

Busem



V prosinci vyjedou do píseckých ulic bezemisní autobusy

2

Obnova vozového parku tvoří největší část letošních investic

3

Hejtmanka Stráská: Klíčová je dostupnost veřejné dopravy. Krásná nádraží bez vlaků nebo autobusů by neměla žádný smysl

5

Chcete-li změny jízdních řádů, je čas o ně zažádat

7

Místostarosta Písku: Nová podoba MHD může významně pomoci dopravě v celém městě

10

Anketa s politiky: Jakou veřejnou dopravu v jižních Čechách chceme?

Obnova vozového parku tvoří největší část letošních investic. Pokračovat by měla i v roce 2021

Dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice naplňuje investiční plán, zejména pak důležitou obnovu vozového parku.

Letos bylo zakoupeno 12 linkových autobusů na motorovou naftu Iveco Crossway, které dodala vítězná firma zadávacího řízení Zliner během května. Z dalších investic byla na počátku roku pokryta obnova dvou referentských vozů využívaných pro dispečerskou činnost provozů.

V Českém Krumlově vyžadoval havarijný stav kompresoru stlačeného vzduchu pro dílenskou práci rychlé řešení, a proto po dohodě s pronajímatelem investici pořídila naše společnost. Hodnota tohoto řešení byla promítnuta do snížení ceny nájmu dílenských prostor.

V Kaplici bylo na počátku roku oploceno autobusové nádraží a během července a srpna vznikla parkovací plocha pro osobní vozidla u jeho správní budovy.

Nejvýznamnější investicí letošního roku je kompletní obnova vozového parku MHD v Písku. Na základě vypsaného dotačního programu na obnovu vozidel linkové dopravy za bezemisní a nízkoemisní vozidla jsme pořídili 5 autobusů na elektrickou trakci a 2 na CNG.

Vítězem veřejné zakázky se stala společnost SOR Libchavy s vozidly SOR EBN 11 a EBN 8, v případě CNG vozidel pak Zliner s Iveco Urbanway. Celková investice činí bezmála 61 milionů Kč bez DPH, z nichž podpora činí maximálně 85 procent pořizovací ceny. Vozidla SOR již byla

dodána, Iveco budou následovat v říjnu. Obnova vozového parku bude pokračovat i v roce 2021. Její rozsah bude závislý na výsledku výběrového řízení Jihočeského kraje na dopravní obslužnost na dalších 10 let. Povinnou výbavou autobusů však budou světelné informační tabule do tří směrů, vnitřní informační displej a pro zvýšení komfortu cestování mobilní připojení k internetu přes wi-fi.

Mezi další investice pak budou patřit deponitní automaty pro bezobslužný sběr hotovosti od řidičů linkové dopravy. Jejich provoz se osvědčil již v provozech Kaplice a Vodňany, kde se deponitní terminály instalovaly vloni.

Ing. Karel Coufal, ekonomický ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice



Od října vozový park doplní nízkoemisní autobusy Iveco Urbanway jezdící na stlačený zemní plyn CNG.

Zájezdová doprava ožívá. Ale na jak dlouho?

Zájezdová autobusová doprava je jedním z oborů, které koronavirová krize zasáhla nejvíce. Stav nouze zastavil veškerou zájezdovou dopravu a turismus jako celek ze dne na den.

Ve vnitrostátní smluvní dopravě odpadly cesty žáků na zrušené školy v přírodě a výlety, stejně jako firemní akce, sportovní utkání a soutěže, zájezdy cestovních kanceláří nebo incomingy.

Nyní se zájezdová doprava sice vrací

k životu, ale jen zvolna a nějaký čas bude ještě stagnovat. O tom není pochyb.

Přesto společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice činí kroky k získání nových zákazníků. Patří mezi ně i HC Madeta Motor České Budějovice, kde se nově podílíme na zajištění dopravy všech kategorií týmů ledního hokeje ve spolupráci s Dopravním podnikem města České Budějovice.

Můžeme se zatím jen dohadovat, jak se na podzim v kraji a zemi vyvine

epidemiologická situace a jak ovlivní náš život. V září se klienti začínali vracet a objednávat výlety a zájezdovou dopravu. Do původního stavu se vrátila i doprava zajišťovaná pro fotbalový klub SK Dynamo. Buďme optimisty a věřme, že se zájezdová doprava „nevypne“ a alespoň na vnitrostátní úrovni se přiblíží době před koronavirou krizí.

Božena Češková, referent nepravidelné dopravy

Ivana Stráská: Klíčová je dostupnost veřejné dopravy. Krásná nádraží bez vlaků nebo autobusů by neměla žádný smysl

Hejtmanka **Ivana Stráská** (ČSSD) pomalu bilancuje roky v čele krajské koalice tvořené ještě Jihočechy 2012, KDU-ČSL a Pro Jižní Čechy.

Co se podařilo, co nepodařilo? Jaké ty roky v čele Jihočeského kraje pro vás byly?

Zajímavé, složité, kvůli koronaviru i hektické. Podařila se nám spousta věcí. Třeba v minulém roce šlo na investice 3,7 miliardy korun oproti průměrně 1,5 miliardám ročně v dřívějších letech. Tyto peníze mířily do škol, sportovišť, sociálních zařízení či nemocnic. Rekonstrukcí prošly také stovky kilometrů silnic a řada mostů. Koronavirová nákaza sice z krajského rozpočtu ukrojila část peněz, ale díky dobrému hospodaření se podařilo zvýšené náklady většinou pokrýt z rezervy minulých let. Náš kraj si tak udržel status jednoho ze tří, kterému se daří hospodařit bez dluhů se zachováním vysokého počtu investičních projektů.

Které investice pokládáte za nejdůležitější?

Možná vás to překvapí, ale hlavně investice do lidí. Do podpory školství a technického vzdělávání či zdravotních sester. Ale i do postiženého cestovního ruchu, zdravotnictví, sociální péče či seniorské politiky. Tedy všech oblastí podmiňujících rozvoj Jihočeského kraje.

A konkrétně?

