

20 | Léto 2020

Busem



Elektrobusy pro Písek

2

Představitelé firmy se shodují: v čase pandemie jsme obstáli

4

Řidiči se zapojili do jihočeské covidové studie

6

Řidič **František Bína:** Nevybírání jízdného a nastupování zadními dveřmi bylo divné

7

Jízdní řády a mapa Jihočeských letních linek pro cyklisty i pěší turisty

13

MHD v Písku posílí ekologická vozidla

14

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

Představitelé firmy se shodují...

Nejen Česká republika, ale i dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice má za sebou jedno z nejsložitějších období provázené pandemií koronaviru covid-19. Právě o této době hovoříme s generálním ředitelem Ing. Vladimírem Homolou a ekonomickým ředitelem Ing. Karlem Coufalem.

O krizích se říká, že vždy ukážou, co funguje skvěle a co vůbec. Co vám tříměsíční stav nouze a vůbec celé pandemické období napovědělo o firmě?

Vladimír Homola: Především, že jsme schopni na takové neočekávané situace pružně reagovat a zvládnout je. Veškerá opatření jsme zavedli promptně, bez zbytečného odkladu. Ať se jednalo o pravidelnou linkovou autobusovou nebo městskou hromadnou dopravu. Nikde nevznikl žádný problém. Řidiči svoji práci vykonávali velmi odpovědně a za celou dobu nevím o případu, že by některý spoj z důvodu pandemie nebyl zajištěn. Všem kolegům patří velké poděkování. Řidičům o to větší za to, že nepodlehli panice a nebáli se zajišťovat službu cestujícím.

Karel Coufal: Díky bohu můžeme říci, že provozu firmy se krize dotkla okrajově díky velkému podílu výkonů v závazku veřejné služby, který byl zachován, byť s omezeními jízdních řádů do prázdninového provozu. Firma tak nemusela řešit drakonická opatření na čerpání překážek zaměstnanců v práci či snad jejich propouštění.

Když se za touto dobou ohlédnete, jak si v ní firma vedla?

VH: V dopravě, a zvláště té autobusové, nejsou krizové situace výjimkou. I když tato byla opravdu mimořádná. Pamatujeme povodně, porouchané autobusy v zahraničí... Všichni si uvědomujeme, že za nás nikdo jiný dopravu nezajistí – prostě je to na nás a na naši profesní cti. Já lidem ve firmě věřím.

KC: Organizace provozu fungovala bezvadně, komunikace s hlavními zákazníky, tedy kraji a městy, byla intenzivní a na výborné úrovni. Firma tak přizpůsobovala provoz zejména zpočátku operativně podle potřeb vyvíjející se situace.

Co vás potěšilo, co zklamalo?

VH: Potěšil mě přístup všech zaměstnanců, nic nebylo problém. Hned

od prvních dnů jsme začali dezinfikovat autobusy, velmi operativně, společně s krajským úřadem, přizpůsobovat jízdní řády a i přes sociální síť informovat cestující. Lidé, až na pár „remcalů“, byli úžasní. Všechny informace nám pomáhali přenášet dál, cestující byli velmi nápomocní. Třeba na facebooku nám za den přibývalo mnoho sledujících. Byla to ukázka toho, jací opravdu jsme a tím myslím zaměstnance i cestující.

A co mě zklamalo? Ani nevím, člověk bývá nejčastěji zklamaný, když nemá co na práci. V té situaci nejsme.

KC: I mě potěšil přístup našich zaměstnanců „v první linii“, tedy řidičů, kteří byli nejvíce ohroženi při kontaktu s cestujícími. Přesto nikdo z nich neřekl, že nepůjde do práce, že nebude jezdit. Také obětavost vůči kolegům při domácím šití roušek, které v té době byly naprosto nedostatkovým zbožím. Zklamání bylo asi zejména na počátku z přístupu některých cestujících - když jsme zveřejnili povinnost ochrany úst a nosu při vstupu do autobusu a oni nám nadávali, co je to za nesmysly. Zkrátka, nesouhlasili se zavedením těchto opatření.

Jak se vůbec mimořádná opatření zaváděla, jak je lidé vzali a přijali?

VH: Po první poradě na krajském úřadě, kde nám byla sdělena rizika pandemie, jsem společně se zástupci krajského úřadu rozhodl o zavedení roušek ještě před vládním nařízením. Připadalo mi minimálně slušné, aby cestující, kteří jsou v autobuse omezenou dobu, nemohli na řidiče přenést nákazu. Vzít si šátek nebo šálu bylo minimum, co mohli udělat. Řidiči jsou v tomto malém prostoru celý den a v zájmu všech bylo, aby žádný provoz nebyl uzavřen do karantény kvůli nezodpovědnému cestujícímu. Lidé byli skvělí, a pokud někdo nařízení plnit nechtěl, sami ho do autobusu nechtěli pustit. Tím řidičům strašně pomohli.



Vladimír Homola

KC: Jsem velmi rád, že naše firma byla díky rozhodnutí generálního ředitele jednou z prvních, která zavedla roušky při vstupu do autobusu. Bylo to na úplněm počátku, ještě dříve, než to nařídila vláda. O některých lidech jsem se již zmiňoval a ti další, většina, je přijali a dodržovali bez problémů.

Zcela mimořádná role připadla řidičům. Vidět, jak v čase nouzového stavu řídí autobusy, v nichž se k nim cestující nedostane, jezdí se zdarma, nastupuje se jen zadními dveřmi a vozy jsou poloprázdné, bylo dost silné. Klobouk dolů, říkal jsem si, když jsem těmi spoji v téhle době cestoval...

VH: Řidiči ukázali, jakými lidmi a profesionály jsou. Ještě jednou jim moc děkuji a myslím, že za všechny, nejen ty, kteří veřejnou dopravu potřebují.

KC: Ano, řidiči byli na bojové frontě. Rozhodnutí krajů a měst neodbavovat cestující u řidiče, bylo správné, byť to jejich rozpočty stálo miliony korun. V té době nikdo nedokázal

... v čase pandemie jsme obstáli



Karel Coufal

odhadnout rozsah a nebezpečnost koronaviru.

Lze se na takovou situaci vůbec připravit?

VH: Připravit... Už jsem zmínil - jsme zvyklí, víme, že nikdo jiný daný problém nevyřeší. Navíc – pracuji s profesionály a to se cení.

KC: Přestože se krizový štáb krajů připravuje na mimořádné situace a autobusová doprava je do jejich plánů zahrnuta, jedná se spíše o potřebu přepravy obyvatel v případě živelných událostí, válečného stavu, v případě jižních Čech navíc ještě při neštěstí v jaderné elektrárně. Tady byla situace trochu odlišná. Všichni zaměstnanci v krizovém řízení firmy přesto zvládali zavádět potřebná opatření rychle a dostatečně účinně.

Jak tedy vypadal provoz v nouzovém stavu?

VH: Firma běžela tak, že jsem ani změny nepoznal. V práci byla většina lidí. Pár THP pracovníků přešlo na home

office a zůstalo doma. Také někteří zájezdoví řidiči a lidé z rizikových skupin. Nakonec jsme neměli žádného nemocného, vše proběhlo dobře.

KC: Jak jsem uvedl, provoz byl omezen na prázdninový režim, ubylo tedy jízdních výkonů. Nevybíralo se jízdné, nebylo potřeba pokladních pro výběr hotovosti. Většina zaměstnanců, kterých se opatření dotkla, čerpala dovolenou, výjimečně ošetřování člena rodiny, pokud se nemohl o jejich děti, které nebyly ve škole, postarat nikdo jiný. V ojedinělých případech byli zaměstnanci v režimu „překážek v práci na straně zaměstnavatele“.

Jaké šrámy tedy firma utrpěla?

