

Počet výstupů:
7 + 33
(originál + duplicity)

ČESMAD BOHEMIA (3)

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

Doprava (1)

Nákladní doprava (1)

Okamžitý report (3)

Okamžitý report (3)

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (3)

Téma: ČESMAD BOHEMIA (1)

Nahoru

1. Česku se nedaří přesouvat nákladní dopravu na koleje. Děje se přesný opak • Fdrive.cz - Články [Originál](#)

Téma: mluvčí (1)

Nahoru

2. Místa pro kamiony ztěžují obce i voda • MAFRA, a.s. - MF DNES [Originál](#)

Téma: tajemník (1)

Nahoru

3. Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží • VLTAVA LABE MEDIA a.s - Českobudějovický deník [Originál](#)

Supertéma: Doprava (1)

Téma: Nákladní doprava (1)

Nahoru

4. ŘSD: Začínáme s opravou dálnice D6 mezi Kamennými Žehrovicemi a Družcem • Kladnodnes.cz - Články [Originál](#)

Supertéma: Okamžitý report (3)

Téma: Okamžitý report (3)

Nahoru

5. ŘSD chce na silnici přidat třetí pruh. Soustředíte se na dálnice, radí experti • Tnbiz.cz - Články [Originál](#)

6. MF DNES regionální - strana 1 (automat) • MAFRA, a.s. - MF DNES (automat) [Originál](#)

7. Novojičínský deník - strana 5 (automat) • VLTAVA LABE MEDIA a.s - Novojičínský deník (automat) [Originál](#)

[Zpět na seznam](#)

1. Česku se nedaří přesouvat nákladní dopravu na koleje. Děje se přesný opak

14:01 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • ZDROJ: Fdrive.cz - Články • AUTOR: Ladislav Čermák • SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA • TÉMA: ČESMAD BOHEMIA • AKTUALIZOVÁNO: 1x
SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Snahy ulehčit silnicím od kamionů ve prospěch ekologičtějších vlaků se minuly účinkem Po českých kolejích jezdí nejméně nákladu za posledních deset let Zato dálnice i silnice praskají ve švech pod náporom nákladních aut

Největší tuzemský železniční dopravce ČD Cargo spolu s dalšími firmami ze stejného oboru odvezl podle Hospodářských novin za první pololetí roku 2024 celkem 15,91 miliardy hrubých tunokilometrů (hrtkm). Toto na první pohled imaginární číslo má jednoduché vysvětlení; jedná se o hmotnost přepraveného zboží, vynásobenou vzdáleností. V meziročních porovnáních je dokonce horší, než v roce 2020, kdy udeřila covidová pandemie. Tehdy totiž české nákladní vlaky odvezly 15,92 hrtkm. Rok předtím to ovšem bylo 17,88 hrtkm a ještě v roce 2022 pak 17,47 hrtkm.

Tento stav má jasné příčiny; zaprvé celoevropský trend spotřebitelského pesimismu a následného omezování importu, zadruhé se v Česku sešlo hned několik faktorů, nepříznivě působících na objemy přeprav. Kromě utlumování těžby i spotřeby uhlí, v jehož přepravě hraje železnice absolutní prím, jsou to také problémy ocelárny Liberty Steel, která rovněž vytěžovala železnici velmi zajímavými zakázkami. Končí také vozba vytěženého kalaminního dřeva, které dávalo železničním přeprávcům pěkné příjmy a dokonce obnovilo nakládku i na některých menších stanicích, kde se nic podobného už léta předtím nedělo.

Potud lze hovořit o vnějších vlivech, jenže železnici hází klacky pod nohy i subjekty, které by ji měly spíše podporovat. Například Správa železnic prosadila zavedení jednotného evropského železničního zabezpečovače ETCS už od roku 2025, tedy v nejbližším možném termínu, i když nám evropské orgány dávaly čas až do roku 2030. Navíc v nejpřísnější podobě tzv. výhradního provozu, tedy bez výjimek pro vozidla, kterým chybí mobilní část ETCS. A to znamená velký problém pro řadu soukromých dopravců, provozujících starší, nicméně stále vyhovující vozidla závislé i nezávislé traťové. Montáž mobilní části ETCS na jediné hnací vozidlo totiž v současné době kvůli extrémní poptávce, omezeným výrobním kapacitám a drahému softwaru může vyjít i na 20 milionů korun. A to je zpravidla výrazně více, než činí zůstatková hodnota celé lokomotivy. Nehledě na fakt, že na některá starší vozidla není montáž vůbec možná.

Výše poplatků za použití železnice je navíc u nás oproti zpoplatnění silnicí a dálnic nepřiměřeně vysoká. Tvrdí to aspoň sdružení železničních dopravců Žesnad. Konkurenční Česmad, který sdružuje je pro změnu silniční dopravce, s tím pochopitelně nesouhlasí, a neúspěchy kolejové konkurence svádí na nízkou kapacitu infrastruktury, což je argument, který je u nás bohužel pravdivý. Nicméně čísla hovoří spíše ve prospěch Žesnada, vláda s tím však bohužel neplánuje aktuálně nic dělat. Argument? Obdobný, jako u Česmadu. Podle aktuálního ministra dopravy Kupky současná železniční síť neumožňuje tak operativní dopravu. Zároveň ovšem Správa železnic při rekonstrukcích nádraží snižuje počet kolejí a často znemožňuje nakládku tím, že likviduje koleje nejen manipulační, ale i k nakládacím rampám. Udělala to třeba ve stanicích Mikulášovice dolní nádraží uprostřed kúrovcové kalamity, takže tamější rampa posloužila jen jako mezisklad kulatiny pro nakládku kamionů.