To by byl dlouhý výčet třeba opravených budov, které slouží dětem, seniorům i nemocným. Ať jde o Dětský domov ve Volyni, Domov mládeže ve Velešíně nebo střední školy v Českých Budějovicích, Lišově, Českém Krumlově, Vimperku. Nové prostory dostaly zájmové kroužky ve Velešíně, Dačicích, kde se i tamní nemocnice přestavěla na domov pro seniory. Nový dům pro seniory byl rekonstruován v Kaplici, připravují se jejich rekonstrukce v Horní Stropnici a stavba nového v Jindřichově Hradci, Chýnově a chráněného bydlení v Českých Budějovicích. O investicích do našich nemocnic nemá cenu ani mluvit. To vidí každý, kdo je navštíví napříč krajem.



Co se naopak nepodařilo?

Nepodařilo se, bohužel, nastartovat provoz letiště v Plané. Podle původních plánů už mělo mít koncem května všechna povolení a začít s pravidelnými lety, aby byl plný provoz zahájen koncem tohoto roku. Přišel ale koronavirus a právě letecký průmysl se stal tím, který byl celou situací zasažen nejcitelněji. Nicméně si dovoluji být mírně optimistická. Zájem společnosti Accolade o provozování letiště stále trvá a vyřízení všech potřebných povolení k plnému provozu je na dobré cestě. Tento neúspěch ale vyváží skutečnost, že se podařilo v akciové společnosti převést podíl města České Budějovice do stoprocentního vlastnictví Jihočeského kraje.

Nejvíce nás ale asi mrzí, že se nepodařilo přes veškeré úsilí vyjednat zpracování plánu péče v Národním parku Šumava před rozhodnutím o jeho zonaci, stav Boubína a našich lesů obecně.

Jaké místo v tom měla veřejná doprava?

Na toto volební období vyšlo vysoutěžit dopravní obslužnost pro železniční

i autobusovou dopravu. Do zdárného konce se zatím podařilo dotáhnout výběrová řízení na kompletní obslužnost železnic. Pro příštích deset let tedy máme smluvně zaručený provoz vlakových spojů nejen pro Jihočeský kraj jako celek, ale také pro dílčí oblasti jako je provozní soubor Šumava nebo Bechyňská dráha.

A pokud jde o autobusovou dopravu?

Tady bás ještě čeká veřejnou soutěž dokončit. Soutěžily se všechny autobusové soubory na deset let, obdrželi jsme nabídkové ceny. Momentálně námítky účastníků soutěže řeší ÚOHS, který se musí vypořádat s námítkami účastníků. Proto zatím není možné cokoli zveřejnit a ani komentovat.

Těší mě, že se povedlo nastartovat Integrovaný dopravní systém Českobudějovicka a došlo ke spuštění centrálního dispečinku.

Ivana Stráská: Klíčová je dostupnost veřejné dopravy. Krásná nádraží bez vlaků nebo autobusů by neměla žádný smysl

(Dokončení ze strany 3)

Co je pro kraj z hlediska dopravní obslužnosti klíčové? Je to sama dostupnost této dopravy nebo úroveň technologií, kvalita vozidel, nádraží, prostě služeb?

Je nezbytné tyto oblasti propojit. Tedy zachovat dobrou dostupnost autobusové či železniční dopravy v kvalitě odpovídající 21. století. Tyto požadavky jsou proto součástí zadávaných zakázek. Nicméně klíčová je samozřejmě sama dostupnost. Krásná nádraží, kterými by neprojížděly vlaky nebo autobusy, by neměla žádný smysl.

Změnila se veřejná doprava v kraji? Kam se bude dál vyvíjet?

V době před koronavirovou nálezou jsme zaznamenali velký růst zájmu, který však bohužel s nástupem koronaviru okamžitě klesl. Není to ale levná věc – k zajištění dopravní obslužnosti kraje stačila před třemi roky miliarda korun. Dnes už je to o dalších 300 milionů víc. Nejsou to však zbytečně vynaložené peníze. Fungující veřejná doprava je cestou, jak omezit dopravní zatížení obcí, snížit nehodovost na přeplněných silnicích a pomoci k čistšímu životnímu prostředí. Aby veřejnou dopravu využívalo co nejvíce lidí, je nutné přizpůsobit počet spojů a kapacitu vozů jejich potřebám. A nabídnout spoje v optimálních časech. Ten, kdo využije autobus nebo vlak, nebude muset stát ve městě na ucpané křižovatce.

Nemohou jí konkurovat technologie, které suplují veřejnou dopravu, jako je třeba Uber nebo elektrická jízdní kola, vozítka, koloběžky?

Všechny zmíněné aktivity dobře fungují jako individuální doprava, ale rozhodně nemohou nahradit dopravu hromadnou. Jde o zajímavý doplněk ke stávající dopravě, nikoli její páteř.

Jakou ji tedy Jihočeský kraj chce mít?

Dostupnou pro každého, komfortní a odpovídající nejmodernějším trendům.



A za zásadní považuji propojení kraje s dálnicemi D3 a D4.

Může její rozsah ovlivnit nastupující postkoronavirová ekonomická krize? Tedy bude na ní v krajském rozpočtu dost peněz?

Za aktuální situace lze říci, že jsme nástup koronaviru díky dobrému hospodaření ustáli. Co přinesou další měsíce, nevíme. Veřejná doprava je ale jedním ze stěžejních bodů rozpočtu kraje a potřebné peníze se na ni najít musí.

Vy sama veřejnou dopravu využíváte?

Ano, občas využívám. A ráda.

Ptám se i proto, že Milevsko, kde žijete, není zrovna v centru kraje, ale na druhou stranu se mi zdá, že není nějak dopravně odříznuté. Nebo se mýlím?

Je to tak, že nám v Milevsku ubylo spojů, především vlakových, ale myslím, že se blížíme optimálnímu mixu vlakové a autobusové dopravy. Prostě se dostanu tam, kam potřebuji. A jsem ráda, že Správa železnic chystá rekonstrukci a úpravu vlakového nádraží.

Jakou roli má při takovém plánování dopravy samotný krajský úřad a jakou jeho společnost Jikord?

Samotné plánování dopravy má na starosti naše společnost Jikord. A to samozřejmě ve spolupráci s krajským odborem dopravy.