VH: Největší a zřejmě nevratné omezení se bude týkat zájezdové dopravy. Zájezdy se budou rozjíždět pomalu a zřejmě i za ceny, které budou dlouhodobě neudržitelné. Zájezdových autobusů bude jednoduše přebytek. Pravidelná a městská doprava jezdila sice v omezeném rozsahu, ale na rozdíl od mnoha odvětví práci měla a nezastavila se ani na den. Vše díky tomu zvládneme. Na rozdíl od mnoha firem a živnostníků, kteří museli zastavit provoz, si nemůžeme stěžovat.

KC: Došlo k absolutnímu výpadku nepravidelné dopravy, která se jen těžko bude vzpamatovávat. Stejný osud má zatím i dálková linková doprava, kterou jsme již na prázdniny spustili do původního režimu, počet cestujících je však stále na nízké úrovni. K návratu do normálu by mělo dojít po prázdninách, po návratu dětí do škol. Výpadek tržeb z jízdného u závazkové dopravy kompenzují na základě smluv kraje a jednáme ve stejné věci i s městy u městských doprav.

Dotkne se koronavirus investic?

VH: Naštěstí ne, pokud mluvíme o pravidelné dopravě. Nepravidelná je pozastavena.

KC: Obnova vozového parku a další plánované investice budeme uskutečňovat v plánované výši a termínech. To plyne i z toho, že závazkové dopravy se krize dotkla méně, než firem čistě komerčních.

Co tedy koronavirová krize změnila?

VH: Určitě pohled na bezpečí řidiče, ale i cestujících. V průběhu krize jsme začali používat ozónové čističe, nebo lépe dezinfekce, které velmi spolehlivě v autobuse, kancelářích a čekárnách zahubí vše škodlivé. Tyhle přístroje využijeme trvale. Také jsme se naučili lépe chránit řidiče a být připravení – zřejmě i na chřipkové epidemie, které způsobují také velké problémy. Až propuknou, nebude divné, když po lidech budeme vyžadovat roušky. Stejně jako budeme schopni vybavit ochrannými prostředky řidiče, případně vymezit bezpečný prostor za nimi.

KC: Změnil se i přístup cestujících k platbám, protože zjistili výhody těch bezhotovostních.

Jaký byl přechod na „běžný“ provoz?

VH: Řekl bych, že pozvolný a velmi plynulý. Pro nás jsou to běžné změny jízdních řádů.

KC: Právě díky změnám jízdních řádů v průběhu roku takové změny zažíváme několikrát do roka. Není to tedy zásadně nic nového. Ale u činností, které se úplně zastavily, je rozjezd zatím pomalý. Věříme však, že i ty se po prázdninách vrátí do původního rozsahu.

Na který moment z tohoto období budete jednou vzpomínat?

VH: Určitě na rychlé rozhodnutí o ochraně obličeje. Byli jsme první v Česku a ostatní dopravci to ocenili a velmi rychle se přidali. Dodnes mi to mnozí připomínají. I zpětně jsem rád, že jsme to udělali a lidé nás podpořili.

KC: Já asi na výběrové řízení na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji na dalších deset let. U něho totiž zadavatel změnil zadávací dokumentaci přesně v den, kdy vláda vyhlásila nouzový stav. A v podstatě čtrnáct dnů po jeho skončení se podávaly nabídky. Komunikace s majiteli z rakouské skupiny PostBus při uzavření hranic a vyřizování potřebných dokumentů při omezeném chodu úřadů pro mne zůstane nezapomenutelným zážitkem. Ale zvládli jsme to.

Řidiči se zapojili do jihočeské covidové studie. Ta ukázala protilátky až u 2,37 procenta testovaných

Ve dvou jihočeských okresech, na Strakonicku a Písecku, se v květnu uskutečnilo testování 2 000 lidí, které mělo ukázat, jaké procento z nich má v těle protilátky na koronavirus. Po 1 000 v každém.

Zapojilo se do něho i několik desítek tamních řidičů společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, kteří spolu s hasiči, prodavačkami či zdravotníky tvořili polovinu z testovaných. Šlo o zástupce profesních skupin, kteří pracovali i během nouzového stavu. Druhá polovina se skládala z dobrovolníků.

Výsledky průřezové studie, kterou organizoval Jihočeský kraj ve spolupráci s Krajskou hygienickou stanicí a firmou OIG Power, výrazně kontrastovaly s dubnovou celostátní studií kolektivní imunity. Zatímco podle ní se „promořenost“ populace pohybuje v řádech promile (mezi 26 549 testovanými v Praze, Brně, Litoměřicích a na Olomoucku bylo 107 dosud neodhalených pozitivních testů), jihočeský test na protilátky



Jihočeský kraj pro svou studii pořídil přesnější testy. Ty odhalují protilátky v odebrané krvi.

covidu-19 prokázal pozitivní výsledek u 2,37 procenta testovaných lidí na Strakonicku a u 1,2 procenta na Písecku.

„Koronavirus je infekce, která se velmi špatně diagnostikuje. Někdo nepocítí



Martin Kuba, garant projektu a jihočeský krajský zastupitel.

vůbec nic, někomu se špatně dýchá, ale někdo skončí na mimotělním oběhu,” uvedl jeden z garantů projektu a jihočeský krajský zastupitel Martin Kuba (ODS), jenž je lékařem. Proto může existovat skupina pacientů, která nezpůsobovala žádné příznaky a přesto koronavirus prodělala. Právě to je pro celý zdravotnický systém a epidemiology důležité vědět při plánování protipatření. Zvláště, když se tato dosud málo známá nemoc, proti níž není zatím ani lék, promění v epidemii či dokonce pandemii.

Přesnější testy

„Byli jsme rádi, že nás doktor Kuba oslovil a řidiči a dispečeri tak mohli zjistit, jak na tom jsou. Účast byla dobrovolná, ale sami měli zájem zjistit, jak na tom jsou. Nikdo, a z nás laiků obzvláště, o nemoci nic neví. Řidiči z ní měli přirozené obavy, ale i přes to nikdy neodmítli sednout za volant a zajistit veřejnou dopravu. To, že byli součástí testování, jim bezesporu psychicky velmi pomohlo,” říká Vladimír Homola, generální ředitel dopravní společnosti.



Ředitelka KHS docentka Kvetoslava Kotrbová s příslušníky armády a hasiči, kteří se rovněž podíleli na organizaci jihočeské covidové studie.



Každý si musel nechat změřit tělesnou teplotu.

„Od začátku tvrdím, že pokud se opatření mají dělat, je nutné mít přesná data. A ne bojovat s nějakým božstvem někde v horách“, kterého se bojíme, když vyjdeme ven. Ve 21. století je nutné bojovat na základě konkrétních čísel,“ komentoval to v médiích Martin Kuba.

„Rozhodli jsme se do toho pustit ve spolupráci s Krajskou hygienickou stanicí Jihočeského kraje, když jsme řešili okres Strakonice jako nejvíce zasažený. Tehdy jsme došli k závěru, že by bylo vhodné protestovat ho,“ vysvětlila hejtmanka Ivana Stráská (ČSSD). Okres Písek byl pak vybrán jako protipól- nejméně zasažený. „Jihočeský kraj pro svou studii pořídil přesnější testy. Ty odhalují protilátky, které se odborně označují IgA a IgG, a laboratoře je zpracovávaly rozdílnou metodou než celostátně. Právě test IgA může někdy prokázat takzvanou falešnou pozitivitu, proto tyto případy budou ještě jednou prověřeny. Nové odběry se budou týkat přibližně čtyř procent testovaných. Hodnota protilátek IgG v těle nakaženého narůstá až s postupem času.“

Pokud tím řada lidí prošla, aniž by to na sobě nějak zpozorovala, je to vlastně dobrá zpráva. O to víc se musíme zaměřovat na ochranu lidí, kteří to potřebují. Ať už na seniory nebo

třeba lidi s diabetem,“ dodal Martin Kuba.

