Kanadě. Tat o čísla ukazují jistou regionální převahu. Některé ze stanic v Kalifornii navíc za poslední rok evidovaly provozní problémy, a proto byly dočasně uzavřeny. To způsobuje další problémy s provozem dvou díkových vozidel a nepříspěvá to k jejich popularitě. Pokles prodeje za letošní období oproti tomu loňskému je vlastně tak trošku očekávaný. A kdo si snad myslí, že český trh je na tom kvůli ceně vo díky 499 Kč za jeden kg špatně, měl by se podívat na cenu vodíku v Kalifornii. Tam lze aktuálně načerpat jeden kilogram za 36 dolarů (v přepočtu 854 Kč). To je naprosto příšerná cifra, kvůli které se provoz Toyoty Mirai vyplácí v podobném stylu, jako by si někdo pořídil benzínový supersport.

Trh s vozidly na vodíkové palivové články zkrátka čelí složitému souboru výzev od nedostatečné infrastruktury až po klesající zájem spotřebitelů, jež je ovlivněný rostoucími cenami vodíku. Vzhledem k tomu, že trh s elektrickými vozidly stále roste, budoucnost automobilů s vodíkovými palivovými články visí na vlásku a je otázkou, zda nakonec vodík nezůstane jen v **nákladní dopravě**. I ta je ale le částečně ohrožena, protože výše zmíněné důvody platí i pro nákladní vozidla využívající tento typ pohonu.

SEKCE: Auto-moto

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (3x), dopravě (2x), doprava (1x)

[Zpět na seznam](#)

8. Na dálnici D1 se budou opravovat tři mosty, oprava prvního u Bravantíc už začala

02:18 | 23.04.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ:](#) Prumyslides.cz - Doprava • [AUTOR:](#) NEZNÁMÝ • [SUPERTÉMA:](#) Doprava • [TÉMA:](#) Nákladní doprava

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

Bravantice - Na dálnici D1 na Novojičínsku začala oprava mostu na hranici obcí Velké Albrechtice a Bravantice. Potrvá pět měsíců. Za týden začne o několik kilometrů dál ve směru na Olomouc oprava dalších dvou mostů, v Kujavách a v Bělotině na Přerovsku.

Ve všech opravovaných úsecích musí řidiči počítat s jízdou ve dvou pruzích a snížením rychlosti. Rekonstrukce mostů přijdou dohromady na 288 milionů korun. Novinářům to řekl mluvčí Ředitelství silnic a dálnic Jan Rýdl.

První most je dlouhý 650 metrů. "Pracujeme nejenom na mostě, ale pracujeme rekonstrukčně i na takzvaných předpolích mostní konstrukce. Asfalt, respektive ten povrch, má odslouženo kolem 16

let," řekl Rýdl. Uvedl, že podle posledního sčítání dopravy místem denně projede v průměru 28.000 vozidel, přičemž čtvrtinu z toho tvoří těžká **nákladní doprava**.

"Momentálně máme na stavbě dva těžké kolové bagry. Jeden bude dočišťovat živičné vrstvy a druhý se připravuje na pondělí na demolice říms," řekl Aleš Kičmer ze společnosti M - Silnice, která má opravu na starosti.

Rekonstrukce se bude dělat na dvě etapy. "Každá z těch etap, protože je třeba tu rekonstrukci mostu provést do hloubky, tak zabere pět měsíců. V letošní stavební sezoně provedeme pás směrem na Ostravu," řekl mluvčí ŘSD. Po zimní přestávce se bude opravovat druhá polovina mostu, tedy část ve směru na Olomouc, a doprava se přesune na už opravenou polovinu.

"Jezdí se dvěma jízdními pruhy v každém směru a jezdí se sníženou rychlostí, řidiči to respektují a zácpy se tady netvoří," řekl Rýdl. Uvedl, že uvedený dopravní režim už ŘSD vyzkoušelo loni při opravě první poloviny mostů v Kujavách a Bělotíně.

Pět měsíců je podle Rýdla pro opravu mostů nejkratší možná doba. "My jsme ve výběrovém řízení nesoutěžili výhradně jenom na potenciální nejnižší cenu, ale zároveň jsme velký prostor při hodnocení dávali možnosti zkrácení harmonogramu. Původní předpoklad, s kterým počítal projektant jako s možným, byl o více než měsíc delší. To znamená skutečně těch pět měsíců je, pokud jde o čas, hospodárná a velmi vstřícná doba," řekl Rýdl.

ŘSD už dříve uvedlo, že na mostě byly závady, jako jsou trhliny ve vozovce, vyjeté koleje, místní poklesy, zatékání do nosné konstrukce, nerovnosti na horní ploše betonové mostovky či nedostatečná přilnavost izolace k podkladu. Součástí opravy bude nahrazení mostního svršku, revize mostních závěrů, čištění a údržba kanalizace, zábradlí i protihlukových stěn.

23.04.2024 Zdroj: ČTK

SEKCE: Doprava a logistika

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

Monitoring médií

© 2024 MAXIMUS | office@maximusweb.cz | +420 777 706 476 | www.maximusweb.cz