Jak jste vůbec s prací Jikordu, který také prošel řadou změn, spokojena?

Určité problémy vnímám. Částečně mohou být způsobené personálními změnami za poslední dva roky. Sám úřad hovoří o problémech s termíny odevzdání materiálů do rady a zastupitelstva nebo pozdními reakcemi na dotazy veřejnosti. Je tedy co zlepšovat.

Mimochodem, dostaly se k vám pozitivní ohlasy na letní cyklobusy, kterými jezdí i hodně turistů bez kol a běžní cestující?

Cyklobusy otevírají další možnosti poznávání našeho kraje. Mají tedy pro rozvoj turistiky určitý význam a chceme je i nadále podporovat. I proto, že cestovní ruch přináší nemalé finanční prostředky a dává práci našim občanům.

Pozn. red.: Rozhovor vznikl předtím, než krajský radní koncem srpna odvolali ředitele jihočeského koordinátora dopravy z funkce. Jedním z důvodů bylo, že nevyšvětil reklamu firmy Jikord na celokrajskou jízdenku v časopisu Playboy a ztratil důvěru.

Na netradiční propagaci firmy upozornil začátkem července opoziční zastupitel Martin Kuba (ODS). Na svém profilu na sociálních sítích se podivil, zda to není už trochu moc, když si krajská organizace Jikord, placená z rozpočtu kraje, platí PR články v celostátním časopise Playboy.

Do funkce jednatele společnosti Jikord byl 2. září jmenován Ing. Josef Michálek. Podrobněji ho představíme v příštím čísle.

V září se linková doprava vrátila do běžných časů. Chcete-li změny jízdních řádů, je čas o ně požádat

Před začátkem nového školního roku nastaly tradiční celostátní změny jízdních řádů v linkové autobusové dopravě. Letos se dopravci vraceli ke svým původním variantám, které platily před zavedením březnových opatření proti šíření nemoci covid-19. Aktuální jízdní řády jsou k dispozici na firemním webu www.busem.cz.

Dálkové linky

Se změnami jízdních řádů jsme také obnovili i zbývající spoje našich dálkových linek, které spojují Milevsko, Prachaticce a Vimperk s hlavním městem Prahou. U těchto spojů bedlivě sledujeme vývoj obsazenosti a věříme, že nebude nutné je omezovat. Aktuální stav je díky začátku školního či akademického roku dobrý, protože se do autobusů vrátili studenti.

Dejte vědět

Další změny jízdních řádů budou v polovině prosince a naši cestující mají možnost požádat o jejich úpravu. V takovém případě je třeba návrh zaslat během září jihočeskému koordinátorovi dopravy, společnosti JIKORD. Následovat bude jeho posouzení a případné zapracování do prosincových změn.

Požadavky na změny mohou zaslat sami cestující nebo o to požádat starostu své obce. A to na e-mailovou adresu info@jikord.cz. Lze také kontaktovat naši společnost přes e-mail info@busem.cz.

Tento kontaktní e-mail je možné také využít v případech, kdy se cestující snaží získat informace o našich linkách, chce zaslat stížnost či postřeh, ocenit poskytnutou službu nebo práci řidiče.

Uzavírky silnic

V současné době se potýkáme také s řadou uzavírek silnic. Mezi hlavní řadíme opravu mostku u Husince, kdy všechny autobusy jedoucí přes vodní nádrž Husinec musí jet po objízdě trase přes Těšovice. Během podzimu dojde také k opravě silnice mezi Lenorou a Volary, kde jednosměrná objízdě trasa povede přes České Žleby a Soumarský most. Podrobnější informace k důležitým uzavírkám



naleznou cestující opět na firemním webu www.busem.cz nebo firemním facebooku www.facebook.com/busem.cz.

Městská doprava

V městských dopravách zajišťovaných naší společností dojde letos v prosinci k největší změně v Písku, kde se začne jezdit podle nového konceptu. Změní se linky i jízdní řády. To má zdejší městskou hromadnou dopravu ztraktivnit. Věříme, že změny přilákají více cestujících. Současně s tím se připravuje i obměna vozového parku, kdy místo současných autobusů budou jezdit elektrická a CNG vozidla.

Také v Českém Krumlově se dlouhodobě zvažuje úprava linkového vedení, aby se dopravní obslužnost zajistila i v okrajových částech, jako je například Vyšný. Město si nechalo zpracovat odbornou studii.

V ostatních městech Milevsko, Prachaticce a Vimperk, kde naše společnost rovněž provozuje městskou hromadnou dopravu, zatím žádné změny nejsou na pořadu dne.

Tomáš Procházka,

vedoucí osobní dopravy

ČSAD AUTOBUSY České Budějovice

Do veřejné dopravy se vrátily roušky

Od 1. září si musejí cestující ve veřejné dopravě opět nasadit roušky. Jde o jedno z řady opatření Ministerstva zdravotnictví, která mají omezit šíření se přenosu koronaviru vyvolávajícího nemoc covid-19. Nemá-li cestující roušku, může použít respirátor, šátek nebo jiný ochranný prostředek překrývající dýchací cesty.

„Překvapilo mě, že až na několik výjimek to cestující respektují. První řady sedaček opět neobsazujeme, abychom chránili zdraví nás řidičů,“ říká jeden z nich František Bína, předseda odborů v ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. „Pro naše řidiče firma opět zajistila roušky a autobusy pravidelně dezinfikuje ozonem,“ dodává.



Jde o rozhodnutí, které cestující znají z jara. Platilo až do 30. června, kdy bylo zrušeno v rámci rozvolňování protiepidemických opatření. S růstem počtu nakažených a nemocných osob koronavirem se nyní zase vrátilo.

Autobusy Busem jsou přitom stále pod zvýšenou hygienickou péčí. „Protiepidemická opatření jsme vlastně nikdy nepřerušili. Ozonujeme nejen autobusy, ale i čekárny, kanceláře a ostatní prostory,“ říká Vladimír Homola, generální ředitel firmy. Ta jako první v zemi zavedla v březnu na svých linkách povinné nošení roušek a další ji pak následovaly.

