

# Busem

Díky tchaj-wanské technologii si autobusové nádraží v Písku vyrábí vlastní energii | 4 a 5



2

V Milevsku je možné na autobus čekat u kávy

3

Nový odbavovací systém pomůže řidičům i cestujícím

6

Žáci Obchodní akademie z Písku poznávali dopravu v Berlíně

9

V Českém Krumlově otevřou v prosinci dopravní terminál

10

Rozhovor s Pavlem Procházkou, ředitelem IDSK

12

Slevy zafungovaly. Busem jezdí víc lidí

## Na autobus lze v Milevsku čekat i u kávy. Cestující zde mají novou čekárnu



Čekárna s infocentrem je otevřena. Zleva ekonomický ředitel Karel Coufal, generální ředitel Vladimír Homola, starosta Ivan Radosta, Kateřina Nováková z Pekárny Vacov a místostarosta Martin Třeštlík.

**Milevsko** – Cestující, kteří využívají autobusové nádraží v Milevsku, mají od října k dispozici novou čekárnu s informačním panelem a infocentrem. Ta vznikla v přízemí budovy, kde sídlí zdejší provozna ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a v níž byla počátkem září otevřena prodejna Pekárny Vacov. S ní čekárna

bezprostředně sousedí. V infocentru se lze informovat o spojích a odjezdech, vyřídit si průkazky na autobus nebo pořádit a dobít dopravní karty, které často nakupují i rodiče pro děti.

„Dlouhodobý problém se nám podařilo vyřešit i díky vstřícnosti majitele domu, v němž zde sídlíme. A protože

mají cestující k dispozici také sousední prodejnu pekárny, kde si lze koupit občerstvení nebo posedět u kávy, úroveň služeb na našem nádraží výrazně vzrostla,“ netají spokojenost šéf firmy Vladimír Homola.

## Počet řidičů se stabilizuje i díky pomoci zaměstnanců

**České Budějovice** – Akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice se podařilo stabilizovat počet řidičů autobusů. Ti v ní také tvoří největší skupinu zaměstnanců.

„Stejně jako ostatní dopravci jsme se v době sezonních špiček potýkali s nedostatkem řidičů. To se podařilo po ukončení letních zájezdů stabilizovat. A to i díky pomoci našich řidičů, kteří při hledání nových kolegů pomohli nejvíce,“ říká personalistka Alena Fraňková. Právě oni dokáží svým známým nejlépe popsat vše, co tahle profese obnáší. „Osobní zkušenost

či příklad žádná reklama nenahradí,“ dodává.

Důležitou motivací při takovém rozhodování je samozřejmě mzda. Ta řidičům již poslední tři roky roste a tím se i tato náročná profese stává atraktivnější. „Peníze za odpovědnost a velkou časovou náročnost této profese, kterou řidiči při každém usednutí za volant autobusu mají, jsou více než zasloužené,“ poznamenává Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Dopravní společnost svým zaměstnancům poskytuje také příspěvky

do penzijního připojištění a životního pojištění; příspěvek ze sociálních nákladů pro zaměstnance, případně pro jejich rodinné příslušníky na rekreaci nebo zdravotní pomůcky a ošetření. Bonusy jsou také volné jízdenky v autobusech Bussem nebo odměny podle trvání pracovního poměru či za jízdu bez nehod. Noví řidiči získávají rovněž nábořový příspěvek. Odměnu získává i pracovník, který nového kolegu řidiče pro firmu získal.

Andreas Bittermann, člen představenstva ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, v rozhovoru říká:

## V Rakousku autobusová nádraží provozují města či obce

**Velkou předností Evropské unie je volný pohyb osob z členských zemí bez hraničních kontrol. Jak ale vypadá přeshraniční spolupráce dopravní firmy, jako je ČSAD Autobusy?**

V poslední době například úspěšná přeshraniční spolupráce probíhá v oblasti náhradní autobusové dopravy, především na železničním úseku Pregarten – Rybník – České Budějovice, kde poskytuje ČSAD AUTOBUSY při překlenutí dopravních omezení vynikající služby.

**Jaké jsou tedy zkušenosti?**

Je to již delší dobu, co se konala výměna zkušeností v rámci Festivalu regionů. Po dobu dvou týdnů zde jezdili řidiči a autobusy společností ČSAD AUTOBUSY a Postbus na linkách druhého dopravního podniku. Ale i z nedávné minulosti je možné uvést příklady zdařilé přeshraniční spolupráce, třeba pronájem autobusů na akci Rio–Lipno, vzájemnou koupi, resp. prodej použitých autobusů a také technickou pomoc při poruchách autobusů. Lze zmínit ale také poskytování parkovacích míst pro dálkové autobusy nebo hlavně na obchodním úseku incoming.



Ing. Mag. Andreas Bittermann

**Lze už dnes srovnávat české a rakouské linkové autobusy?**

Při porovnání veřejné příměstské a regionální osobní dopravy Horního Rakouska

s dopravou v jižních Čechách zjistíte mnoho společných rysů. Současně ale vyjdou najevo i zajímavé rozdíly.