Výsledky tohoto stavu vidíme všichni. Kamionů totiž podle Hospodářských novin například na dálnici D1 mezi roky 2010 a 2020 přibýlo 65 %. Dokonce došlo k relativnímu zlevnění; česká a německá vláda totiž minulou zimu zavedly mýtný příplatek kvůli vyšší produkci CO2. Zatímco Německo tak zvýšilo mýtné téměř o 80 %, Česko jen o 15 %. Výsledek? Prudký nárůst tranzitu přes Českou republiku. Není divu; aktuální mýtné pro nejběžnější silniční dopravu, tedy s pěti nápravami, tahačem Euro 6 a tzv. středními emisemi totiž v ČR činí 5,59 Kč/km, zatímco v Německu je to 8,90 Kč a v Rakousku dokonce 11,95 Kč, tedy více než dvojnásobek oproti Česku.

A tak zatímco podle Bílé knihy dopravy, vydané Evropskou komisí v roce 2011, se mělo do roku 2030 celkem 30 % silniční přepravy nákladů nad 300 km převést na jiné módy, především železnici a lodě, a v roce 2050 už by to měla být polovina, v tuzemské praxi se děje přesný opak. Zatímco na lokomotivy se práší v depech, protože jim ubývá práce, kamiony získávají rostoucí podíl na trhu. Zatímco v roce 2015 patřila železnici přesně pětina hrubých tunokilometrů, v roce 2022 už to bylo jen 19,3 %. Vláda prý pro železnici hledá nové příležitosti, například přepravu odpadu. Automobilky y rovněž přesouvají přepravu na koleje, protože se začíná sledovat uhlíková stopa každého vyrobeného auta a některé státy, například Francie, už podle tohoto kritéria odstupňovaly i nárok na dotační. Železnice, ačkoliv se po liberalizaci trhu stala vysoce konkurenčním hřištěm, však přesto přepravuje stále méně a směřuje ke konsolidaci trhu.

KLÍČOVÁ SLOVA: Česmad (1x)

DUPLICITY (>70% SHODA): Česku se nedaří přesouvat nákladní dopravu na koleje. Děje se přesný opak ([Fdrive.cz - Články, Okamžitý report](#));

[Zpět na seznam](#)

■ 2. Místa pro kamiony ztěžují obce i voda

23:30 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk ● **ZDROJ:** MAFRA, a.s. - MF DNES ● **AUTOR:** Oldřich Haluza redaktor MF DNES ● **SUPERTÉMA:** ČESMAD BOHEMIA ● **TÉMA:** mluvčí ● **STRANA:** 1
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Snahy o nové odpočívky na jihu Moravy často komplikuje odpor místních. Problém s nedostatkem ploch prohlubuje rozšíření D1.

JIŽNÍ MORAVA Když řidiči kamionů u Mikulova nemohou přejít na rakouskou stranu, třeba kvůli státnímu svátku, odstavují vozy takřka kdekoliv. Ve snaze zaparkovat přitom vjíždějí i do obcí přilehajících k silnici první třídy – Dolních Dunajovic, Pasohlávek či Perné – a komplikují tam život. Místní i proto vyhlíží roky slibovanou dostavbu dálnice D52. Jak se však k jejich překvapení nedávno ukázalo, součástí plánu není ani jedna odpočívka pro nákladní vozy. Těchto prostor je přitom už dnes na jihu Moravy zoufalý nedostatek. „Při uzavřené hranici jsou kamiony obložené silnice pomal u až do Pasohlávek,“ povzddechla si už na projednání dostavby D52 starostka Pasohlávek Martina Dominová (nez.). Silničáři se snaží ujistovat, že jsou si nutnosti vytvoření odpočívky na zbytku D5 2 vědomi. Řešit ji hodlají samostatně. Proces přípravy a povolování však označují za podobně náročný jako u případé dálnice, často se setkávají s odporem v daném území. Zatím každopádně nev ybrali konkrétní místo. Jedno se však přece jen rýsuje, navrhl jim ho senátor a bývalý starosta Mikulova Rostislav Košťál (ODS). „Jedná se o lokalitu bývalé celnice a okolní pozemky. Při dobré vůli a možnostech by se tam odpočívka dala postavit,“ míní.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) je se soukromým investorem u hranic v kontaktu. „Čekáme na oficiální předložení projektu, jsme ochotni mu vyjít vstříc,“ hlásí ředitel brněnského závodu ŘSD David Fiala. Právě odpočívka u Mikulova by silničářům vytrhla trn z paty. Posloužila by nejen pro dostavovanou část D52, ale i pro už dávno fungující úsek mezi Pohofelcemi a Brnem. Z plánované odpočívky u pohofelické místní části Smolín totiž ŘSD vycouvalo a existující vedle Rajhradu musí ustoupit mimoúrovňové křižovatce, jež vznikne coby součást jižní tangenty propojující D52 s D2. Velké o doručivadlo u Smolína mělo po obou stranách nabídnout dohromady 482 stání pro osobní i nákladní auta. Jako problém se však ukázal chybějící zdroj vody, vzdálený víc než dva kilometry. A také o doruč místních. „Lidé ze Smolína ruch z dálnice slyší neustále. Odpočívka by sice byla relativně daleko, ale ne tak, aby pro ně neznamenal negativní dopady. Neměli z ní dobrý pocit,“ vysvětluje starosta Pohofelc Miroslav Novák (ODS).