Změny v Písku. Místo 11 bude 6 linek

Od 13. prosince, kdy se v celém státě mění jízdní řády, vstoupí MHD v Písku do nové éry. Místo 11 linek, obsluhujících vybrané části města i přilehlých městských celků, bude mít pouze 6 linek. Ty ale budou jezdit pravidelněji, zahrnou větší území a budou pro cestující přehlednější. Tím by se měla písecká MHD stát pro řadu lidí mnohem konkurenceschopnější vůči individuální osobní dopravě než dosud, kdy letitý dopravní systém zůstával za měnicími se potřebami města i jeho obyvatel.

Symbolem revoluční změny se pak stane i pětice ekologických elektrobuseů SOR EBN 8 a EBN 11, kterými dopravní



společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice doplní vozový park vybudovaný na „plynových“ CNG autobusech. Proto firma také za zhruba 7,5 milionu korun buduje na tamním autobusovém nádraží zázemí pro provoz elektrobuseů včetně klíčové nabíjecí stanice.

Trasy linek jsou vytvořeny tak, aby

obsloužily všechny dosavadní zastávky. Výjimkou je cestujícími nevyužívaná zastávka Plynárna a málo obsluhovaná a stavebně komplikovaná zastávka Zeyerova. Ta je zastupitelná zastávkami Nemocnice nebo Budovcova, od nichž je v krátké docházkové vzdálenosti. Do budoucna se zvažuje její přesunutí.

Kudy pojedou autobusy:

Linka 1

Jde o polookružní páteřní linku, která spojuje nejvýznamnější body a městské celky. Lze s ní cestovat do centra i do oblasti nádraží a významných obchodních míst. V zastávce Nemocnice je možný přestup na linku 2. Ta obsluhuje významné sídliště Hradiště. Kombinací linky 1 a 2 dojde ke zvýšení přepravního potenciálu ve městě. „Jednička“ se dále „proloží“ linkou číslo 6. To znamená, že nepojede-li číslo 1, vloží se do ní spoje linky 6 s velmi podobnou trasou. Díky tomu se na hlavních přepravních trasách výrazně sníží intervaly a MHD se zatraktivní.

Linka 2

Linka číslo 2 primárně spojí oblasti Hradiště s centrem a nemocnicí. Trasa je co nejkratší a nejefektivnější. V zastávce Nemocnice lze přestoupit na linku 1, která obsluhuje ostatní městské části.

Linka 3

Linka číslo 3 zaveze cestující do velké části centra města a současně je hlavní linkou k obsluze průmyslové zóny. Její trasu ocení i obyvatelé části Hradiště a Logry, které propojí s centrem města.



Tato podoba tras MHD ve městě končí 12. prosince.

Místostarosta Hladík: Nová podoba MHD může významně pomoci dopravě v celém městě



Pokud se mám zamýšlet nad městskou hromadnou dopravu, zkráceně MHD, musím se podívat mnohem dál než jen do píseckých ulic.

Doprava, kterou dnes a denně v Písku vidím, je z velké části tvořena vozidly mimopíseckými a největší podíl tvoří osobní automobilová doprava. Město Písek se rozhodlo k určité změně na poli MHD a to v několika směrech a z několika důvodů.

Ze stávajících zhruba 11 linek bude pouze 6, což ale neznamená úbytek spojů – spíše naopak. Snížení počtu linek, z nichž některé jely jen jednou denně nebo ani to ne, má zpřehlednit a zjednodušit vyhledávání jednotlivých spojů.

Snahou města i provozovatele bylo vytvořit určitý takt na jednotlivých linkách, aby potenciální cestující i bez složitého

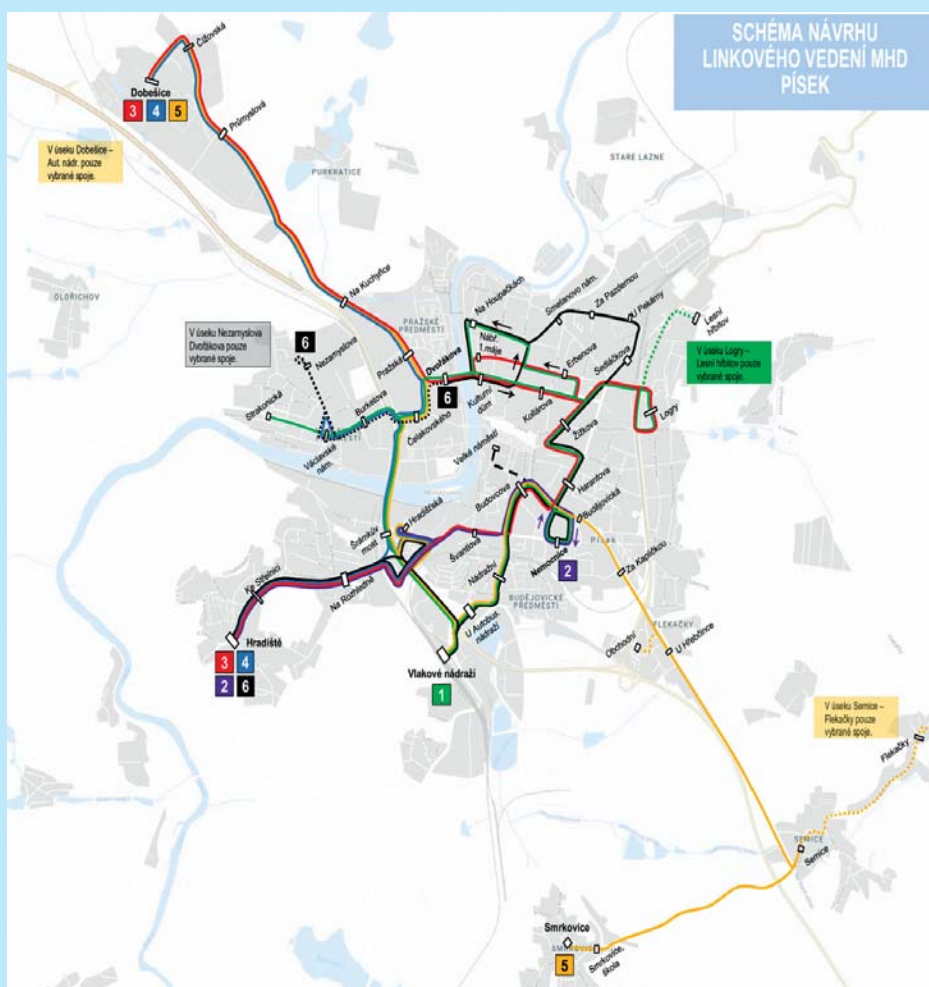
hledání v jízdním řádu věděl, že například vždy v celou a 25 minut jede spoj z konkrétní zastávky daným směrem.