**Například?**

Zatímco v Česku jsou autobusová nádraží převážně ve vlastnictví dopravních společností, rakouský zákon stanoví, že autobusová nádraží provozují města, případně obce. Z toho vyplývá, že dispozice se nenachází jako v České republice přímo na autobusových nádražích, ale na pracovištích autobusových dopravců.

**Jak vypadají třeba žákovské slevy?**

Zatímco v Rakousku platí po dobu školního roku průkazky k bezplatné přepravě žáků a učňů, musí řidič v České republice vystavit pro každou jízdu žáka novou jízdenku. Ale rozdíly jsou i jinde. Ve spolkové zemi Horní Rakousko probíhají od roku 2012 do roku 2021 postupně výběrová řízení ve formě svazků linek. V současné době je již zhruba 70 procent dopravních služeb zadáno až na dobu deseti let firmě, která předložila ve výběrovém řízení nejlepší nabídku. V jižních Čechách je praxe jiná. Zde je celá síť linek předmětem jednoho výběrového řízení.

## Nový odbavovací systém pomůže řidičům i cestujícím

**České Budějovice** – Autobusy Busem budou vybaveny novým odbavovacím zařízením Synergy OCC společnosti Mikroelektronika, která uspěla ve výběrovém řízení. Firma při jeho vývoji reagovala na požadavky a zkušenosti dopravců a objednatelů veřejné dopravy.

Moderní technologie kombinuje funkce odbavovacího zařízení obsluhovaného řidičem, palubního počítače, základní jednotky odbavovacího a informačního systému a terminálu cestujících.

Zařízení má výkonný procesor s velmi krátkou dobou náběhu systému a velký odolný displej s vysokým rozlišením



a výbornou čitelností za různých světelných podmínek s automatickou regulací jasů, což ocení především řidiči. Obrazovka je dotyková. Tepelná tiskárna

s ořezávačem tiskne jízdenky rychlostí až 170 mm/s. Jízdné lze hradit v hotovosti, bezhotovostně bezkontaktní čipovou kartou nebo bezkontaktní platební kartou (EMV). Zařízení je také schopno sledovat polohu autobusu pomocí systému GPS a Glonass.

„Jedním z požadavků byla komunikace přes mobilní síť. To usnadní práci s daty pro odbavovací systém a také dává možnost zasílat informace přímo na displej řidiči. Zároveň lze také sledovat on-line polohu autobusů,“ říká Tomáš Procházka, referent PAD ve společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

## Díky tchaj-wanské technologii si autobusové



Stříhání pásky se ujal Alan Lin, ředitel pro strategický rozvoj podnikání společnosti Tatung, spolu s Vladimírem Homolou, generálním ředitelem ČSAD Autobusy České Budějovice.

**Písek** – Budova autobusového nádraží v Písku je od poloviny září energeticky soběstačná. Základem je fotovoltaická elektrárna na střeše objektu, který vlastní a provozuje dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Její výkon je 9,9 kW. Nespotřebovaná solární energie se ukládá v bateriovém systému a je k dispozici v noci, například pro osvětlení nástupišť. Budova je vybavena chytrými

elektroměry a kombinovanými snímači, které v ní monitorují teplotu a vlhkost vzduchu, obsah oxidu uhličitého i prachových částic. Nechybí meteorologická stanice. Snímané údaje se pak přes specifickou radiofrekvenci přenášejí do automatického řídicího systému. Výsledek mohou sledovat i cestující v nádražní hale na dvou smart obrazovkách. Na nich vidí, jakou má dům aktuální

spotřebu energie. Čidla jsou umístěna v hale nebo výdejně jízdenek a každé čtyři minuty sledují teplotu, vlhkost i prašnost. Na to může správce budovy poměrně rychle reagovat třeba tím, že údajům přizpůsobí vytápění. Prostě ekologický provoz se vším všudy, poskytující komfortnější zázemí cestujícím i odpočívajícím řidičům. A také ukázkový chytrý dům, sloužící jako modelový projekt pro celý region.



Hlavní aktéři slavnostního dne: Peter Schmolzmüller (Postbus), Vladimír Homola, zástupci společnosti Tatung Daniel Lu, Alan Lin, Wesley Fanchiang, zástupce tchaj-wanské vlády Chung – I Wang, místostarosta města Písek Josef Knot a Liheng Hsiung ředitel ekonomického oddělení Tchaj-wanské ekonomické a kulturní kanceláře v Praze.

# nádraží v Písku vyrábí vlastní energii

## Zapojily se i další firmy

Do města ho přinesl tchaj-wanský průmyslový gigant Tatung Co., který správnou budovu nádraží vybavil na své náklady moderní technologií, zajišťující energeticky úsporný provoz. Stalo se tak i díky spolupráci dalších partnerů ojedinělého projektu- dopravce ČSAD Autobusy České Budějovice, energetické společnosti E. ON, Jihočeského kraje a města Písek.