Jeho skupina OIG Power také přispěla čtvrt milionem korun na pokrytí nákladů projektu. Ty dosáhly 1,2 milionu korun a především se o ně podělily písecká a strakonická nemocnice.

Ředitelka KHS: „Děkuji všem, co se zapojili“

Docentka Kvetoslava Kotrbová, ředitelka Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje, uvedla, že i po pěti měsících pandemie onemocnění stále teprve poznáváme. Jak se chová, jaké má závažnosti a jak se s ním nejlépe vypořádat. „A k tomu potřebujeme především validní data a informace, jakýkoliv, i sebemenší, detail může být pro zdraví Jihočechů důležitý,“ hodnotila testování pro náš zpravodaj Busem. Oceňuje přitom ochotu řidičů autobusů stejně jako všech ostatních, jít do této studie, na jejímž designu se epidemiologové podíleli. „Studie dává velký smysl v tom, že jsme netestovali náhodně, ale zcela záměrně jsme se zaměřili na exponované profese, jako jsou zrovna profesionální řidiči, srovnali jsme je s běžnou populací, použili jsme k zjištění skutečně validních výsledků smysluplnou metodiku a především přesné testy,“ uvedla docentka Kotrbová.

Na organizaci náročné akce se podílela také Armáda ČR, Hasičský záchranný sbor, Policie ČR, Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje a nemocnice v Písku a ve Strakonici.



Všichni se museli vyrovnat s polními podmínkami.

František Bína, řidič linkového autobusu a předseda odborů o práci v nouzovém stavu říká:

Nevybírání jízdného a nastupování zadními dveřmi bylo divné. Nevěděl jsem, kam kdo chce přesně jet

Zatímco nouzový stav, trvající v Česku od poloviny března do poloviny května, připravil spoustu lidí na čas o práci, řidiči autobusů za volant usedali pořád. „I když já až od dubna, protože jsem byl po operaci,“ říká František Bína, řidič a předseda odborové organizace ve firmě ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Jak vám jako jednomu z řady šoférů, co i v té těžké době chodili do práce, bylo?

Bral jsem to jako povinnost a plnil to, co mám napsané v pracovní smlouvě. I když osobně jsem se za volant autobusu posadil až od prvního dubna. Předtím jsem byl totiž po operaci a na nemocenské.

Cítil jste se za volantem bezpečně?

Firma se snažila udělat maximum, aby ochránila zdraví svých řidičů. Jako první v zemi přišla s povinnými rouškami cestujících v době, kdy o jejich využívání málokdo mluvil. Pak přišlo rozhodnutí neobsazovat první řady sedadel cestujícími, pravidelně čistit interiéry autobusu ozónem, zajistily se i roušky pro řidiče. Velký podíl na jejich pocitu bezpečnosti ale měli i cestující respektující rozhodnutí firmy a později i nařízení vlády nastupovat do autobusů jen v rouškách a mít je po celou dobu jízdy.

A co kolegové?

Tohle se dá těžko posoudit, nemohu mluvit za ně. Ale co jsem zaslechl, vnímali snahy firmy a postoj cestujících jako ohromnou pomoc.

Která opatření zafungovala více a která méně?

Podle mne měla všechna stejnou účinnost a doplňovala se.

Jaké to bylo jezdit „zapáskovaný“ a izolovaný od cestujících, nevybírat jízdné a neotvírat přední dveře?

Nevybírání jízdného a nastupování



zadními dveřmi bylo divné, nevěděl jsem, kam kdo chce přesně jet.

Neobsazování prvních sedadel hlavně chránilo samotné řidiče. Onemocnět případně covidem-19 byla jedna věc, druhou pak dvoutýdenní karanténa, která by se týkala všech, co by s takovým nemocným přišli do styku. A v dopravní firmě to mohlo také při podobném černém scénáři znamenat, že by neměl kdo autobusy řídit. Prostě izolovat řidiče od cestujících byla v čase pandemie nutnost.

Měla odborová organizace do věci možnost mluvit? O co jste se zajímali především?

Odbory se k této věci nevyjadřovaly, šlo především o povinnost firmy zajistit ochranu zdraví svých zaměstnanců. A říkám na rovinu - je třeba vyjádřit velké poděkování za tento přístup.

Vyjadřovali jste se i k zapojení řidičů do testování protilátek na covid-19, které kraj organizoval ve Strakonících a v Písku?

Myslím si, že to byl dobrý krok, ke kterému se kraj rozhodl. Ale jako odbory jsme se k němu nevyjádřily. Bylo na každém šoferovi, zda se do testování zapojí.

Jak s odstupem času složitou situaci hodnotíte? Vypořádala se s ní firma?

Rozvolňování opatření je podle mého mínění docela složitá věc. Bude velmi záležet na chování řidičů i cestujících, neboť jde o virové onemocnění, které se bezesporu může kdykoli vrátit. Chce to prostě stále respektovat a dodržovat základní hygienická pravidla. A že tohle složité období firma zvládá velmi dobře, není třeba opakovat.

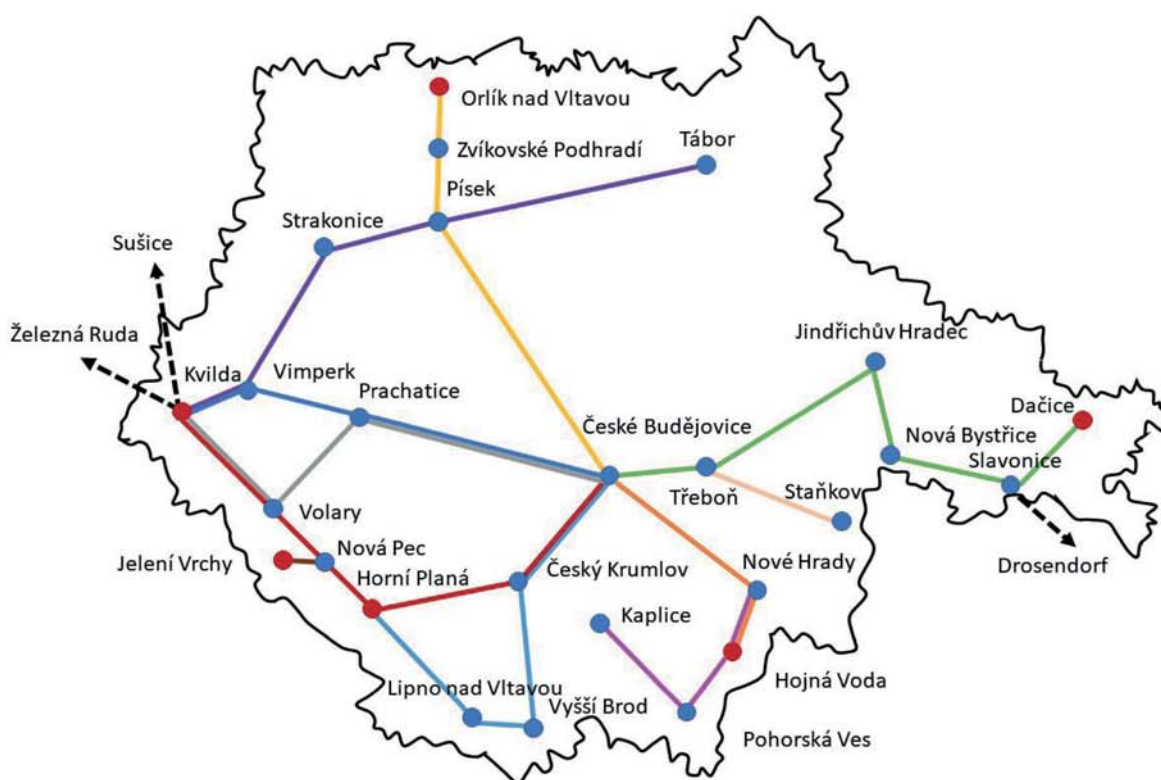
V čem se lze do budoucna poučit?