Protestuje až 90 procent obcí Tamní negativní postoj dokumentuje hlavní problém, na který silničáři při přípravě narážejí velice často. „Ve víc než 90 procentech případů se setkáme se zásadní m odporem blízkých obcí, aby byly odpočívky v jejich katastru. Plány někde kritizují také ekologičtí aktivisté,“ podotýká mluvčí ŘSD Lucie Trubelíková. Zrovna přivítivé se na plány na rozšíření existující odpočívky Zelenáček netváří ani ve Velkých Němčicích na Břeclavsku. Tam kapacitu dohromady na obou krajích D2 navýší na téměř dvojnásobek, konkrétně 224 stání. Vlastní přínos ale místní n evidí. Radnice poukazovala na problém s odpadními vodami.

„Pro nás je důležité, aby z odpočívky odtékala do vodoteče voda, když ne úplně čistá, tak alespoň odpovídající normám,“ říká starosta městyse Pavel Nápravník (nez.) s tím, že žádali častější kontroly. Někteří zmiňovali i hluchost, prašnost nebo nežádoucí větší množství aut. „Musíme spoléhat na policii, aby tam nebyla zvýšená kriminalita,“ dodává Nápravník. Práce na zkapacitnění odpočívky mají začít v listopadu, vyjdou na bezmála 350 milionů korun bez daně. Na dálnicích v okolí Brna zůstává poslední novou odpočívku obří autopark v Ostrovačicích. Funguje od roku 2017 a pro kamiony nabízí 315 stání.

Nepomáhají ani práce na D1 Ani tato plocha ale nedokázala vyřešit letitý problém s nedostatkem míst. V současnosti jej navíc prohlubuje rozšiřování dálnice D1 na šest pruhů. Řidiči často na dlo uhé hodiny uváznou v kolonách, což jim komplikuje povinné bezpečnostní přestávky. I proto stojí, kde se dá – v zálevích pro nouzové zastavení, odstavných pruzích, na vyšrafovaných místech u čerpacích stanic nebo vjezdech z dálnice. „Kvůli tvoření kolon kamionů jak na D1 v obou směrech, tak na D2 ve směru na Brno skutečně došlo k navýšení nesprávně odstavených nákladních vozů,“ p otvrzuje policejní mluvčí Bohumil Maláček. Policisté mohou takovým řidičům uložit na místě pokutu až tři a půl tisíce korun. „Když kamion takhle odstaví a překáží, vytváří tím navíc nebezpečné situace při objíždění pro ostatní šoféry,“ upozorňuje jihomoravský expert na bezpečnost dopravy Pavel Čížek. Podle **mluvčího** sdružení dopravců **Česmad Bohemia Martina Felixe** dlouhodobě na české dálniční síti chybí asi dva tisíce míst pro kamiony a manko se snižuje pomalým tempem. Dodává, že komplikace spojené s rozšiřováním D1 dosahují obřích rozměrů. „Každý den vznikají mnohá ahodinová zácpa. Je to už středoevropský problém. Je otřesná představa, že práce potrvají ještě několik let. Nedá se dobře plánovat, nedá se to obejít. To, co u Brna prostojíme v kolonách, jsou sto vky milionů,“ zdůrazňuje. Kromě dálnice rozšířené na tři pruhy v každém směru pomůže kamionům také nová odpočívka na území Brněnských Ivanovic. Vznikne naproti už existující odstavné plochy y, jež zároveň dostane větší kapacitu. Práce plánuje ŘSD spustit za tři roky. Podobný model si ještě předtím vyzkouší u Vyškova.

Místa pro kamiony ztěžují obce i voda

Snahy o nové odpočívky na jihu Moravy často komplikuje odpor místních. **Problém s nedostatkem ploch** prohlubuje rozšíření D1.

Oldřich Haluza
redaktor MF DNES

JIŽNÍ MORAVA Když řidiči kamionů u Mikulova nemohou přejít na rakouskou stranu, třeba kvůli státnímu svátku, odstavují vozy takřka kdekoliv. Ve snaze zaparkovat přitom vjíždějí i do obcí přilehajících k silnici první třídy – Dolních Dunajovic, Pasohlávek či Perné – a komplikují tam život. Místní i proto vyhlíží roky slibovanou dostavbu dálnice D52. Jak se však k jejich překvapení nedávno ukázalo, součástí plánu není ani jedna odpočívka pro nákladní vozy. Těchto prostor je přitom už dnes na jihu Moravy zoufalý nedostatek. „Při uzavřené hranici jsou kamiony obložené silnice pomal u až do Pasohlávek,“ povzddechla si už na projednání dostavby D52 starostka Pasohlávek Martina Dominová (nez.). Silničáři se snaží ujistovat, že jsou si nutnosti vytvoření odpočívky na zbytku D52 vědomi. Řešit ji hodlají samostatně. Proces přípravy a povolování však označují za podobně náročný jako u případé dálnice, často se setkávají s odporem v daném území. Zatím každopádně nev ybrali konkrétní místo. Jedno se však přece jen rýsuje, navrhl jim ho senátor a bývalý starosta Mikulova Rostislav Košťál (ODS). „Jedná se o lokalitu bývalé celnice a okolní pozemky. Při dobré vůli a možnostech by se tam odpočívka dala postavit,“ míní.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) je se soukromým investorem u hranic v kontaktu. „Čekáme na oficiální předložení projektu, jsme ochotni mu vyjít vstříc,“ hlásí ředitel brněnského závodu ŘSD David Fiala. Právě odpočívka u Mikulova by silničářům vytrhla trn z paty. Posloužila by nejen pro dostavovanou část D52, ale i pro už dávno fungující úsek mezi Pohofelcemi a Brnem. Z plánované odpočívky u pohofelické místní části Smolín totiž ŘSD vycouvalo a existující vedle Rajhradu musí ustoupit mimoúrovňové křižovatce, jež vznikne coby součást jižní tangenty propojující D52 s D2. Velké o doručivadlo u Smolína mělo po obou stranách nabídnout dohromady 482 stání pro osobní i nákladní auta. Jako problém se však ukázal chybějící zdroj vody, vzdálený víc než dva kilometry. A také odpor místních. „Lidé ze Smolína ruch z dálnice slyší neustále. Odpočívka by sice byla relativně daleko, ale ne tak, aby pro ně neznamenal negativní dopady. Neměli z ní dobrý pocit,“ vysvětluje starosta Pohofelc Miroslav Novák (ODS).