„Naše společnost se nebrání žádné nové technologii a zlepšení, i proto mě zaujalo, když Tatung sháněl v jižních Čechách budovu pro pilotní instalaci svých technologií. Měla být v Písku, přístupná široké veřejnosti a nejlépe s halou, kde se každý bude moci s technologií bezprostředně seznámit. Objekt na autobusovém nádraží se k tomu ideálně hodil. Bude-li to inspirace i pro další podobné projekty v kraji, budeme rádi,“ uvedl Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Sama firma už oznámila, že získá-li dotace, tato zařízení instaluje i na svých dalších autobusových budovách v Jihočeském kraji. Projekt přirozeně zapadá do úspěšného, fungujícího projektu Smart Písek, v němž má hromadná doprava důležité místo. Patří k němu i instalace informačních panelů napájených solární energií na zastávkové označnické MHD, kterou zajišťuje rovněž společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Tchajwanský koncern Tatung s aktuálním ročním obratem 83 miliard korun oslavil letos sto let existence. V České republice působí od roku 2005 jeho zastoupení pro evropský trh. Firemní aktivity na starém kontinentu jsou zaměřeny především na produkci technologií v oblasti obnovitelných zdrojů energie a inteligentních sítí.

„Tchaj-wan, respektive naše kontakty, které jsme zde za poslední léta navázali s představiteli municipalit z celého světa, obrovsky obohatil naše vize. Jsme pravidelnou součástí Smart Expo, jedné z největších událostí na světovém poli inovací. Díky tomu může být Písek příkladem budoucího směřování ostatních českých měst k udržitelnému rozvoji s využitím moderních technologií. Ty spočívají v šetrném přístupu k životnímu prostředí a přispívající k pohodlnému životu obyvatel,“ konstatoval Josef Knot, místostarosta města.



Otevření „chytrého“ domu na autobusovém nádraží předcházelo setkání v písecké Sladovně. Hovoří Peter Schmolzmüller, zástupce akcionáře Postbus a předseda představenstva ČSAD Autobusy České Budějovice.



Další zastávka byla na autobusovém nádraží.

**Ing. Jaroslav Tauber**, obchodní manažer společnosti Tatung Czech, říká:

## Projekt je velmi zdařilý a už nyní jednáme o jeho druhé fázi

### **Jak písecký projekt hodnotíte?**

Jako velice zdařilý a koncepčně velmi dobře zpracovaný. Realizační fáze pak zcela jasně ukázala na úspěšnou spolupráci tchaj-wanských a českých odborníků. Projekt jasně ukazuje efektivní spojení technologií Tatung Co. s technologiemi firem E.ON a Landis & Gyr.

### **Co od něj tedy očekáváte?**

Především, že našim spoluobčanům jasně ukáže přínos energií z obnovitelných zdrojů pro zachování životního prostředí. Mnoho lidí si pak může uvědomit, že fotovoltaická elektrárna může být i řešením

i pro jejich domy. Projekt nám otvírá cestu k dalším realizacím nejen v Jihočeském kraji. V této souvislosti musím zmínit také obchodní přínos pro naši společnost v oblasti propagace značky TATUNG.

### **Jde o finální podobu nebo bude mít projekt v Písku ještě pokračování?**

Jedná se o první fázi a již nyní jednáme o fázi druhé. Přesná technická data jsou zatím předmětem diskuze, nicméně se bude jednat o rozšíření současného projektu. Mělo by jít, a to je předmětem debat, o další bateriové úložiště či moderní LED osvětlení.

## Žáci Obchodní akademie z Písku poznávali,



Společné foto před Braniborskou bránou, jednou z nejznámějších berlínských pamětihodností.

**Berlín** – Může se jihočeský Písek srovnávat se světovou metropolí jako je Berlín? Může! A směle. Přesvědčili se o tom i studenti písecké Obchodní akademie, když na pozvání společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice navštívili hlavní město Německa, aby na vlastní oči viděli, jak se zde rozvíjí projekt Smart City, který znají i z Písku. Ten mimo jiné používá podobné informační technologie jako berlínská MHD.

Zasvěceným průvodcem byl Patrik Horažďovský, garant veřejné dopravy projektu Smart Písek, který seznámil studenty s integrovanou a městskou dopravou nejen ve světové metropoli, ale i v Drážďanech, kde byla pracovní zastávka.

Jedním z jejich unikátů je třeba nákladní tramvaj, převážející díly mezi továrnami koncernu VW. Řeč přišla i na vizuální prvky jako je značení dopravních prostředků, zastávek či přehlednost schématu dopravy. Následovala prohlídka starého města a pak už cesta do Berlína. Zde se cestovalo jen místní veřejnou dopravou, aby zážitky byly skutečně bezprostřední. Došlo tedy na jízdu tramvají, S-Bahnem i U-Bahnem. Nechyběla přednáška ing. Horažďovského o dopravě a prezentace chytrých zastávek, které

od loňského podzimu fungují v Písku, a berlínský dopravní podnik je testuje. „Ne nadarmo se říká, že je lepší jednou vidět, než stokrát slyšet. My jsme pyšní na to, že i v okresním městě uplatňujeme moderní technologie jako velká města. Už to svědčí o tom, že nevolíme špatná řešení,“ říká Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, který dvoudenní poznávací zahraniční cestu „třešťáků“ inicioval. Reálnými

postřehy z praxe přispěli i jeho kolegové Tomáš Procházka a Pavel Marek.