Myslím, že je nutné vše podchytit včas a začít s různými opatřeními brzy, ještě dříve než se případná epidemie rozšíří ve větším měřítku. Mám tím na mysli například rozhodnutí o povinném nošení roušek, omezení prvních řad sedadel, pravidelnou dezinfekci a čištění autobusů. Naproti tomu nejsem zastáncem znovu zavedení nástupu pouze zadními dveřmi a neplacení jízdného. Těch případných dalších vln epidemie může být víc – nejen covid, ale i chřipka. A vždy je pak důležité, jak se chovají sami řidiči a především cestující. Je to prostě o ohleduplnosti a respektu k sobě navzájem.



JIHOČESKÉ LETNÍ LINKY

autobusem nejen na kolo



PODROBNĚJŠÍ INFORMACE O JÍZDNÍCH ŘÁDECH

www.jikord.cz/cyklobusy



Jihočeské letní linky pro cyklisty i pěší rozšířily nabídku

Až do konce srpna v plném provozu a do konce září pak ještě o víkendech mohou milovníci cyklistiky nebo pěší turistiky využít autobusové Jihočeské letní linky, které je dovezou i s jízdními koly do nejatraktivnějších míst regionu.

Jihočeský koordinátor dopravy, společnost JIKORD, letošní nabídku ve spolupráci s několika dopravci ještě rozšířil. Propracovaný systém je v provozu od 27. června a propojuje turisticky zajímavé lokality jižních Čech. Nabízí spojení na Třeboňsko, Lipensko, Šumavu, Novohradsko, Českou Kanadu či Orlík.

Jízdné se řídí kilometrickým tarifem a lze při něm využít výhodnou jihočeskou jízdenku. Za přepravu jízdního kola zaplatíte jen v prvním spoji, zbytek dne je další přeprava kola zdarma. Při zpáteční cestě následující den je přeprava kol také zdarma. První jízdenku tedy nevyhazujte, ale uschovejte.

Podrobné informace o jednotlivých spojích a časech odjezdů:

www.jikord.cz/informace-pro-cestujici/cyklobusy

Jihočeská jízdenka nabízí výhodné cestování autobusem, vlakem i MHD po celém kraji včetně přeshraničních přesahů. Za 250 Kč na ni mohou o prázdninách od 1. 7. do 31. 8. cestovat ve všedních dnech, o víkendech i státních svátcích až dvě dospělé osoby a až tři děti do 15 let. Mimo letní prázdniny pak ve všední dny jeden dospělý a jedno dítě do 15 let.

Více informací na www.jihoceskaizjzdenka.cz

Modrá linka:

České Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda

Šedá linka:

České Budějovice – Prachatice – Volary – Kvilda

Červená linka:

České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda

Vltavská linka:

České Budějovice – Lipno n.V. – Horní Planá

Zelená linka:

České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Slavonice – Dačice

Žlutá linka:

České Budějovice – Týn n.V. – Písek – Orlík n.V.

Novohradská linka:

České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady – Hojná Voda

Novohradsko – kaplická linka:

Nové Hrady – Hojná Voda – Pohorská Ves – Benešov n.Č. – Kaplice (nádraží)

Šumavská linka:

Tábor – Bernartice – Písek – Strakonice – Vimperk – Borová Lada – Kvilda

Jelení linka:

Nová Pec – Jelení Vrchy

Třeboňská linka:

Třeboň – Majdalena – Chlum u Třeboně – Staňkov



Modrá linka: České Budějovice – Prachovice – Vimperk – Kvilda

MODRÁ LINKA

320028

České Budějovice - Kvilda

3	5		spoj č.		4	6
55	54	km	od	České Budějovice, aut.nádr.	55	54
7:30	7:30	0		xNěmčice	19:55	19:55
7:50	7:50	20		Netolice, nám.	19:24	19:24
8:00	8:00	28		xNetolice, Kratochvíle	19:18	19:18
8:04	8:04	30		Vitějovice, rozc.1.0	19:13	19:13
8:10	8:10	38		Prachovice, aut.nádr. 	19:08	19:08
8:28	8:28	46		Husinec, aut.st.	19:00	19:00
8:40	8:40	54		Sumavské Hoštice	18:45	18:45
8:53	8:53	64		Vimperk, aut.nádr. 	18:31	18:31
9:05	9:05	71		Nové Hutě, Pláně	18:25	18:25
9:28	9:28	85		Stachy, Zadov horská služba	18:01	18:01
<	<	<		Stachy, Zadov Churáňov hotel	<	<
<	<	<			<	<
9:40	9:40	93	př	Kvilda 	17:50	17:50

▲

na spoje č.3 a 5 navazuje v zastávce Kvilda cyklobus IDP linky 979 do Modavy, Srní, Práslí, Železná Rudy

54

jede v neděli a státní svátek od 28.6. do 6.9.2020, 27.9.2020

55

jede v sobotu od 27.6. do 26.9.2020

x

zastávka na znamení, nebo požádání



navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol



navazující autobusové spoje s přepravou jízdních kol

Šedá linka: České Budějovice – Prachovice – Volary – Kvilda

ŠEDÁ LINKA									
320022 České Budějovice - Prachovice - Volary - Kvilda									
1	3	5	km	spoj č.		2	4	6	
56	54	57	0	od	České Budějovice, aut.nádr.	56	54	57	př
7:20	7:20	7:45	0		xNěmčice	20:00	20:00	20:20	
7:40	7:40	8:03	20		Netolice, nám.	19:34	19:34	19:57	
7:55	7:55	8:20	28		xNetolice, Kratochvíle	19:28	19:28	19:45	
8:05	8:05	8:32	30		Vitějovice, rozc.1.0	19:23	19:23	19:37	
8:18	8:18	8:40	38		Prachovice, aut.nádr.	19:18	19:18	19:32	
8:28	8:28	8:53	46		Prachovice, Libinské Sedlo	19:10	19:10	19:27	
8:45	8:45	9:00	52		Volary, aut.nádr.	18:58	18:58	19:15	
8:50	8:50	9:10	65		Volary, Soumarský Most rozc.0.5	18:43	18:43	19:00	
8:57	8:57	9:17	70		Lenora, Chata	18:36	18:36	18:53	
			74		Lenora, Žel.st.	18:31	18:31	18:48	
9:04	9:04	9:24	74		Lenora, Kaplice, park Pod Boubínem	18:30	18:30	18:47	
<	<	<	<		Lenora, Zatoň	<	<	<	
9:10	9:10	9:30	79		Horní Vltavice	18:25	18:25	18:42	
9:15	9:15	9:35	82		Horní Vltavice, Polka, u mostu	18:20	18:20	18:37	
9:21	9:21	9:41	85		Borová Lada, Zahradky	18:13	18:13	18:30	
9:29	9:29	9:49	90		Borová Lada, Svinná Lada	18:05	18:05	18:22	
9:35	9:35	9:55	93		Kvilda, Františkov	18:01	18:01	18:18	
9:38	9:38	9:58	94			17:59	17:59	18:16	
9:42	9:42	10:02	97			17:55	17:55	18:12	
9:50	9:50	10:10	101	př	Kvilda	17:50	17:50	18:07	od
56 jede v pracovní dny od 1.7. do 31.8.2020 x zastávka na znamení, nebo požádání navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol navazující autobusové spoje s přepravou jízdních kol vyčká v zast. Lenora, žel.st přestup od vlaku 18102 a 18105									