Protestuje až 90 procent obcí Tamní negativní postoj dokumentuje hlavní problém, na který silničáři při přípravě narážejí velice často. „Ve víc než 90 procentech případů se setkáme se zásadním odporem blízkých obcí, aby byly odpočívky v jejich katastru. Plány někde kritizují také ekologičtí aktivisté,“ podotýká mluvčí ŘSD Lucie Trubelíková. Zrovna přivítivé se na plány na rozšíření existující odpočívky Zelenáček netváří ani ve Velkých Němčicích na Břeclavsku. Tam kapacitu dohromady na obou krajích D2 navýší na téměř dvojnásobek, konkrétně 224 stání. Vlastní přínos ale místní n evidí. Radnice poukazovala na problém s odpadními vodami.

„Pro nás je důležité, aby z odpočívky odtékala do vodoteče voda, když ne úplně čistá, tak alespoň odpovídající normám,“ říká starosta městyse Pavel Nápravník (nez.) s tím, že žádali častější kontroly. Někteří zmiňovali i hluchost, prašnost nebo nežádoucí větší množství aut. „Musíme spoléhat na policii, aby tam nebyla zvýšená kriminalita,“ dodává Nápravník. Práce na zkapacitnění odpočívky mají začít v listopadu, vyjdou na bezmála 350 milionů korun bez daně. Na dálnicích v okolí Brna zůstává poslední novou odpočívku obří autopark v Ostrovačicích. Funguje od roku 2017 a pro kamiony nabízí 315 stání.

Nepomáhají ani práce na D1 Ani tato plocha ale nedokázala vyřešit letitý problém s nedostatkem míst. V současnosti jej navíc prohlubuje rozšiřování dálnice D1 na šest pruhů. Řidiči často na dlo uhé hodiny uváznou v kolonách, což jim komplikuje povinné bezpečnostní přestávky. I proto stojí, kde se dá – v zálevích pro nouzové zastavení, odstavných pruzích, na vyšrafovaných místech u čerpacích stanic nebo vjezdech z dálnice. „Kvůli tvoření kolon kamionů jak na D1 v obou směrech, tak na D2 ve směru na Brno skutečně došlo k navýšení nesprávně odstavených nákladních vozů,“ p otvrzuje policejní mluvčí Bohumil Maláček. Policisté mohou takovým řidičům uložit na místě pokutu až tři a půl tisíce korun. „Když kamion takhle odstaví a překáží, vytváří tím navíc nebezpečné situace při objíždění pro ostatní šoféry,“ upozorňuje jihomoravský expert na bezpečnost dopravy Pavel Čížek. Podle **mluvčího** sdružení dopravců **Česmad Bohemia Martina Felixe** dlouhodobě na české dálniční síti chybí asi dva tisíce míst pro kamiony a manko se snižuje pomalým tempem. Dodává, že komplikace spojené s rozšiřováním D1 dosahují obřích rozměrů. „Každý den vznikají mnohá ahodinová zácpa. Je to už středoevropský problém. Je otřesná představa, že práce potrvají ještě několik let. Nedá se dobře plánovat, nedá se to obejít. To, co u Brna prostojíme v kolonách, jsou stovky milionů,“ zdůrazňuje. Kromě dálnice rozšířené na tři pruhy v každém směru pomůže kamionům také nová odpočívka na území Brněnských Ivanovic. Vznikne naproti už existující odstavné plochy, jež zároveň dostane větší kapacitu. Práce plánuje ŘSD spustit za tři roky. Podobný model si ještě předtím vyzkouší u Vyškova.



Kam s nimi? Odstavené kamiony komplikují život lidem v obcích kolem silnice D52 na Moravě. Foto: Janoš Šesták, MAFRA

odstavěcích. Funguje od roku 2017 a pro kamiony nabízí 315 stání. „Pro nás je důležité, aby z odpočívky odtékala do vodoteče voda, když ne úplně čistá, tak alespoň odpovídající normám,“ říká starosta městyse Pavel Nápravník (nez.) s tím, že žádali častější kontroly. Někteří zmiňovali i hluchost, prašnost nebo nežádoucí větší množství aut. „Musíme spoléhat na policii, aby tam nebyla zvýšená kriminalita,“ dodává Nápravník. Práce na zkapacitnění odpočívky mají začít v listopadu, vyjdou na bezmála 350 milionů korun bez daně. Na dálnicích v okolí Brna zůstává poslední novou odpočívku obří autopark v Ostrovačicích. Funguje od roku 2017 a pro kamiony nabízí 315 stání.