Studenti třeba řešili systém Smart City zastávek, srovnávali ty v Německu a doma v Písku, zvažovali klady a záporny, přehlednost a srozumitelnost informačních systémů zvláště s ohledem na cizince nebo „přespolní“ návštěvníky. Řeč přišla i na systém německé hromadné dopravy, technické parametry tramvajových kolejí a tramvajové signalizace,



Tak, jak jsou dopravní linky koncipované?

## co spojuje jejich město s Berlínem



Sbírání zkušeností z berlínské dopravy probíhalo s odborným výkladem dopravních expertů na nádraží, zastávkách i v U-Bahnu a S-Bahnu.

kteřá je složitější než v Praze. A čas zbyl samozřejmě i na prohlídku Berlína, včetně hlavního nádraží. „Kdyby některého ze studentů veřejná

doprava zaujala natolik, že se třeba v budoucnu stane jejich životní pracovní náplní, pak to bude víc, než jsme čekali,“ dodal Tomáš Procházka. Právě žáci

Obchodní akademie se v Písku už podíleli na vytváření dopravního průzkumu v městské hromadné dopravě, kterou zajišťuje právě firma ČSAD AUTOBUSY.

## Zapojení obcí a škol obohacuje všechny

**Písek** – Rozvoj dopravy v Jihočeském kraji společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice spojuje se spoluprací se školami a městy. Věří, že i díky tomu lze veřejnou dopravu zatraktivnit a přitáhnout nové cestující. Důležité je, aby poznali, jak tato doprava funguje, co ji ovlivňuje, s čím vším je provázána. Žáci Obchodní akademie v Písku se tak například podíleli na zpracování dopravního průzkumu místní MHD. Součástí spolupráce jsou i pracovní schůzky se zástupci dopravce. V květnu se třeba týkala vylepšení a zefektivnění městské autobusové dopravy ve městě.

Další píseckou školou je SPŠ a VOŠ, jejíž žáci se podílejí na rozvoji chytrých zastávek. Vybraní studenti pod dohledem učitele rozšiřují systém o nové funkce. „Momentálně se pracuje na zobrazování odjezdů vlaků a jejich zpoždění,“ uvedl Tomáš Procházka, referent PAD.



Trochu jiná hodina. Debatuje se o možnostech, jak lze zlepšit MHD.

Dlouhodobá spolupráce s městem Písek se pak zaměřuje na rozvoj městské hromadné dopravy. Jedním z výstupů je právě projekt chytrých zastávek, které využívají moderní technologie jako je elektronický inkoust a solární napájení. Zároveň zobrazují

aktuální informace o odjezdech autobusů v reálném čase. „Na dalším rozvoji se stále pracuje, což dokládá i podepsané memorandum mezi naší společností, místními školami, dodavatelem chytrých zastávek a městem,“ dodal Tomáš Procházka.

**Pavel Sekyrka**, ředitel Obchodní akademie a Jazykové školy v Písku, říká:

## Jakákoliv pracovní zkušenost má pro žáky cenu zlata

### ***Jak jsou pro žáky podobné odborné praxe či akce, jako byla cesta do Berlína, důležité?***

Jedním slovem velmi. Hlavně proto, že zprostředkovávají kontakt s realitou, ve které se žáci po absolvování školy ocitnou.

### ***Co jim i škole tedy přináší?***

Skutečná praxe je vždy srovnáním teorie a její aplikace, to je její cena. Proto také naši žáci musí psát závěrečnou zprávu a stejně tak nasmlouvaní odborníci. Ti je mají na starosti a potom zpracovávají jejich hodnocení. Pokud berou žáci kontakt s realitou poctivě, může je to ovlivnit v jejich dalším přístupu ke studiu. Tím jsou praxe přínosné i pro školu, podobně jako poznatky z firem, které pedagogové rovněž vyhodnocují. Jinak řečeno - jakákoliv pracovní zkušenost má pro žáky cenu zlata. Když jsem před mnoha lety pokládal jako brigádník před píseckou farou kanalizaci, nenapadlo mě, že mi to pomůže jako řediteli školy, když budu dohlížet na průběh stavebních zásahů v objektu.