Mírnou úpravou linek jsme docílili vyšší obslužnosti na exponovaných místech a také zkrácení některých tras, které zbytečně prodlužovaly jízdu z bodu A do bodu B. Mimo jiné ve spolupráci s městem dopravní společnost Busem nasadí do provozu elektrobusey a velkokapacitní vozy s pohonem na CNG. Dojde také ke zpřehlednění informací na navigačních panelech autobusů.

Já osobně i toto vidím jako velmi pozitivní moment jak z hlediska snížení emisí, tak z hlediska snížení hluku u elektrobusey. Další novinkou je plánované zajištění menším elektrobusem do centra města, konkrétně na Velké náměstí na bývalou zastávku blízko radnice.

Proč ale všechny tyto změny? Snahou mou i vedení města Písek je zlepšit dopravní dostupnost jednotlivých částí města tak, aby místní, ale i lidé přijíždějící do Písku, nemuseli využívat osobní automobily a zahušťovat už tak dost intenzivní dopravu v jeho ulicích. Pokud do města nebude jeho občan či návštěvník nucen zajat autem, nebude jej muset také v centru parkovat.

(Pokračování na straně 8)



Nová podoba tras písecké MHD.

Linka 4

Linka číslo 4 je podpůrnou linkou, která nahrazuje současnou linku 23. Obsluží a propojí části Hradiště a Václavské předměstí s průmyslovou zónou. Slouží tedy jako důležitý spoj pro přepravu zaměstnanců. Tomu odpovídají i její přepravní časy.

Linka 5

Linka číslo 5 obsluží část Smrkovice a zároveň sídliště za Kapličkou a okolí Zemského hřebčince. Cestující přiveze i do centrální části města a zároveň do oblasti nádraží a nákupních center. Současně ji využijí lidé zaměstnaní v průmyslové zóně, neboť vybrané spoje zajistí její přímé spojení s přilehlými městskými částmi.

Linka 6

Linka číslo 6 je doplňková k páteřní lince číslo 1. I o „šestce“ platí, že je prokládává a slouží ke zkrácení intervalu na hlavních trasách. Primárně na ní budou proto jezdit vozy s menšími rozměry a kapacitou. Linka také obsluží oblast Za Pazdernou a nabídne přímé spojení ze zastávky Na Houpačkách s centrem města. Konečná zastávka Dvořákova má být průjezdná, kde cestující nejsou nuceni vystupovat a mohou pokračovat po trase do centra, kde vznikne zastávka Na Velkém náměstí.

Elektrobusy zamíří i do centra na Velké náměstí



Využití nízkoemisních vozidel pro městskou hromadnou dopravu je velmi vítaným krokem hlavně ve spojitosti s životním prostředím. Také ale například s přidruženými efekty jako jsou hluk nebo zápach, obecně s imisemi dopadajícími dlouhodobě na město. Rozhodně je tento trend krokem kupředu.

Pro město Písek bude přínosem a případně také vzorem pro další vyvíjející se elektromobilitu.

Přesto se zde nacházejí nutné kompromisy mezi využitím takových vozidel a obsluhou cestujících. Vždy musí dojít k preferenci cestujících.

Pokud dojde ke zkracování nebo ke změně linkového vedení, a tedy snížení standardu nebo rozsahu cestování pro cestující, je to vždy velmi negativním krokem a projevuje se na celé problematice mobility ve městě.

Pokud je však důvodem zmíněné redukce obsluhy právě nasazení elektrobusů, které například nedokážou na baterii odjet celou denní službu, pak je tato redukce neodůvodnitelná a je

lepší nasadit standardní spalovací motor splňující nové emisní normy nebo ještě lépe vozidlo na jiný ekologičtější pohon, jako je například CNG.

V Písku bude vytvořena nabíjecí stanice v prostorách autobusového nádraží, kde mohou být elektro vozidla průběžně nabíjena, proto by tento problém neměl pro obsluhu města Písek nastat. Naopak s nově plánovaným linkovým vedením je uvažováno o obsluze nového území - Velkého náměstí, kam by měl elektrobus také zajíždět. Dojde tím k nové dopravní obsluze bez emisního a hlukového znečištění centra. Zároveň je uvažováno o nasazení vozidel na CNG, která budou zajišťovat kapacitní spojení, nejčastěji velmi vytížené spoje do průmyslové části města.

Obecně je zavádění těchto vozidel v souladu s plánovaným vývojem dopravní obsluhy města. Tato změna navíc v MHD Písek doplňuje již fungující systém nízkoenergetického zobrazování informací na zastávkových označnicích nebo vybudované nabíjecí stanice pro individuální automobilovou dopravu.

Věříme, že tento trend bude zachován i při dalším rozšiřování vozového parku nebo při implementaci dalších druhů doprav v rámci dopravní obsluhy města Písek.

Ing. Patrik Horažďovský,

garant mobility organizační složky Smart Písek

Místostarosta Hladík: Nová podoba MHD může významně pomoci dopravě v celém městě

(Dokončení ze strany 7)

To je i důvod, proč tato opatření v MHD děláme. Snahou je, aby co nejméně vozidel muselo vjíždět do centra, aby jich co nejméně zahušťovalo komunikace v ranních a odpoledních špičkách. Obsazenost osobních aut bývá 1-2 lidé, když si to srovnám s kapacitou autobusu, která může být okolo 85 cestujících, je to přes 40 ušetřených automobilů ve městě na jeden spoj. Je to trochu zjednodušené, ne každý může cestovat hromadnou dopravou, ale přesto je to významný počet aut, která by do města nemusela vůbec vjet.