odstavěcích. Funguje od roku 2017 a pro kamiony nabízí 315 stání. „Pro nás je důležité, aby z odpočívky odtékala do vodoteče voda, když ne úplně čistá, tak alespoň odpovídající normám,“ říká starosta městyse Pavel Nápravník (nez.) s tím, že žádali častější kontroly. Někteří zmiňovali i hluchost, prašnost nebo nežádoucí větší množství aut. „Musíme spoléhat na policii, aby tam nebyla zvýšená kriminalita,“ dodává Nápravník. Práce na zkapacitnění odpočívky mají začít v listopadu, vyjdou na bezmála 350 milionů korun bez daně. Na dálnicích v okolí Brna zůstává poslední novou odpočívku obří autopark v Ostrovačicích. Funguje od roku 2017 a pro kamiony nabízí 315 stání.

SEKCE: Doprava a logistika
PDF POPIS OBRÁZKŮ: Kam s nimi? Odstavené kamiony komplikují život lidem v obcích kolem silnice D52 na Vídeň.

MUTACE: Jihomoravský kraj

KLÍČOVÁ SLOVA: mluvčího (1x), Česmad (1x), bohemia (1x), martina (1x), felice (1x)

DUPLICITY (>70% SHODA): Místa pro kamiony ztěžují obce i voda ([MAFRA, a.s. - MF DNES, Institut, Jihomoravský kraj](#)); Místa pro kamiony ztěžují obce i voda ([MAFRA, a.s. - MF DNES, ČESMAD BOHEMIA, Jihomoravský kraj](#));

[Zpět na seznam](#)

■ 3. Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží

23:25 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk ● **ZDROJ:** VLTAVA LABE MEDIA a.s - Českobudějovický deník ● **AUTOR:** MIROSLAV ELSNIC ● **SUPERTÉMA:** ČESMAD BOHEMIA ● **TÉMA:** tajemník ● **STRANA:** 5
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Od roku 2027 začne v Česku a dalších členských státech Evropské unie platit nová norma ETS 2. Ta mimo jiné rozšiřuje systém emisních povolenek. Jejich nakupování se nebude vztahovat pouze na průmysl a energetiku, ale také na dopravu a paliva. Podle Deníkem oslovených expertů kvůli tomu vzroste cena benzínu a nafty skokově o dvě až čtyři koruny. Vyřazeno však není ani prudiš zdražení.

Motoristé v Česku si v polovině července kupovali litr nafty za průměrných bezmála sedmatřicet korun. Litr benzínu Natural 95 v průměru za 38,40 koruny. Už to se některým řidičům zdá hodně. Ra ději by vrátili ceny z jara loňského roku, kdy se na některých čerpacích stanicích prodával litr nafty pod hranici třiceti korun. „Oproti současným cenám jsem tehdy ušetřil za dojíždění do práce zhrub a dvanáct stovek,“ řekl řidič Pavel Hájek na čerpací stanici v Rakovníku. Jenže na zásadní zlevnění pohonných hmot mohou lidé do budoucna zapomenout. Kvůli rozšiřování systému emisních povolenek při zavádění evropské normy ETS 2 ceny naopak porostou.

BRUTÁLNÍ ZÁSAH DO TRHU? Zatímco nyní musí odpušky za znečišťování ovzduší nakupovat například uheľné či plynové elektrárny nebo průmyslové podniky, nově se mají vztahovat i na dopravu, pohonné hmoty a paliva pro vytápění domácností. Novinka má začít platit od roku 2027.

„Navýšení cen paliv se bude pohybovat mezi dvěma až čtyřmi korunami. Velmi těžce se to ale odhaduje, protože trh s pohonnými hmotami nikdy nepracoval s emisními povolenkami. Navíc zatím je m vime, jak máme povolenky mechanicky vykazovat. Ale od koho je koupíme a jak bude fungovat trh, je zatím neznámou. Bude to ale brutální zásah do trhu,“ myslí si předseda SČS – Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček.

Nárůst cen v podobném rozsahu předpokládají i experti. „Zdražení se bude do značné míry odvíjet od ceny emisní povolenky ETS 2 s dohodnutým stropem 45 euro za tunu oxidu uhličitého. Taková cena by odpovídala zdražení pohonných hmot o dvě až tři koruny za litr. Nové emisní povolenky budou zavedeny po celé Evropě, takže pohonné hmoty budou zdražovat i v jiných evropských zemích. Relativně by tedy v Česku paliva nemusela být dražší,“ podotkl analytik společnosti XTB Jiří Tyleček.

DOPRAVNÍ CHUDOBA Zavedení emisních povolenek se nedotkne pouze motoristů. Pociťí ho všichni. V Česku je totiž stále zboží přepravováno z dřívější většiny kamionovou dopravou. „Bezpochy by také ke zvýšení ceny dopravy, což se promítne zcela logicky do cen komodit. Navíc norma ETS 2 se vztahuje i na paliva určená k vytápění. Takže domácnosti topící plynem, topným olejem, ale i uhlím si podle připlátí. Nejen za palivo, ale i za dopravu,“ upozornil Ivo Drahotský z Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice.