### ***Jaká je spolupráce s ČSAD AUTOBUSY? Jak ji rozvíjet?***

Intenzivněji spolupracujeme od roku 2011. Když jsem nastoupil na školu, měli jsme velmi málo finančních prostředků. Mimo jiné jsme potřebovali

obměnit nábytek v kancelářích a v kabinetech. Tehdy nám generální ředitel Vladimír Homola obratem daroval vyřazený nábytek z písecké pobočky ČSAD. V té době byl i členem školské rady a předsedou poroty fiktivního konkurzu čtvrtáků, fiktivně se ucházejících o místo účetního nebo asistentky manažera. Od té doby je spolupráce dost intenzivní.

### ***Povídejte...***

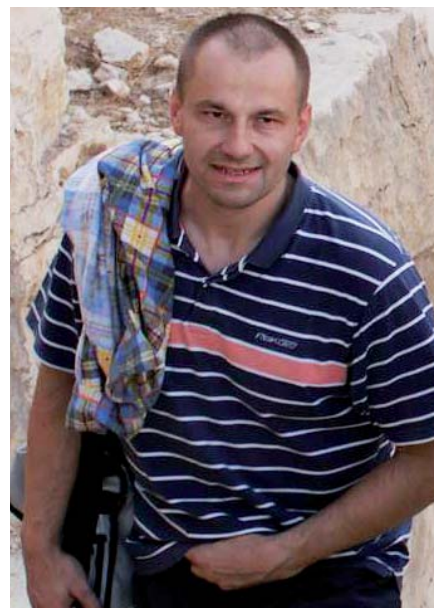
Třeba tři nejúspěšnější žáci z fiktivního konkurzu získávají Den s manažerem. Každý sám navštíví dispečink této dopravní firmy a prožije zde pracovní den s ředitelem a jeho týmem. Taková zkušenost je k nezaplacení. A mimochodem, ČSAD Autobusy také několik let přispívaly našim žákům na zahraniční exkurze, které škola pořádá.

### ***Jaký je zájem o studium vaší odborné školy? Proč ji studovat?***

Každý rok máme absolutní naplněnost a jsme za to rádi. K našemu překvapení se k nám hlásí studenti od Šumavy až po Středočeský kraj. To potěší, uvědomíte-li si, jaká je na trhu nabídka středních škol.

### ***Čím si to vysvětlujete?***

Stručně řečeno, specializujeme se na kompetence v ekonomicko-účetní oblasti, kde se naši žáci v regionu i na republikové úrovni dlouhodobě umisťují



Mgr. Pavel Sekyrka, Th.D.

na předních místech. S tím souvisí projekty Fiktivních firem, Reálných firem, Fiktivního konkurzu, mezinárodních projektů a certifikací.

Dbáme na jazykové kompetence a žáky připravujeme na složení mezinárodních jazykových zkoušek. A s jazyky souvisí i cestování. Naši žáci se v uplynulých letech zúčastnili opakovaně exkurzí do Paříže, Berlína, Vídně, Říma, Londýna, New Yorku, Jeruzaléma ... Cestování rozšiřuje obzory. Také jsme mimo jiné fakultní školou Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity. Těch důvodů je prostě víc.

### ***Který je další?***

Bezespornu investice, moderní prostředí. Pro objekt v Čelakovské ulici, kde sídlíme spolu se Zemědělskou školou, získala Obchodní akademie během tří let jen na stavebních investicích téměř 80 milionů Kč. Dostavujeme celé patro půdní vestavby, kde vzniklo moderní zázemí školy, včetně bufetu s kavárnou, terasou na střeše, aulou, knihovnou, místností pro výchovného poradce. Jsou tu i nové třídy či byt pro učitele v nouzi. Získali jsme finance na rekonstrukci školní jídelny či na projekt arboreta. Máme nápady a ve zpřijemňování studijního zázemí pro naše žákyně a žáky pokračujeme dál.

### ***Kde se vaši absolventi uplatňují?***

Například v oblastech ekonom, účetní, po kterých je velká poptávka. Dále to je finanční referent, obchodní zástupce, bankovní poradce, pojišťovací agent či pracovník v cestovním ruchu. Obecně lze říci, že i když většina žáků pokračuje ve studiu na vysoké škole, získaná odbornost propojená s nezbytnými jazykovými znalostmi, tvoří záruku dobrého startu na trhu práce.



Účastníci exkurze na promenádě v Brooklynu.



# V Českém Krumlově provizorium skončí v prosinci. Otevře se dopravní terminál

**Český Krumlov** – Ještě na pár týdnů, až do 8. prosince, je autobusová doprava v Českém Krumlově dočasně přesunuta na Špičák. O den později, kdy začínají platit nové jízdní řády, se vrátí zpět na zmodernizované autobusové nádraží.

Cestující zde budou mít k dispozici dopravní terminál, který odpovídá 21. století. Stane se důstojnou vstupní branou do historického centra, zapsaného na seznamu UNESCO. Jeho součástí bude 14 krytých zastávek s veřejným osvětlením, kamerovým dohledem, wi-fi připojením a informačním systémem. Bude zde i parkoviště pro sto aut a nabíjecí stanice pro elektromobily. Součástí projektu je rovněž pohodlné pěší napojení na Objížděkovou ulici, Kaplickou ulici s úpravou vyhlídky, představující první zastávku při chůzi do města.