Hromadná doprava není jen městská. Z okolí Písku, ať už blízkého či vzdáleného, mohou lidé přijíždět jinými prostředky hromadné dopravy, obvykle vlakem či autobusem. Načasování

MHD přímo na jednotlivé spoje vlaků či autobusů není úplně možné, ale takt, který je pro novou MHD nastavený v těchto uzlech, zejména u vlakového nádraží, zvládá v přiměřeném čase odbavit cestující k mnoha spojům i od mnoha spojů.

Písecká MHD je pro děti, studenty a seniory prakticky zdarma, platí si pouze 100Kč na rok, což je také pro mnohé motivací k využití hromadné dopravy.

Novou podobu MHD v Písku považuji za jeden z kroků, který může významně pomoci dopravě v celém městě. Kromě systému parkování připravujeme podmínky i pro další alternativní způsoby dopravy.

Ing. Petr Hladík, 1. místostarosta města Písek



Pracoviště řidiče a interiér elektrobusu SOR EBN.



Miliony kilometrů bez nehod

František Rod a Jiří Roučka z vimperské provozovny ČSAD AUTOBUSY České Budějovice se v srpnu zařadili mezi řidiče, kteří bez nehod ujeli více než milion kilometrů. Zatímco František Roda jich má už na kontě 1,5 milionu, Jiří Roučka zdolal první milionovou metu.

Na autobusovém nádraží ve Vimperku jim k tomu úspěchu přišli poblahopřát představitelé firmy, zástupci Policie ČR z Územního odboru Prachatice a organizace BESIP. Ti ocenili jejich profesionální chování na silnicích, které pro spoustu motoristů může být příkladem. Shodli se přitom, že práce řidiče autobusu je psychicky velmi náročná, protože ji ovlivňuje nejen situace v silničním provozu, ale také chování cestujících. „Řidiči jedoucí takovou porci kilometrů bez jediné dopravní nehody, si proto zaslouží velké poděkování,“ uvedl Václav Kovář, krajský koordinátor BESIP. František Rod usedá za volant autobusu již od roku 1990 při cestách po menších linkách v kraji,



Ocenění řidiči František Rod a Jiří Roučka spolu s gratulanty.

na zájezdech do hor a k moři, šest let na trase do Prahy a nyní hlavně na linkách na Vimpersku.

Jiří Roučka ve firmě pracuje od roku 1996 s dvouletou přestávkou, kdy řídil

nákladáky. Také on jezdí zájezdy i místní linky.

Pro oba pak platí, že nové mety mají před sebou. Další bezpečně ujeté kilometry přejeme!

Každý e-bus má svou nabíjecí stanici

Městskou hromadnou dopravu v Písku posílá od poloviny prosince pět nízko-podlažních bezemisních elektrobusů výrobních společností SOR Libchavy. Čtyři mají označení EBN – 11 a jeden EBN – 8. Právě ten bude zajišťovat dopravní obslužnost v historickém centru města. Elektrobus EBN-11 měří 11 metrů a je určen pro 86 cestujících, zatímco o tři metry kratší EBN – 8 pojme 51 cestujících.

Každý z pětice elektrobusů bude mít na autobusovém nádraží v Písku vlastní nabíjecí stanici NSP 25 pro pomalé dobíjení (na snímku). Každá má maximální napájecí proud 63A, umožňující nabíjení mezi jednotlivými turnusy.

„K nim přibudou ještě dvě nabíjecí stanice pro rychlé nabíjení RNS 30. Ty jsou podstatně větší a baterie autobusu dobíjí během jedné až dvou hodin na takovou kapacitu, aby mohl být dokončen turnusový oběh,“ vysvětluje Ing. Pavel Marek, vedoucí technického oddělení ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, které městskou dopravu v Písku zajišťuje.

Právě rychlonabíjecí stojany RNS 30

s výkonem až 200 A jsou důležité pro celodenní provoz e-busů na dlouhých linkách, kde je třeba baterie vozů dobít do nejrychleji i mezi spoji.

Nabíjecí stanici dodává na klíč společnost ČEZ ESCO, která nabídla komplexní řešení zahrnující nejen stavbu, ale i servis či zaškolení řidičů. Celková investice do nabíjecí stanice dosáhne zhruba 7 milionů korun.

„K vybudování nabíjecí stanice je nutné připojení k síti vysokého napětí a osazení transformátoru s dostatečným výkonem. V dalších letech totiž nelze vyloučit ani rozšíření provozu elektrobusů nebo využití nabíjecí stanice také majiteli elektromobilů,“ dodal Pavel Marek. Vysvětluje přitom, že mezi vozidlem a stojanem probíhá bezdrátová komunikace a vše se řídí z jednoho místa. V jakémkoliv okamžiku lze tedy zjistit, nejen jaký dojezd má konkrétní elektrobus, ale i nastavit požadovaný výkon nabíjecího stojanu. A samozřejmě i odstranit případné závady.



Jakou veřejnou dopravu v jižních Čechách chceme?

ANKETA

1. Jakou veřejnou dopravu by měl kraj mít?
2. Má její role sílit, nebo slábnout?
3. Jakou roli by v ní měly mít moderní technologie?

Veřejná hromadná doprava patří mezi významné výdaje krajských samospráv, které objednávají konkrétní spoje, aby na svých územích zajistily občanům potřebnou dopravní obslužnost.

Oslovili jsme proto zástupce významných politických stran a hnutí, které se budou v říjnu ucházet o místo v zastupitelstvu Jihočeského kraje, se společnými otázkami.

V minulém čísle zpravodaje Busem odpovídali zástupci stran a hnutí Jihočeši 2012 (Pavel Pavel), KSČM (Radek Nejezchleb), Trikolóra (Ivana Kerlesová), ANO 2011 (František Konečný), Piráti (Rudolf Žák).

Nyní přinášíme druhou část odpovědi těch, kteří na anketu v daném termínu zareagovali.