Červená linka: České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda

ČERVENÁ LINKA									
320024 České Budějovice - Český Krumlov - Volary - Kvilda									
1	3	5	km	spoj č.		2	4	6	
55	54	57	0	od	České Budějovice, aut.nádr.	55	54	57	př
7:15	7:15	7:40	0		xKamený Újezd, Stilec	20:25	20:25	20:40	
7:27	7:27	7:52	15		Zlatá Koruna, Rajov	20:11	20:11	20:26	
7:35	7:35	8:00	20		Český Krumlov, Spířák	20:04	20:04	20:19	
7:45	7:45	8:10	25		Kájov, hl.sil.	19:55	19:55	20:10	
7:52	7:52	8:17	30		Cerná v Pošumaví	19:46	19:46	20:01	
8:10	8:10	8:35	46		Horní Planá	19:32	19:32	19:47	
8:21	8:21	8:46	53		Želnavna	19:23	19:23	19:38	
8:35	8:35	9:00	60		Nová Pec, Žel.st.	19:11	19:11	19:26	
8:42	8:42	9:07	64		Želnavna	19:04	19:04	19:19	
8:49	8:49	9:14	68			18:58	18:58	19:13	
9:05	9:05	9:30	81	př	Volary, aut.nádr.	18:45	18:45	19:00	od
9:10	9:10	9:35	86	od	Volary, Soumarský Most rozc.0.5	18:42	18:42	18:57	př
9:17	9:17	9:42	90		Lenora, Chata	18:35	18:35	18:50	
			90		Lenora, Žel.st.	18:31	18:31	18:46	
9:22	9:22	9:47	90		Lenora, Kaplice, park Pod Boubínem	18:29	18:29	18:44	
<	<	<	<		Lenora, Zatoň	<	<	<	
9:28	9:28	9:53	95		Horní Vltavice	18:25	18:25	18:40	
9:33	9:33	9:58	98		Horní Vltavice, Polka, u mostu	18:20	18:20	18:35	
9:39	9:39	10:04	101		Borová Lada, Zahradky	18:14	18:14	18:29	
9:47	9:47	10:07	106		Borová Lada, Svinná Lada	18:06	18:06	18:21	
9:52	9:52	10:12	109		Kvilda, Františkov	18:01	18:01	18:16	
9:54	9:54	10:14	110			17:59	17:59	18:14	
9:59	9:59	10:19	113			17:55	17:55	18:10	
10:05	10:05	10:20	117	př	Kvilda	17:50	17:50	18:05	od
▲ na spoje č.1 a 3 navazuje v zastávce Nová Pec, žel.st. autobus do Nová Pec, Jelení Vrchy 54 jede v neděli a státní svátek od 28.6. do 6.9.2020, 27.9.2020 55 jede v sobotu od 27.6. do 26.9.2020 x zastávka na znamení, nebo požádání navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol navazující autobusové spoje s přepravou jízdních kol navazující vodní doprava s přepravou jízdních kol vyčká v zast. Lenora, žel.st přestup od vlaku 18102 a 18105									

Vltavská linka: České Budějovice – Lipno nad Vltavou – Horní Planá

VLTAVSKÁ LINKA									
320021 České Budějovice - Lipno n.Vlt. - Horní Planá									
3	1	5	km	spoj č.		4	2	6	
56	54	57	0	od	České Budějovice, aut.nádr.	56	54	57	př
7:50	7:50	8:15	0		České Budějovice, aut.nádr.	13:45	13:45	14:00	
8:05	8:05	8:30	20		České Budějovice, U soudu	13:40	13:40	13:55	
			2		Český Krumlov, Spířák				
8:35	8:35	9:00	25		Český Krumlov, aut.nádr.	13:15	13:15	13:30	
8:40	8:40	9:05	26		Větrný závod	13:13	13:13	13:28	
8:45	8:45	9:10	26		Rožmberk n.Vlt., nám.	13:03	13:03	13:18	
8:55	8:55	9:20	32		Vyšší Brod, nám.	12:40	12:40	12:55	
9:20	9:20	9:45	50		Vyšší Brod, klášter	12:25	12:25	12:40	
9:30	9:30	9:55	59		Loučovice	12:17	12:17	12:32	
9:32	9:32	10:07	59		Lipno n.Vlt., přístaviště	12:10	12:10	12:25	
9:40	9:40	10:15	65		Lipno n.Vlt., lanovka	12:05	12:05	12:20	
9:47	9:47	10:20	70		xLipno n.Vlt., Kobylnice, chaty	12:03	12:03	12:18	
9:49	9:49	10:24	71		Frymburk	11:55	11:55	12:10	
9:51	9:51	10:26	72		Cerná v Pošumaví	11:40	11:40	11:55	
9:58	9:58	10:33	78		Horní Planá, Horka na Sumavě	11:36	11:36	11:51	
10:12	10:12	10:47	89		xHorní Planá, Karlovy Dvory	11:34	11:34	11:49	
10:14	10:14	10:49	91		xHorní Planá, Jenišov, rozc.	11:33	11:33	11:48	
10:17	10:17	10:52	93		Horní Planá	11:32	11:32	11:47	
10:19	10:19	10:54	94			11:30	11:30	11:45	
10:20	10:20	10:55	95			11:28	11:28	11:43	
10:25	10:25	11:00	97	př	Horní Planá	11:20	11:20	11:35	od
▲ na spoje č.1 navazuje v zastávce Horní Planá, žel.st. Cerná v Pošumaví vlak do Nového Údolí 54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 1.7. do 30.8.2020 56 jede v pracovní dny od 1.7. do 31.8.2020 x zastávka na znamení, nebo požádání navazující vlakové spoje s přepravou jízdních kol navazující autobusové spoje s přepravou jízdních kol Nástup s jízdními koly v Českých Budějovicích pouze na stanovišti č.33									

Zelená linka: České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Slavonice – Dačice

ZELENÁ LINKA

320025

České Budějovice - Třeboň - Jindřichův Hradec - Slavonice - Dačice

1	3	5	km	km	spoj č.	2	4	6
55	54	57	0	0	od	55	54	57
7:45	7:45	7:45	0	0	České Budějovice, aut.nádr.	20:20	20:20	20:20
8:03	8:03	8:03	12	12	Libovpřstava	20:03	19:57	19:57
8:25	8:25	8:20	25	25	Třeboň, aut.nádr.	19:45	19:45	19:45
8:32	8:32	<	31	<	xTřeboň, Stará Hlína	19:37	19:37	19:37
8:35	8:35	<	34	<	xNovosedly n.Nez., Mláka, Velká	19:32	19:32	19:32
8:40	8:40	<	39	<	Stráž n.Nez., nám.	19:27	19:27	19:27
<	<	8:40	<	41	xHamr	<	<	<
<	<	8:45	<	43	Chlum u Třeboně, garáže ČSAD	<	<	<
<	<	8:50	<	46	xStankov	<	<	<
<	<	9:00	<	53	xStřelice, Liborezy, rozc.0.1	<	<	<
8:48	8:48	9:10	45	61	Lásenice	19:20	19:20	19:20
9:00	9:00	9:26	61	69	od	19:10	19:10	19:10
9:00	9:00	9:26	69	69	Jindřichův Hradec, mlékárna	19:10	19:10	19:10
9:05	9:05	9:31	57	73	Horní Pěna	19:05	19:05	19:05
9:12	9:12	9:38	62	78	Ciměř	18:58	18:58	18:58
9:20	9:20	9:46	68	84	Nová Bystřice, aut.nádr.	18:50	18:50	18:50
9:25	9:25	9:51	72	88	Nová Bystřice, Klášter I	18:41	18:41	18:41
9:37	9:37	10:03	79	95	Staré Město p.Land., Landstein	18:30	18:30	18:30
9:42	9:42	10:08	82	98	Staré Město p.Land., nám.	18:25	18:25	18:25
9:55	9:55	10:21	89	106	od	18:15	18:15	18:15
10:00	10:00	10:26	90	106	Slavonice, aut.nádr.	18:15	18:15	18:15
10:20	10:20	10:46	104	104	Dačice, aut.nádr.	17:55	17:55	17:55

na spoje č.1 navazuje v zastávce Třeboň, aut.nádr. cyklobus do Chlumu u Třeboně a Staňkova

na spoje č.1 a 3 navazuje v zastávce Slavonice cyklobus linky 764 do Waldkirchenu/T. Dobersbergu, Raabsu/T. Drosendorfu - více na www.vorart.cz