Dlouho plánovaná rekonstrukce vyjde na 72 milionů korun, z nichž 42 milionů činí dotace z Evropské unie. Práce začaly v dubnu kácením okolních dřevin, které budou z části nahrazeny novou výsadbou. „Nejčastěji šlo o břízy, které nedosahují mnoholetosti a časem by fakticky hrozila jejich destrukce,“ uvedl Miroslav Reitinger, jednatel městské společnosti Českokrumlovský rozvojový fond (ČKRKF), která je investorem projektu.

## Budovu terminálu hradí ČKRKF

Radnice po neúspěšných jednáních s privátními investory pověřila městskou společnost řešením vleklého problému v roce 2014. Fond chtěl do financování nákladného projektu od počátku zapojit evropské dotační programy. To se nakonec podařilo a investice získala koncem března 2017 podporu Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Šlo o zásadní mezník, neboť bylo možné naplno rozvinout konkrétní náplň vlastní rekonstrukce.

Poskytnutá dotace však nezahrnuje obslužnou budovu terminálu. Její opravu hradí ČKRKF. Podle Miroslava Reitingera se s novou budovou počítá za čtyři až pět let. „Nyní jsme se zaměřili na to, co nás nejvíc pálilo, a to byla podoba samotného autobusového nádraží.



Koncem října se na staveništi už rýsovaly budoucí zastřešené nástupní ostrůvky.



Stavba za 72 milionů korun na podzim finišuje.

Správní budovu proto jen opravujeme a časem se k ní vrátíme,“ uvedl jednatel. Cestující v ní najdou velkou čekárnu a úschovnu zavazadel, řidiči pak denní místnost. Vrátit by se sem mělo občerstvení s nápoji a také některé služby jako holič – kadeřník.

## Provizorium na Špičáku

Provoz nádraží byl zachován po celou dobu rekonstrukce až do počátku října, kdy nastala dvouměsíční výluka a přesun na Špičák. Mezi zdejšími zastávkami a těmi nově vytvořenými u Městského úřadu v Kaplické ulici a u Nemocnice přitom zdarma jezdí doprava, zajišťovaná

stavební firmou Strabag, která nádraží modernizuje.

Jde o dočasné opatření, s nímž se musejí dopravci a cestující smířit. Jiná možnost ani nebyla. „Odměnou však bude moderní autobusový terminál, který jsme si spoustu let přáli. Kvalita veřejné autobusové dopravy se díky tomu výrazně zvýší a věřím, že to ocení cestující i řidiči,“ říká Miroslav Reitinger.

Budou mezi nimi i ti ze společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která zajišťuje dopravní obslužnost na Českokrumlovsku.

**Pavel Procházka**, ředitel IDSK, v rozhovoru pro zpravodaj Busem říká:

## Dopravní značka s názvem kraje není pro dopravní odborníky neprostopupnou zdí

**Proč středočeský koordinátor dopravy IDSK otvírá novou linku z Prahy do Sedlčan, Milevska a zpět? Co bylo hlavním motivem?**

Tato linka již funguje a provozuje jí společnost Arriva střední Čechy. Nicméně po integraci linky do systému Pražské integrované dopravy (PID) v úseku Praha – Sedlčany došlo ke značnému nárůstu poptávky. Zejména v přepravních špičkách, a také v letním období o víkendech díky atraktivitě trasy pro chalupáře či turisty. Vzhledem k tomu, že poptávka po zajištění dopravy byla registrována i v dosud neintegrovaném úseku mezi Sedlčany a Milevskem, oslovili jsme dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, který disponuje v Milevsku vlastní provozovnou, aby bylo zajištění nových spojů provozně nejefektivnější.

**Jak dlouho jste její otevření připravovali?**

K integraci do systému PID došlo na jaře loňského roku. Největší kapacitní problémy nastaly následující podzim, kdy ještě jezdili „letní“ cestující, ale zároveň již také školáci a pracující. Poté co jsme oslovili letos v únoru ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a předložili mu první návrh, následovalo seznámení dopravce se systémem Pražské integrované dopravy. Tedy, jaké výhody přináší pro cestující, jaké požadavky klade na dopravce a podobně. Poté došlo k uzavření jízdního řádu, ekonomickým kalkulacím a v současné době se očekává uzavření smluv mezi objednateli a dopravcem. Vzhledem k tomu, že linka 360 zajíždí na území hlavního města Prahy, bylo nutné také přizvat k jednání zástupce firmy ROPID, která v rámci zajištění veřejné dopravy hlavní město zastupuje. S novým jízdním řádem jsme také seznámili obce na trase linky 360.

**Co cestujícím přinese?**

Cestujícím z Milevska a obcí v návazném úseku Milevsko – Sedlčany nové spojení přinese zejména rozšíření nabídky spojů

**Integrovaná doprava**  
Středočeského kraje



Pavel Procházka

ve směru do a z Prahy. Cestujícím z obcí v úseku Sedlčany – Štěchovice pak zvýšení počtu spojů v kritických obdobích, kdy dnes dochází k přetěžování spojů a v extrémních případech na zastávkách před Prahou i k neodbavení cestujících.