Antonín Krák
(ČSSD)

radní Jihočeského kraje a starosta
Větrní, dvojka kandidátky

1. Veřejná doprava v kraji by měla být na úrovni 21. století jak z hlediska rozsahu, tak i kvality služeb pro cestující. Ve smlouvách s dopravci v závazku veřejné služby klademe důraz na postupné zkvalitňování vozového parku včetně přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Důležitá je rovněž pravidelnost, bezpečnost a spolehlivost provozu.

Veřejná doprava musí být dostupná i pro nízkopříjmové skupiny obyvatel a tento princip klade významné nároky na krajský rozpočet. Regionální veřejná doprava musí být dobře propojena s dálkovou dopravou i se sousedními regiony, musí pružně reagovat na změny v průmyslu, školství, zdravotnictví a dalších službách.

2. Nastavili jsme takový rozsah veřejné dopravy, který odpovídá většinovým potřebám našich obyvatel i návštěvníků regionu a je ještě ekonomicky přijatelný. K diskusi je postupně rozšiřování IDS Českobudějovicka. Významně jsme

posílili roli železniční dopravy tam, kde může vytvářet páteř dopravního systému. Na základě zvyšující se návštěvnosti regionu rozšiřujeme rozsah rekreační dopravy, kterou nově zařazujeme do závazku veřejné služby. V současné době sledujeme výrazný nárůst přepravy do oblasti Lipenska a Šumavy, enormní je nárůst přepravy jízdních kol. Veřejná doprava musí nabídnout diverzifikaci rozvoje cestovního ruchu i do dalších oblastí kraje.

3. Rozvíjíme řízení provozu veřejné dopravy v kraji formou centrálního dispečinku včetně on-line sledování pohybu vozidel, informací o počtu přepravených cestujících a provozních údajích. Podporujeme rovněž zavádění elektronických informačních a odbavovacích systémů s využitím platebních karet či mobilních telefonů. Cílem je využívat moderní způsoby odbavování u všech smluvních dopravců v kraji. Pozornost věnujeme i postupnému zřizování inteligentních zastávek s napojením na centrální dispečink. Cestující by měli mít k dispozici všechny informace o situaci ve veřejné dopravě včetně mimořádností prostřednictvím internetu i zobrazovacích panelů.



František Talíř
(KDU-ČSL)

lídr kandidátky TOP 09 + KDU-ČSL

1. Efektivní a komfortní pro cestující. Důležitá je pro naši koalici zejména podpora integrovaného dopravního systému. Budeme proto usilovat o jednotný systém jízdenek mezi provozovateli a napříč jednotlivými druhy dopravy. Chceme také nové tarify podporující víkendovou rodinnou turistiku.

2. Jednoznačně sílit a já osobně ji budu jako hejtman Jihočeského kraje vždy maximálně podporovat. Lidé musejí mít možnost cestovat veřejnou dopravou efektivně, komfortně a za rozumné peníze. Pro naši koalici je velmi důležitá i otázka životního prostředí a je skutečně velký rozdíl, zda jede třicet lidí v jednom autobusu nebo ve dvaceti autech.

3. Co největší. Naším cílem je zakomponovat ve spolupráci s JIKORDem „chytřá“ řešení, která ušetří čas cestujících a zjednoduší práci dopravců. Leckde již není problém koupit si jízdenku příložením karty nebo přes mobilní aplikaci. Prosadíme, aby to bylo možné všude.

Zeptali jsme se zástupců politických stran chystajících se na říjnové krajské volby



Stanislav Mrvka
(ZMĚNA 2020)
lídr kandidátky

1. Především takovou dopravu, která by byla přizpůsobena potřebám obyvatel kraje a ne penězům a politickému lobbingu. Možná to trochu zní jako fráze, ale ze zkušenosti vím, že do organizace veřejné přepravy vstupuje mnoho faktorů, které ji ovlivňují. Kombinace jednotlivých druhů veřejné dopravy, skutečně odborné procesy plánování, úměrné finanční prostředky a veřejný zájem je to, co ji může posunout k vyšší kvalitě.

2. Rozhodně by měla v budoucnu posilovat. Nárůst automobilové dopravy, zejména o letošních prázdninách, jednoznačně ukázal, že jsou regiony a období, kde bude nezbytné omezit provoz individuální přepravy a posílit tu veřejnou. Proto je cestou integrovaný dopravní systém IDS, který jsme si ověřili v pilotním projektu Jindřichohradecka. Kombinace autobusové, vlakové a městské hromadné dopravy je možná. Ještě jsme do tohoto systému dokázali zapojit JHMD – úzkolejku.

3. Moderní technologie dokážou ovlivnit plánování a provoz IDS. Vybudování jednotného řídicího centra za využití moderních technologií včetně přenosu informací na elektronické označnické již dnešní systémy umožňují. Je potřeba už jen společná dobrá vůle a trochu odvahy takovéto projekty realizovat. Přinesou nejen finanční úspory, ale i větší komfort pro cestující.



Martin Kuba
(ODS)
lídr kandidátky

1. Doprava v našem kraji musí především sloužit lidem, kteří v něm žijí. To nejsou jenom ty autobusy, ty vlaky, to jsou především cestující a řidiči, co tráví hodiny času na cestách. Jihočeský kraj je svou rozlohou hned po Středočeském kraji druhým největším v ČR, ovšem s nízkou hustotou osídlení. Jasně z toho plyne, že Jihočeský kraj kvalitní veřejnou dopravu pro své občany mít musí. Moderní společnost se bez dobře organizované dopravy neobejde. A musí fungovat ve všech jeho částech. Když má kraj peníze na financování letiště, které dodnes nefunguje, tak rozhodně má i na kvalitní systém dopravy, kde Jihočeši získají kvalitní dopravní spojení.

2. S ohledem na jasnou potřebu chránit životní prostředí se domnívám, že role veřejné dopravy slábnout rozhodně nebude. Veřejná doprava musí být ale také podrobována pravidelné analýze a optimalizaci tak, aby každý obyvatel našeho kraje měl zajištěnou možnost dostat se autobusem, minibusem či vlakem do místa, kam potřebuje s rozumnými náklady.