54 jede v neděli a státní svátek od 28.6. do 6.9.2020, 27.9.2020

55 jede v sobotu od 27.6. do 26.9.2020

57 jede v pátek od 3.7. do 28.8.2020

x zastávka na znamení, nebo požádání

p spojí v úseku Třeboň - České Budějovice je veden po lince 320010

Jelení linka: Nová Pec – Jelení Vrchy

JELENÍ LINKA												
370843												
Nová Pec - Nová Pec, Jelení Vrchy												
spoj. č.		km	1	11	3	13	5	15	7	17	9	19
Nová Pec, žel.st.	od		80	80	81	80	81	80	81	80	81	80
Nová Pec		0	8,50	8,50	10,10	10,10	12,35	12,35	14,25	14,25	16,30	16,30
Nová Pec		0	8,53	8,53	10,13	10,13	12,38	12,38	14,28	14,28	16,33	16,33
Nová Pec, U Krožků		2	8,56	8,56	10,16	10,16	12,41	12,41	14,31	14,31	16,36	16,36
Nová Pec, Rozbach		3	8,58	8,58	10,18	10,18	12,43	12,43	14,33	14,33	16,38	16,38
Nová Pec, Jelení Vrchy U Stablouhodu		5	9,01	9,01	10,21	10,21	12,46	12,46	14,36	14,36	16,41	16,41
Nová Pec, Jelení Vrchy U Koželuhů		6	9,03	9,03	10,23	10,23	12,48	12,48	14,38	14,38	16,43	16,43
Nová Pec, Jelení Vrchy	pr	8	9,08	9,08	10,28	10,28	12,53	12,53	14,43	14,43	16,48	16,48

JELENÍ LINKA												
370843												
Nová Pec - Nová Pec, Jelení Vrchy												
spoj. č.		km	2	12	4	14	6	16	8	18	10	20
Nová Pec, Jelení Vrchy	od		81	80	81	80	81	80	81	80	81	80
Nová Pec, Jelení Vrchy U Koželuhů		2	9,24	9,24	11,29	11,29	13,24	13,24	15,25	15,25	17,25	17,25
Nová Pec, Jelení Vrchy U Stablouhodu		3	9,26	9,26	11,31	11,31	13,26	13,26	15,31	15,31	17,31	17,31
Nová Pec, Rozbach		5	9,28	9,28	11,33	11,33	13,28	13,28	15,33	15,33	17,33	17,33
Nová Pec, U Krožků		6	9,30	9,30	11,35	11,35	13,30	13,30	15,35	15,35	17,35	17,35
Nová Pec		8	9,32	9,32	11,37	11,37	13,32	13,32	15,37	15,37	17,37	17,37
Nová Pec, žel.st.	pr	8	9,35	9,35	11,40	11,40	13,35	13,35	15,40	15,40	17,40	17,40

▲ spoj 3, 5, 7, 9, 13, 15, 17 a 19 vyčkají příjezdu vlakov 8143,8145,8107,8109,8143,8145,8107 a 8109
 ▲ spoj 11 vyčká v zastávce Nová Pec,žel.st. příjezdu spoje z Českých Budějovic a Volar nejvýše 10 minut
 80 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 27.6.2020 do 6.9.2020 a 12.9.2020,19.9.2020, 26.9.2020, 27.9.2020
 81 jede v pracovní dny od 1.7.2020 do 31.8.2020
 JE navazující vlakové spoje s přepravou lízních kol

**Novohradská linka: České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady –
– Hojná Voda**

NOVOHRADSKO-KAPLICKÁ LINKA

Nové Hradý - Hojná Voda - Pohorská Ves - Benešov n.Černou - Kaplice - Kaplice-nádraží, žel.st.

21	31	33	23	67	Km	Tc	Zastávky							20	30	32	22	78	
80	81	81	82	83										80	81	81	82	83	
—	—	—	—	—	17:15	0	1	od	Nové Hradý, žel.st.					pt	—	—	—	—	17:05
—	—	—	—	—	17:17	1	2	↓	Nové Hradý, Byňov					↑	—	—	—	—	17:07
—	—	—	—	—	17:25			pt						od	—	—	—	—	16:55
—	—	—	—	—	5	3		od	Nové Hradý, aut.nádr.					pt	—	—	—	—	
—	—	17:27	17:27	17:27										—	—	16:25	16:25	16:25	
—	—	17:31	17:31	17:31	7	4			Nové Hradý, Údolí					—	—	16:18	16:18	16:18	
—	—	17:34	17:34	17:34	10	5			Horní Stropnice, Světlá					—	—	16:14	16:14	16:14	
10:17	10:17	10:47	10:47	10:47	12	6			Horní Stropnice					10:10	10:10	16:00	16:00	16:00	
10:22	10:22	17:45	17:45	17:45	16	7			Horní Stropnice, Dobrá Voda					10:03	10:03	16:03	16:03	16:03	
10:26	10:26	17:49	17:49	17:49	18	8			Horní Stropnice, Hojná Voda					10:00	10:00	16:00	16:00	16:00	
10:30	10:30	17:53	17:53	17:53	19	9			xHorní Stropnice, Staré Hutě					9:57	9:57	15:57	15:57	15:57	
10:37	10:37	18:00	18:00	18:00	23	10			xBenešov n.Černou, Černé Údolí					9:50	9:50	15:50	15:50	15:50	
10:45	10:45	18:06	18:06	18:06	27	11			Pohorská Ves					9:42	9:42	15:42	15:42	15:42	
10:50	10:50	18:12	18:12	18:12	31	12			xBenešov n.Černou, Černé Údolí					9:34	9:34	15:34	15:34	15:34	
10:55	10:55	18:17	18:17	18:17	35	13			xBenešov n.Černou, píla					9:28	9:28	15:28	15:28	15:28	
11:00	11:00	18:20	18:20	18:20	37	14			Benešov n.Černou					9:25	9:25	15:25	15:25	15:25	
11:03	11:03	18:23	18:23	18:23	40	15			Benešov n.Černou, Dluhoště, samoty					9:16	9:16	15:16	15:16	15:16	
11:05	11:05	18:25	18:25	18:25	42	16			Benešov n.Černou, Ltkov					9:14	9:14	15:14	15:14	15:14	
11:08	11:08	18:28	18:28	18:28	45	17			Kaplice, Hraděštitě					9:11	9:11	15:11	15:11	15:11	
11:10	11:10	18:30	18:30	18:30	47	18			Kaplice, Blansko					9:09	9:09	15:09	15:09	15:09	
11:20	11:20	18:40	18:40	18:40	49	19			Kaplice, aut.nádr.					9:05	9:05	15:05	15:05	15:05	
11:27	11:27	18:47	18:47	18:47	54	20			xKaplice, Zďár					8:54	8:54	14:54	14:54	14:54	
11:29	11:29	18:49	18:49	18:49	55	21			xKaplice, Pořešínec					8:52	8:52	14:52	14:52	14:52	
11:32	11:32	18:52	18:52	18:52	57	22			Kaplice, Pořešín					8:49	8:49	14:49	14:49	14:49	
11:40	11:40	19:00	19:00	19:00	60	23	pt	↓	Střítež, Kaplice-nádraží, žel.st.					od	8:45	8:45	14:45	14:45	14:45