**Proč padla volba na ČSAD AUTOBUSY České Budějovice? Jak dosavadní spolupráci hodnotíte?**

Jde o dopravce, který disponuje provozovnou v Milevsku, tudíž není pro něj problém odtud brzy ráno vypravit vůz do Prahy a odpoledne zpět. Zároveň již má se Středočeským krajem uzavřenou smlouvu a provozování veřejné linkové dopravy pro něj není žádnou novinkou. Dosavadní spolupráci hodnotíme velmi pozitivně, kvitujeme vstřícný přístup například k požadavkům na standardy kvality a na celkovou ochotu zapojit se do Pražské integrované dopravy

i se všemi nároky, které s sebou tento systém na dopravce přenáší.

**Zatímco v Praze a středních Čechách je integrace dopravy velmi silná, v jižních Čechách se s ní teprve začíná. Jaké s ní máte v kraji zkušenosti?**

Díky integrované dopravě dochází k dlouhodobému růstu poptávky a to je stěžejní ukazatel pro objednatele a organizátory dopravy. Je třeba však podotknout, že v případě Prahy a Středočeského kraje je s integrací vždy spojena optimalizace dopravního systému. To znamená, že dochází k mnohdy zásadním změnám tras linek a jízdních řádů. V integrovaném systému je páteří železniční síť.

V neintegrovaných oblastech existují mnohdy souběhy autobusů s železnicí, což je jeden z typických důvodů pro optimalizaci autobusové dopravy právě při integraci. Leckterá města a obce tím sice



ztrácí přímá spojení do Prahy, ale situace se zlepšuje především tím, že nově získají spojení s přestupem v celém denním období a to i o víkendech. Ve většině případů tak cestující mohou ztratit přímé spojení v řádu několika vybraných spojů za den, ale získávají spojení s garantovaným přestupem zajištěným výrazně větším počtem spojů.

**Co dělat, aby integrovanou dopravu veřejnost přijala? Jinak řečeno, co pokládáte za nejsložitější překážku?**

Každá oblast je specifická. Většinou je nejsložitější zpočátku veřejnost přesvědčit, že navrhované změny pro ni budou přínosem. Zároveň se musíme potýkat s personálními nedostatky u téměř všech autobusových dopravců a také s potřebou technického vybavení autobusů, přesněji s připraveností techniky pro integrovaný systém.

**Může se někdy i jihočeská veřejná doprava integrovat s tou pražskou či středočeskou?**

Zahájili jsme velmi intenzivní komunikaci s kolegy z jihočeské společností JIKORD. Myslím, že jsme velmi rychle našli v mnoha ohledech společnou řeč a pochopili, že dopravní značka s názvem jiného kraje není pro dopravní odborníky neprostupnou zdí. V první fázi jsme se proto domluvili na těsnější spolupráci v oblasti kolem hranice obou krajů, a to jak z pohledu dopravního plánování, tak i tarifů či techniky. Všechny tyto myšlenky bychom rádi zakotvili v připravované mezikrajské smlouvě. Abych byl konkrétní, diskutujeme v současné době o těsnějším propojení lokalit Blatná, Strakonice, Písek, Tábor a samozřejmě momentálně probírané Milevsko.

## IDSK: Doprava pro 2,5 milionu obyvatel

Společnost Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK), která je obdobou pražské společnosti ROPID, založil Středočeský kraj v roce 2017. Úkolem IDSK je vytvoření jednotného integrovaného dopravního systému na území Středočeského kraje a Prahy, ve kterém by cestující mohli jezdit vlaky, autobusy, metrem a dalšími prostředky na jednu jízdenku. V této oblasti žije na 2,5 milionu obyvatel. IDSK spolupracuje se společností ROPID, která organizuje veřejnou dopravu v hlavním městě a blízkém okolí víc než dvacet let. Lidem by měl nový systém dopravy umožňovat cestování na stejný tarif v centru metropole i za jejími hranicemi a vzájemnou návaznost spojů, neboť Středočeský kraj chce výhody integrované dopravy pro cestující rozšířit na celé své území.

Společně s integrací IDSK řeší koordinaci, hospodárné, efektivní a účelné zajištění dopravní obslužnosti mezi jednotlivými středočeskými městy, obcemi a Prahou, kontroluje plnění standardů kvality jednotlivých dopravců i spolupráci na modernizaci a vývoji vozového parku.