3. Moderní technologie by měly být prakticky využitelné a především sloužit cestujícím. Nesmí to být samoučelná hračka pro pár technologických nadšenců. Moderní technologie zkrátka musí usnadňovat používání veřejné dopravy, zvyšovat komfort a zejména bezpečnost. Možnosti plateb pomocí platební karty, snadné nalezení dopravního spojení přes mobilní telefon jsou jen rychlé příklady využití pro cestujícího v 21. století. Další možnosti využití moderních technologií vidím v oblasti bezpečnosti. Je mi jasné, že scénka z filmu Slunce, seno, jahody, kde pasažéři vyvažovali vlak, je k zasmání, v kontextu posledních událostí na železnici však rozhodně podpořím i krajskou spoluúčasť na projektech zvyšujících bezpečnost veřejné dopravy pro Jihočechy.



Jana Pupavová
(SPD)
lídr kandidátky

1. Stěžejní veřejná doprava pro Jihočeský kraj je určitě autobusová, jelikož do každé obce se nedá dostat vlakem. Veřejná doprava by měla být, mimo jiné, i provázaný systém.

2. Role veřejné dopravy by měla určitě sílit. Ne každý občan Jihočeského kraje vlastní osobní automobil, a tak je zapotřebí se dostat do každé oblasti Jihočeského kraje.

3. Moderní technologie mají velký význam ve veřejné dopravě. Pro každého cestujícího veřejnou dopravou by mělo být cestování příjemné od nástupu až po výstup. Bylo by dobré lépe propracovat IDS, což by mnohým cestujícím a i řidičům pomohlo.

Nový předprodejní systém chrání data a poskytuje větší komfort

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice spustila v tomto čtvrtletí nový předprodejní systém na všech svých provozech. Zákazníkům poskytuje větší komfort a vyšší ochranu dat dopravních karet. Vše bylo připraveno tak, aby používané karty s předplacenými kupóny a elektronickými peněženkami byly plně funkční i v novém systému. Nový předprodej nabízí více možností k ochraně cestujících

například při ztrátě nebo odcizení dopravních karet. Systém je totiž schopný vydat duplikát původní karty včetně převodu zůstatku elektronické penženky nebo časového kupónu.

V přípravě je také možnost platit v našich informačních kancelářích za poskytované služby, jako je prodej místenek



nebo jízdních řádů pomocí bezkontaktních bankovních karet. Platbu za jízdenky bezkontaktní bankovní kartou mohou cestující využít na všech našich příměstských linkách a v městských dopravách v Písku a nově v Českém Krumlově.

Rodiče, kteří nechtějí svým dětem zřizovat bankovní účet s kartou, jim mohou pořídit čipové karty, na něž lze nahrát hotovost a platit jízdenky v našich autobusech.

O čipovou kartu lze žádat v kterékoliv informační kanceláři ČSAD AUTOBUSY České Budějovice nebo pomocí formuláře na firemním webu www.busem.cz. Platí tak, že informační technologie posouvají dopravní systémy k novým moderním trendům.

Jakub Zelenka

Firemní kalendář vytvoří obrázky dětí. Zapojte se do výtvarné soutěže a vyhraďte věcné ceny

Nový kalendář společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice pro rok 2021 by měly tvořit obrázky dětí. Dopravní firma proto vyhlašuje dětskou výtvarnou soutěž o věcné ceny.

Úkolem je nakreslit obrázek s tematikou autobusové dopravy a logem Busem.

Z došlých prací bude vybráno 12, z nichž vznikne kalendář na příští rok. Dvanáct dětí také dopravce ocení věcnými cenami. Obrázky minimálně velikosti A4 zasílejte na adresu ČSAD AUTOBUSY a.s., Žižkova třída 1914/1a, 370 01 České Budějovice, a to do 31. října.



Budme zdraví, ať už nikdy nežijeme v nesvobodě

Mám pocit, že léto letos uteklo mnohem rychleji než jindy. A to i přesto, že mnohem méně lidí vycestovalo z obav před koronavirem za hranice. Většina si proto užívala poznávání naší země.

Trochu mi to připomnělo dětství, kdy cestování za hranice, tedy ty „západní“, nebylo až tak běžné a snadné. Jen málokdo dostal potřebné vízum a všechna povolení. Tehdy se to bralo tak nějak samozřejmě, ale byla to obyčejná šikana. Většina těch, kteří to zažili, si proto váží svobody a možnosti cestovat, poznávat, učit se od jiných kultur a rozvíjet se.

Nejsem lékař ani epidemiolog, abych poučoval o chorobě, která je podle odborníků nebezpečná. Na druhou stranu ale osobně neznám nikoho doma ani v zahraničí, kdo by měl tak vážné příznaky způsobené covidem-19, o kterých se mluví v televizi a píše v novinách. Naopak ale znám lidi, kteří zemřeli na tzv. civilizační choroby, rakovinu a podobně. Stejně jako při dopravních nehodách



Glosář Vladimíra Homolý

nebo násilném trestném činu.

Nakonec je ale úplně jedno, jaký kdo má na stávající situaci názor. Důležité je být ohleduplný k druhým a tam, kde to vyžadují ostatní, roušku nosit. Stejně jako v místech, kde je to nařízené. Pořád lepší varianta než děti bez vzdělání a my ostatní bez práce.

Všem přeji, ať tahle nemoc co nejdříve odejde tam, odkud přišla a podzim a zimu zvládneme bez velkých zákazů a omezení.

Rok 2020 si budu pamatovat jako připomínku toho, jak bych žít nechtěl. Toho, že vzdělání a stabilní zaměstnání nemusí být taková samozřejmost, jako jsme zvyklí. A v neposlední řadě toho, že možnost volně cestovat je základním symbolem svobody. Tak ať zůstaneme zdraví a už nikdy nežijeme v nesvobodě.

Veřejnou dopravu neovlivňuje pouze epidemie, ale i to, jakou prioritu má v očích veřejnosti a politiků. Jihočeská veřejná doprava patří k nejlepším v Česku a to i navzdory nízkému osídlení kraje. Není to výsledek pouze dopravců, ale zejména regionálních politiků, kteří se dopravě věnovali a nikdy ji neupozadili – za to jim patří díky od všech, kteří veřejnou dopravu denně potřebují.