80 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 27.6. do 6.9. a 12.9., 19.9., 26.9., 27.9. 2020

81 jede v pracovní dny od 1.7. do 31.8. 2020

82 jede v sobotu od 27.6. do 26.9. 2020

83 jede v neděli a státní svátek od 27.6. do 6.9. 2020 a 27.9. 2020



- výhodné cestování autobusem, vlakem i MHD po celém kraji (včetně přeshraničních přesahů),
- platnost: všední dny (1 dospělá osoba s možností 1 dítěte do 15 let), víkendy, státní svátky a 1. 7. - 31. 8. až pro 2 dospělé osoby a až 3 děti do 15 let, slevy do vybraných turistických atrakcí,
- cena: 250 Kč

Robert Dušek ujel dva miliony kilometrů bez nehody

Prachatic - Vyšel poklidným krokem a s úsměvem z budovy prachatického autobusového nádraží. V ruce si řidič Robert Dušek nesl asi metrovou plastovou tabuli. Na ní je nápis: 2 000 000 km bez nehody. A právě to je důvod ke spokojenosti tohoto sympatického 65letého muže s knírem.

Na konci uplynulého týdne ho za skvělý výkon v práci ocenili třeba diplomem zástupci jeho zaměstnavatele ČSAD Autobusy České Budějovice a také Policie ČR. „Naježdil jsem ty dva miliony kilometrů za 33 roků. Ze začátku jsem hodně jezdil do Klatov, Sušice a Plzně. Občas k tomu byl také zájezd, ale většinu mám na klasických linkách,“ vypráví Dušek. Teď se s ním cestující nejčastěji svezou na Prachaticku a Českobudějovicku. „Poslední půlrok jsou to Lhenice a okolí, jak se říká okolo komína,“ upřesňuje Dušek. Vyloženě oblíbenou trasu nemá. „Kam mě pošlou, tam pojedou,“ navazuje. Problémy mu nedělají ani užší okresní silnice, a to ani v zimě.

„Jen je potřeba být opatrný. Občas některý řidič nechce spolupracovat a spíš ještě přidá. To pak já musím zpomalit nebo zastavit, aby mohl projet. Ale je to tak půl na půl. Řekl bych, že to ale někteří přehánějí s rychlostí nebo nechtějí dávat přednost,“ všimá si v provozu.



Dvumilionové mety dosáhl především proto, že se snaží předvídat, velký pozor si dává i na zvěř na silnicích. Se

svým autobusem je spokojený, má ho rok a půl. Vzpomíná, že v minulosti to s modernizací nešlo tak rychle. „Teď je to dobré, jinak bych tu ani nebyl. A doufám, že budu moci jezdit dál. Práce mě baví, a když mi bude sloužit zdraví, proč nepokračovat,“ vyhlíží svou budoucnost. V kolektivu není jediný, kdo je takto zkušný. Naopak mladých řidičů podle něj moc není. Občas někoho i zacvičuje, ale problém je, aby nový řidič vydržel a neodešel třeba jezdit s kamionem. Vozit cestující je přece jen obrovská zodpovědnost. „Každému to nesedne, protože je to práce od rána do večera,“ vysvětluje. S pasažéry má Robert Dušek dobré zkušenosti a vychází s nimi. „S lidmi se nehádám. Když má někdo problém, tak se ho v klidu zeptám, o co jde. Případně si může vystoupit. Já vše raději řeším v klidu. V autobuse mám pořádek a ani děti mi ve vozidle nezlobí. Určitě nemá cenu se rozčilovat,“ zdůrazňuje.

Když neřídí autobus, věnuje se své zahradě, kde má stále dost práce, a rád se projede na kole. Několikrát do roka jede za rodinou na Moravu a na jeho přízvučku je stále znát, že odtud pochází. Na jih Čech přišel v roce 1981, když začal dělat ve Ktiši v JZD, po pěti letech pak začal jezdit pro ČSAD.

(Mladá fronta DNES, 15. 5.)

Investice posilují ekologický provoz vozového parku

V letošním roce se plán investic společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zaměřuje zejména na obnovu vozového parku autobusů zajišťujících základní dopravní obslužnost Jihočeského kraje. Další důležitou investicí je připravované zázemí pro obnovu autobusů městské hromadné dopravy v Písku a obměna dieselových vozidel za nízkoemisní a bezemisní. Na základě výběrového řízení se vozový park letos doplnil o 12 nízkopodlažních meziměstských linkových autobusů

Iveco Crossway Lowentry Line 10,8 v celkové hodnotě zhruba 55 milionů korun. Všechny jsou nasazeny na našich provozovnách a zabezpečují základní dopravní obslužnost v Jihočeském kraji.

Další investicí za zhruba 7,5 milionů korun je zázemí pro provoz pěti elektrobusesů SOR EBN 8 a EBN 11 včetně připojení areálu autobusového nádraží v Písku na síť vysokého napětí. Jedná se o vybudování nabíjecí stanice pro pět elektrobusesů a její napojení na síť VN.

Přestože koronavirová krize podnikatelské prostředí zkomplikovala, zatím se nám naplánované investice daří realizovat.

Ing. Pavel Marek,
vedoucí tech. oddělení
Investice a majetek

Projekt řeší, jak udržet seniory v práci, za volantem

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice se v současné době potýká s vysokým počtem zaměstnanců ve věkové kategorii nad 50 let. Proto se zapojila do dotačního projektu Age management. Jde o způsob řízení s ohledem na věk zaměstnanců, který přihlíží k průběhu životních fází člověka na pracovišti a zohledňuje jeho měnící se zdroje v průběhu stárnutí. Projekt spolufinancuje Evropská unie a jeho cílem je pomoci řešit právě tento problém.

„Pomocí projektu se snažíme vytvořit prostředí a podmínky, které by byly pro vyšší věkovou kategorii přívětivé,“ říká Ing. Michaela Koubková, asistentka

generálního ředitele. Tedy upravit systém personálního řízení s ohledem právě na věk. A také připravit firmu na stárnutí zaměstnanců a zmírnit odliv těch kvalifikovaných a zkušených.

S využitím dotace firma nechala natočit zatím dva medailonky svých starších zaměstnanců, kteří za volant autobusů usedají už dvacet let. Shrnují nejen jejich profesní příběhy, ale je to i jistá forma poděkování za odvedenou práci.

První představuje Ladislava Rytíře, který i v důchodu usedá za volant na lince Český Krumlov – Brloh, druhý pak Pavla Říhu. Ten zase řídí především zájezdový autobus a ctí zásadu, že je třeba vždy

udržet předvídatost a zachovat klid. Obě videa jsou ke zhlédnutí na firemním webu a facebooku.

„Chystáme ještě vzdělávací aktivity týkající se oblasti ovlivňující kvalitu života a zdraví jednotlivců. Současně se zaměřujeme na zvýšení profesních kvalifikací a tím i zhodnocení každého jedince,“ vysvětluje Michaela Koubková.

Vzdělávací aktivity zahrnují například školení v rámci moderních IT technologií nebo „měkkých“ dovedností jako je zvládání stresu. Zaměstnanci mají také možnost si v rámci tohoto projektu rozšířit řidičský průkaz.