Přitom poznamenal, že zdražení paliv od roku 2027 nemusí být konečné. „Může být i vyšší. Záleží, jaká bude situace na trhu s povolenkami. Současné odhady vycházejí z cen emisních povolenek v loňském roce,“ upozornil Drahotský.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Zároveň se obává, že zvyšování ceny paliv povolenkami a tlak na elektromobilitu dopadne především na lidi žijící na vesnicích. „Mluví se už o dopravní chudobě postihující hlavně odlehlejší oblasti, kde není reálné zajistit dostatečně pružnou hromadnou dopravu. Jde o energetické nároky málo využitých vozidel, které se dají poněkud snížit, ale zdaleka ne eliminovat lepším řízením dopravy n a objednávkou nebo sdílením vozidel,“ popsal Macek.

VLÁDA PROJEDNÁVÁNÍ ODLOŽILA Dopravci odhadují, že zdražení z jejich strany bude zhruba kopírovat zdražení pohonných hmot. „Při ceně povolenky 15 eur (nyní kolem 380 korun) za tunu oxidu uhličitého u nafty to bude pro kamion zdražení o zhruba korunu na kilometr. Dosáhne-li cena povolenky stropu 45 eur (kolem 1140 korun) za tunu skleníkového plynu nebo více, bude každý kil ometr o tři a více koruny dražší. To se samozřejmě promítne do cen,“ upozornil **generální tajemník** sdružení dopravců **ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř**.

Tři dokumenty týkající se Green Dealu, neboli Zelené dohody pro Evropu, mezi nimž je i zavádění emisních povolenek na dopravu a fosilní paliva od roku 2027, měla začít projednávat vláda. Nakonec vše po upozornění ekonómů a médií ale odložila.

Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží

Od roku 2027 začne v Česku a dalších desítkách států Evropské unie platit nová norma ETS 2. Je to mnohem jasnější systém emisních povolenek, jejichž nakupování se nebudou vztahovat pouze na průmysl a energetiku, ale také na dopravu a paliva. Podle desítek odborných expertů kvůli tomu vzroste cena benzinu a nafty o dvě až tři koruny. Výsledkem však není ani předsí adražení.

MIROSLAV ELŠANEC

Moskva v Česku si v povolenkách čenění kupovat litr nafty na pohonné hmoty benzínové kromě 19,12 Kč za litr (včetně 19,12 Kč za litr) a 18,40 Kč za litr (včetně 18,40 Kč za litr) v průměru za 18,40 Kč za litr. To se v letošním říjnu zvýšilo na 19,12 Kč za litr. K tomu se přidá daň z pohonných hmot, která činí 1,2 Kč za litr. Celkem tedy litr nafty pod hranici 19 Kč. „Jednotlivé země mají různé emise, ale od roku 2027 budou všechny země muset platit za emise,“ říká Elšanec.

První hlásek na čepici stanic v Ralsku. Jenže na stanicích zlevněl pohonných hmot, motora lidí do budoucna se proměnou. Kvůli rozšíření systému emisních povolenek přiznačují evropské normy ETS 2 ceny natpale porotou.

BRUTÁLNÍ ZÁSAH DOTYKÁ? Zastavení nyní musí odpovídat na změnu emisních povolenek, nikoliv na příslušné emisní tlak nebo příslušné emisní tlak nebo příslušné emisní tlak.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

Podobný názor má i Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility Fakulty strojní Českého vysokého učení technického v Praze. Ani podle něho není zdražení definitivní a může být vyšší. „Pokud s e nadále bude ignorovat zdravý ekonomický rozum, lze očekávat kvůli mechanismům pseudotru s povolenkami další nárůst cen omezováním počtu emisních povolenek,“ varoval.

SEKCE: Zdraví a zdravotnictví

MUTACE: České Budějovice

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

DUPLICITY (>70% SHODA): Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Českobudějovický deník, ČESMAD BOHEMIA, České Budějovice](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Novojičínský deník, tajemník, Nový Jičín](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Jihlavský deník, tajemník, Jihlava](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Jihlavský deník, ČESMAD BOHEMIA, Jihlava](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Plzeňský deník, tajemník, Plzeň-město](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Brněnský deník, tajemník, Brno-město](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Olomoucký deník, tajemník, Olomouc](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Nymburský deník, tajemník, Nymburk](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Hradecký deník, tajemník, Hradec Králové](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Jablonecký deník, tajemník, Jablonec nad Nisou](#)); Konec levných paliv. Nové emisní povolenky je výrazně prodraží ([VLTAVA LABE MEDIA a.s. - Jablonecký deník, ČESMAD BOHEMIA, Jablonec nad Nisou](#));

[Zpět na seznam](#)

4. ŘSD: Začínáme s opravou dálnice D6 mezi Kamennými Žehrovcemi a Družcem

15:35 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • **ZDROJ:** Kladnodnes.cz • **Články** • **AUTOR:** NEZNÁMÝ • **SUPERTÉMA:** Doprava • **TÉMA:** Nákladní doprava

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

Ve čtvrtek 1. srpna 2024 zahajují silničáři plánovanou opravu více než 5 km dlouhého jízdního pásu dálnice D6 směr Praha mezi Kamennými Žehrovcemi a Družcem. Práce částečně omezí provoz, a to na pouhých 44 dní.