### JAK POJEDOU AUTOBUSY:

**Milevsko – Sedlčany – Praha (Smíchov)**  
(termín ještě není stanoven,  
pravděpodobně počátkem roku 2019)

**Pracovní dny**

**Milevsko 5.10**  
**Praha, Smíchovské nádraží 7.25**

**Praha, Smíchovské nádraží 14.15**  
**Milevsko 16.40**

**Soboty a dny pracovního klidu**

**Milevsko 7.15**  
**Praha, Smíchovské nádraží 9.33**

**Praha, Smíchovské nádraží 18.20**  
**Milevsko 22.05**

**Praha, Smíchovské nádraží 11.36**  
**Sedlčany 13.03**

**Sedlčany 14.50**  
**Praha, Smíchovské nádraží 16.18**

## Slevy zafungovaly. Zájem o veřejnou autobusovou dopravu vzrostl

**České Budějovice** – Zavedení slev ve veřejné dopravě přilákalo do autobusů více cestujících. To je zatím první, nejčerstvější zkušenost poté, co vláda od září schválila nový systém slev ve veřejné dopravě.

Ze zářijových dat je patrné, že celkový počet přepravených osob v autobusech s logem Busem, patřících dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, je zhruba o 3 procenta vyšší, než v loňském roce.

„Došlo k významnějšímu přesunu mezi kategoriemi cestujících. Z něho je patrné snížení obyčejného jízdného a zvýšení jízdného žákovského a studentského. Zde jde zřejmě o studenty, jimž se v minulosti nevyplatilo vyřizovat si průkazku na slevu, a platili raději obyčejné jízdné,“ vysvětluje Karel Coufal, ekonomický ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Změny v počtu přepravených u tarifů žáků a studentů nelze přesně zjistit, vzhledem k rozšíření kategorie žák z původních 6-15 let na nových 6-18 let. Vzhledem k tomu, že vysokoškoláci začali na studia cestovat až během října,



lze předpokládat, že cestujících meziročně přibýlo ještě výrazněji. „To ale budeme přesně vědět až v průběhu listopadu po zhodnocení říjnových čísel. Tento rostoucí zájem o cestování veřejnou dopravou nás těší. Věříme, že i díky našemu modernímu vozovému parku a výhodám využití času při cestách autobusem, získá tento způsob dopravy opět svou slávu a přiláká další cestující,“ dodal ekonomický ředitel.

### Kdo má nárok na slevu

Děti, žáci a studenti mohli slevy využívat již před tím, od září je však způsob prokazování snazší. Poskytnutá sleva je však vyšší, než byla. Nově tak děti od 6 do 15 let nemusí získání slevy prokazovat žádným způsobem, od 15 do 18 let jim stačí občanský průkaz, ISIC karta nebo i stará žákovská průkazka. Doklad totiž musí být opatřen pouze fotografií držitele, věkem a jménem.

Studentům od 18 do 26 let stačí platný průkaz ISIC s platnou validační známkou, nebo žákovský průkaz s potvrzením školy. Nově odpadá účel průkazu na trasu z bydliště do školy a zpět, což některým studentům komplikovalo prokazování, když třeba cestovali na praxi nebo brigádu.

Nově činí sleva plošně 75 procent, žáci tak získají jízdenku o 12,5 procenta výhodněji, studenti dokonce o 50 procent než dosud.

Novou kategorií s nárokem na stejnou slevu jsou senioři starší 65 let. Těm k získání slevy stačí úřední doklad s fotografií, jménem a datem narození.

## Autobusová nádraží: vizitka nejen dopravců

Jsou-li nádraží branou do měst a obcí, pak jsem rád, že ta, která vlastníme, jimi skutečně jsou a poskytují služby, hodné 21. století. Nejen pro dopravce a jejich řidiče a techniku, ale hlavně pro cestující. Ti si zde mohou odpočinout, občerstvit se a příjemně a bezpečně počkat na spoj či blízké. Je to stejně důležité, jako doprava samotná.

Stálo nás to dost peněz, ale dopravní terminály, které vlastníme, jsou už všechny po rekonstrukci a modernizaci. Problémy zůstávají tam, kde jsme v nájmu či kam pouze zajíždíme. A to jak k soukromým provozovatelům, tak i tam, kde lokalitu vlastní obce.

Nejdelší debaty byly v Českém Krumlově, kde se nový dopravní terminál otevře 9.



Glosář Vladimír Homolý

prosince. A rekonstrukce budovy má následovat. V Milevsku jsme zase díky zájmu starosty Ivana Radosty zprovozili

v sousedství nádraží čekárnu s nezbytnými službami. Samotnou plochu chceme řešit v roce 2019. Potud dobré zprávy.

Horší to je ve Vodňanech, kde ani nevíme, co se zde bude dít. Vlastník nádraží jen vybírá za služby, ale ty následně nenabízí. Také vám v tom chybí logika? Město trvá na zachování nádraží tam, kde je, ale neumí tam zřídit adekvátní služby. Pouze nás nutí jezdit někam, kde si lidé nemohou nejen vyřídit potřebné doklady, ale ani se zahřát a dojít na toaletu. Své služby tak poskytujeme na vlakovém nádraží... Snad nové vedení radnice bude na cestující víc myslet. My jsme připraveni k tomu přispět stejně jako všude, kde značka Busem nabízí své dopravní služby.