Jedná se o opravu celého jízdního pásu dálnice ve směru na Prahu mezi km 19,1 až 24,5 v délce 5 400 m. Každý den tudy projede na 20 tisíc vozidel, z toho **nákladní doprava** a kamiony tvoří přibližně čtvrtinu. Oprava D6 v uvedeném úseku bude zahrnovat zejména rekonstrukci vozovkového souvrství, obnovu nebezpečných krajnic, výměnu krajních svodidel a jejich doplnění. Součástí zakázky je rovněž obnova vodorovného a svislého dopravního značení, obnova odvodnění komunikace včetně rekonstrukce 5 propustků a 1 přesypného mostu. Práce zahrnují i opravu mostu ev. č. 6 -014A.2 na D6, přemostění ujičoho silnici III/2382 u obce Tuchlovice. Zároveň je předpokládáno kácení náletových dřevin. Návrh opravy vozovky vychází ze závěrů diagnostického průzkumu. Při frézování musí být dbáno na skutečnost, že se v asfaltovém souvrství může nacházet geotextilie, která v případě nálezu musí být odstraněna, aby nedocházelo k další separaci vrstev. Současně je upozorňováno na skutečnost, že s ohledem na odstranění asfaltového souvrství dojde k ucelení širší komunikace. Z daného důvodu se výměry frézování mohou výrazněji lišit od pokládaného souvrství. Práce omezí provoz pouze částečně. Během výstavby bude v úseku mezi přejezdy středního děličného pásu v km 25,600 a 18,050 doprava kompletně převedena do jízdního pásu směr Karlovy Vary a vedena v režimu 1+1, tedy jedním jízdním pruhem ve směru na Karlovy Vary a jedním ve směru na Prahu s tím, že rychlost bude snížena na 80 km/h a v místech přejezdu středního děličného pásu až na 60 km/h maximálně. Právý pás dálnice směr Praha bude po celou dobu výstavby uzavřen. Zhotovitelem vybraným na základě veřejné soutěže je společnost SILNICE GROUP a.s., která z celkem osmi subjektů, které se tendru účastnily, podala nejvýhodnější ekonomickou nabídku a opravu provede za 97,23 bez DPH. Uvedení opraveného úseku do plného provozu plánuje ŘSD do konce září.

SEKCE: Kraje, Města a obce

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

5. ŘSD chce na silnice přidat třetí pruh. Soustředte se na dálnice, radí experti

20:35 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)**Internet** • **ZDROJ:** Tnbiz.cz - Články • **AUTOR:** NEZNÁMÝ • **SUPERTÉMA:** Okamžitý report • **TÉMA:** Okamžitý report**SENTIMENT:** [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) chce na některé silnice I. třídy přidat třetí pruh. Cílem je zvýšit kapacitu silnic, usnadnit předjíždění a zlepšit plynulost dopravy. Zaměřit se chce na místa, kde se z atím nedaří pokročit se stavbou dálnic. Podle dopravních expertů se ale jedná pouze o krátkodobé řešení a silničáři by se měli soustředit především na nedostavěnou dálniční síť.

O plánu ŘSD jako první informovaly Hospodářské noviny. Silničáři si už podobný model vyzkoušeli na silnici I/3, která propojuje Prahu a jižní Čechy. U Benešova ji rozšířili a přidali třetí pruh už v roce 2017. Kolony ale nezmizely.

"Všichni řidiči, kteří jezdí do jižních Čech, velmi dobře vědí, že když sjedou z dálnice D1 na silnici první třídy, tak první překážka, která je čeká, je úzké hrdlo, což je právě kruhový objezd u Benešova, který je zpomalí, tím pádem se tam tvoří kolony," popsal dopravní expert Zdeněk Lokaj.

Ředitelství silnic a dálnic plánuje například rozšíření stávajícího tříproudého úseku mezi Mirošovicemi a Benešovem. A to o další tři kilometry.

Kromě obchvatu Benešova plánuje ŘSD i přestavbu silnice mezi Brnem a Znojmem. V plánu je také rozšíření silnice mezi Pískem a Českými Budějovicemi.

"Jde o to udělat dopravu plynulejší, především tam, kde je vysoká intenzita a kde mají řidiči tendenci třeba i riskantně předjíždět," uvedl mluvčí ŘSD Jan Rýdl.

Podle dopravních expertů je to ale pouze krátkodobé řešení a silničáři by se prý měli raději zaměřit na nedostavěnou dálniční síť. "Je to řešení, které je rychlé, které je relativně levné. Třeba na výpa doveze na Benešov a dále do jižních Čech nám rozhodně chybí dálniční spojení," upozornil Lokaj.

"Je to určitý ekonomický kompromis," podotkl dopravní expert Roman Budský. "Obecně s každým rozšířením infrastruktury souhlasíme a vítáme ho. Při rychlosti staveb našich dálnic to vypadá, že se to vyplatí," dodal **mluvčí** spolku **ČESMAD Martin Felix**. Silničáři by měli se stavbou tříproudých silnic začít v letech 2026 a 2028.

"Bylo by velkým omylem myslet si, že ŘSD vnímá tříproudové silnice jako náhradu za dálnice," reagoval Rýdl. "Tříproudové silnice mají pomoci bezpečnosti a průjezdnosti," dodal. Plán tedy podle něj neznamená, že se potřebné dálnice nedostaví. ŘSD podle něj pracuje na jejich dostavbě.

Jedním z míst, kde dálnice zoufale chybí, je spojení Brna s Vídní. Na dálnici D52 se tam čeká několik desítek let.

"Chybí mi dálnice D52, protože by ubýlo hodně problémů," podotkla starostka Perné Ladislava Charvátová (nez.). "Vznikají nepřehledné dopravní situace, vznikají kolony, zvláště teď v sezóně, kdy jsou na běžném pořádku zácpy. A lidi to nebaví," zdůraznila.

D52 v současné době vážně na stanovisku EIA. To má posoudit vliv stavby na životní prostředí.

Na Nových Mlýnech připadají v úvahu dvě varianty, o kterých stále není rozhodnuto. Buď se současná silnice rozšíří na čtyři pruhy, nebo povede souběžné podél ní most.

"Dálnice D52 je v zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje zanesena již od roku 2016. Tudíž stát a potažmo Ředitelství silnic a dálnic má z hlediska kompetencí kraje vše potřebné k dispozici téměř osm let," prohlásila Martina Židková z Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Dálnice D6 z Karlových Varů do Prahy je druhým případem. "V případě karlovarské D6 nyní jsme v situaci, kdy máme rozestavěny čtvrtý úsek, letos navíc bude otevřena přeložka Krupé, takže proces scelování trasy mezi Prahou a Karlovými Vary probíhá a pokračuje. My bychom tu dálnici celou chtěli mít hotovou do konce roku 2028," informoval mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Třetím případem je dálnice D11. "Problém je jinde. V souboji u komerčních dodavatelů, kteří se ucházejí primárně o ten závěrečný úsek, který povede na hranici. Máme nedokonalý zákon o zadávání veřejných zakázek. ÚHOS (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, pozn. red.) do této chvíle nebyl schopný rozhodnout," tvrdí stínový ministr dopravy Martin Kolovratník (ANO).

"Čekáme na výsledek výběrového řízení na dodavatele klíčové stavby, v momentě, kdy proběhnou všechny procesy a všechny přezkumy, může ta věc proběhnout dál," vzkázal Jemelka. Podle vyjádření ministerstva dopravy by měla být dálnice D11 dokončena do roku 2028.

SEKCE: Zpravodajství**KLÍČOVÁ SLOVA:** mluvčí (1x), česmad (1x), martin (1x), felix (1x)

DUPLICITY (>70% SHODA): ŘSD chce na silnice přidat třetí pruh. Soustředte se na dálnice, radí experti ([Tnbiz.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#)); ŘSD chce na silnice přidat třetí pruh. Soustředte se na dálnice, radí experti ([Tnbiz.cz - Články, mluvčí](#)); ŘSD chce na silnice přidat třetí pruh. Soustředte se na dálnice, radí experti ([TN.nova.cz - Články, mluvčí](#)); ŘSD chce na silnice přidat třetí pruh. Soustředte se na dálnice, radí experti ([TN.nova.cz - Články, Okamžitý report](#)); ŘSD chce na silnice přidat třetí pruh. Soustředte se na dálnice, radí experti ([TN.nova.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA](#));

6. MF DNES regionální - strana 1 (automat)

22:45 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)**Tisk** • **ZDROJ:** MAFRA, a.s. - MF DNES (automat) • **AUTOR:** NEZNÁMÝ • **SUPERTÉMA:** Okamžitý report • **TÉMA:** Okamžitý report • **STRANA:** 1**SENTIMENT:** [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

...žijí, vytváří tím navíc nebezpečné situace při objíždění pro ostatní řidiče, upozorňuje jihomoravský expert na bezpečnost dopravy Pavel Čížek. Podle **mluvčího sdružení** dopravců **Česmad Bohemia Martina Felixe** dlouhodobě na české dálniční síti chybí asi dva tisíce míst pro kamiony a manko se snižuje pomalým tempem. Dodává, že komplikace spojené s rozšiřováním D1 dosahují obřích rozměrů. „Každý den vznikají mnohahodinové zácpy. Je to už středoevropský problém. Je otřesná představa, že práce potrvají ještě několik let. Nedá se dobře plánovat, nedá se to ojet. To, co u Brna prostojíme v kolonách,...

**SEKCE:** Deníky**MUTACE:** Jihomoravský kraj**KLÍČOVÁ SLOVA:** mluvčího (2x), sdružení (2x), česmad (2x), bohemia (2x), martina (2x), felixe (2x)

7. Novojičínský deník - strana 5 (automat)

22:15 | 29.07.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Tisk • **ZDROJ:** VLTAVA LABE MEDIA a.s - Novojičínský deník (automat) • **AUTOR:** NEZNÁMÝ • **SUPERTÉMA:** Okamžitý report • **TÉMA:** Okamžitý report • **STRANA:** 5
SENTIMENT: [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

...0 korun) za tunu skleníkového plynu nebo více, bude každý kilometr o tři a více koruny dražší. To se samozřejmě promítne do cen," upozornil generální **tajemník** sdružení dopravců **ČESMAD Bohemia** Vojtěch **Hromíř**. Tři dokumenty týkající se Green Dealu, neboli Zelené dohody pro Evropu, mezi nimž je i zavádění emisních povolenek na dopravu a fosilní paliva od roku 2027, měla začít projednávat vláda. Nakonec vše po upozornění ekonomů a médií ale odložila. INZERCE ANDREA CERQUEIROVÁ Praha – V létě mohou člověka potrápit komáři, včely, vosy, sršně, klíšta ta i různé mušky. Deník přináší rady, jak se pře...



SEKCE: Deníky

KLÍČOVÁ SLOVA: tajemník (2x), česmad (2x), bohemia (2x), hromíř (2x)

DUPLICITY (>70% SHODA): Olomoucký deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Olomoucký deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Jablonecký deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Jablonecký deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Plzeňský deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Plzeňský deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Brněnský deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Brněnský deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Nymburský deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Nymburský deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Jihlavský deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Jihlavský deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Hradecký deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Hradecký deník \(automat\), Okamžitý report](#)); Českobudějovický deník - strana 5 (automat) ([VLTAVA LABE MEDIA a.s - Českobudějovický deník \(automat\), Okamžitý report](#));