Ladislav Rytíř



Pavel Říha

Na konci roku čeká píseckou městskou dopravu velká změna

Na základě podnětu ze Smart Písek se připravuje nový koncept městské hromadné dopravy. Cílem je zjednodušit a snížit počet linek, zpřehlednit je ať už pro místní obyvatele nebo turisty a zavést taktovou dopravu, kde jednotlivé linky odjíždějí ze zastávek v přesně daných intervalech. To má městskou dopravu atraktivit a zvýšit její využívání na úkor té individuální.

Po určení nových tras, které byly podrobeny odborné diskuzi zástupců naší společnosti a Smart Písek, vznikla první varianta jízdních řádů. Následovaly připomínky veřejnosti a druhá, upravená verze. Na to navázalo připomínkové nového konceptu odborem dopravy městského úřadu a Smart Písek. Během letních prázdnin pak bude hotový koncept, včetně finálních jízdních řádů,

představen jednotlivým osadním výborům a široké veřejnosti.

Ke spuštění nového konceptu MHD by pak mělo dojít při prosincové celostátní změně jízdních řádů.

Tomáš Procházka,
vedoucí osobní dopravy
ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice

MHD v Písku posílí ekologická vozidla. Nabíjecí stanice pro elektrobusy vznikne na autobusovém nádraží

Písek - Nejvýhodnější nabídky v rámci výběrového řízení na bezemisní a nízkoemisní vozidla pro městskou hromadnou dopravu v Písku podaly SOR Libchavy pro bezemisní vozidla a Zliner pro nízkoemisní vozidla.

SOR Libchavy dodá pět vozidel: čtyři elektrobusy EBN 11 a jeden elektrobus EBN 8. Jedná se o moderní nízkopodlažní autobusy určené pro bezemisní přepravu osob.

Elektrobus EBN 11 má celkovou obsazenost 86 cestujících. Měří 11 metru a pohání ho motor TAM 1052 C6A o výkonu 120 kW s maximální rychlostí 80 km/h. O tři metry kratší elektrobus EBN 8 je určen pro 51 cestujících.

Společnost Zliner dodá dva autobusy IVECO URBANWAY 12m CNG. Tento typ je určen pro 85 cestujících a je poháněn motorem CURSOR 8 o výkonu 213 kW. Důležitou součástí obnovy vozidel MHD v Písku a využívání těch bezemisních je vybudování zázemí – dobíjecí stanice pro elektrobusy. To vznikne v areálu autobusového nádraží v Písku, aby si firma ČSAD AUTOBUSY udržela soběstačnost a nezávislost na cizích subjektech.

Při výběru dodavatele bylo přihlášeno nejen k celkové ceně nabídky, ale zejména k její komplexnosti, aby tato služba byla zabezpečena tzv. na klíč. To znamená od výstavby, dodávky nabíjecích stanic až po provoz a proškolení zaměstnanců. Vítěznou nabídku podala společnost ČEZ ESCO, která má v této oblasti dlouholeté zkušenosti. Celková investice do nabíjecí stanice pro 5 elektrobusů dosahuje téměř 7 milionů korun.

K vybudování nabíjecí stanice je nutné připojení k síti vysokého napětí a osazení transformátoru s dostatečným výkonem. Nelze totiž časem vyloučit další rozšíření provozu elektrobusů nebo využití nabíjecí stanice také pro elektroautomobily.

Vybavení nabíjecí stanice dodá firma Rail Electronics CZ. Půjde o pět nabíjecích stanic NSP 25, z nichž každá má maximální napájecí proud 63A, který umožní tzv. pomalé nabíjení



Elektrobusy pro Písek budou laděny do žluté.

elektrobusů mezi jednotlivými turnusy. Vzhledem k délce některých linek MHD v Písku je nutné zajistit mezi spoji co nejrychlejší dobýání baterií vozidla, aby byl zabezpečen celodenní provoz linky. Proto budou osazeny také dva rychlonabíjecí stojany RNS 30 o maximálním výkonu 200 A. Jednotlivé nabíjecí stojany budou zastřešeny a celý prostor osvětlen, pokryt kamerovým systémem a nepřetržitě 24 hodin denně pod on-line dohledem.

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. Letos v únoru začaly přípravné práce jako projektování, získání povolení a samotné podání žádosti o vybudování nabíjecí stanice. Během podzimu by pak mělo být vše dokončeno.

Ing. Pavel Marek,
vedoucí tech. oddělení
Investice a majetek

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. Odpovědi těch, co na anketu v daném termínu zareagovali, přinášíme:



Pavel Pavel,
(Jihočeši 2012),
radní a předseda dopravního výboru
Zastupitelstva Jihočeského kraje

1. Jihočeský kraj má poloviční hustotu osídlení než zbytek republiky. Máme tedy prakticky dvakrát dál do práce, za nákupy i za kulturou a zábavou. A bohužel i jedny z nejvyšších výdělků. Jedině fungující veřejná doprava je schopná zvládnout tento obtížný každodenní logistický úkol. Doprava musí kraji sloužit za podmínky co nejmenšího obtěžování obyvatel.

2. Doprava je neoddělitelnou součástí našeho bytí. Proto musí, a vždy bude, reagovat na potřeby obyvatel kraje a hospodářství. Pokud bude ekologičtější a bezpečnější než například osobní doprava, bude v zájmu všech Jihočechů i návštěvníků kraje ji podporovat i z veřejných prostředků.

3. Cílem zapojování chytrých technologií by měla být na jedné straně úspora vynakládaných finančních prostředků a bezpečnost a na druhé straně zvýšení komfortu pro cestující a minimalizace obtěžování obyvatel kraje dopravou.



Radek Nejezchleb,
(KSČM) vedoucí kandidát

1. Jihočeský kraj by měl mít opravdu funkční, propracovaný integrovaný dopravní systém. V jiných krajích lze již dnes cestovat napříč celým regionem na jednu jízdenku kombinovaně vlakem, autobusem a někde i MHD. To mi v jižních Čechách stále chybí.

2. Rozhodně posílena. Nesmí se zapomínat ani na okrajové části kraje. Je také zapotřebí podporovat veřejnou dopravu takovým způsobem, aby dokázala konkurovat neekologické individuální automobilové dopravě. Nedostatků ve funkčním integrovaném systému je v kraji ještě dost a to je jeden z úkolů pro nové zastupitele.

3. Moderní technologie by měly dostat zelenou. Je proto zapotřebí vytvořit ucelený systém počínaje odbavováním přes informační systémy pro cestující, přepravní kontrolu, automatizované systémy počítání cestujících, AVL dispečink, monitoring a další návazné systémy.



Ivana Kerlesová
(Trikolora),
kandidátka na jihočeskou hejtmanku

1. I do té nejmenší obce se její obyvatelé musejí dostat hromadnou autobusovou nebo železniční dopravou. Stejně jako cestovatelé do turisticky zajímavých lokalit. Protože pro soukromé provozovatele autobusové a železniční dopravy není ekonomicky únosné to zajistit při zachování rozumných cen jízdenek, musí kraj tyto cesty, resp. regionální dopravu, finančně podpořit. Vedle toho musí kraj pro zajištění dopravní obslužnosti vybírat takové firmy, které dokážou trvale pracovat na zlepšení svých služeb, například na zvýšení komfortu cestujících.

2. Role autobusové veřejné dopravy musí sílit, protože ulevuje zatížení silnic, je ekologičtější oproti dopravě individuální a podporuje život v obcích. I role kraje v podpoře dopravy musí logicky sílit, například kvůli zvyšujícím se mzdám pracovníků dopravních firem, řidičů.

3. Podporujeme zvyšování standardu v dopravě, který je službou pro samotné cestující. Chytré odbavovací systémy, chytré zastávky a internet v autobusech zpříjemňují a zjednodušují cestování.

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



František Konečný,
(ANO) lídr kandidátky hnutí
v Jihočeském kraji

1. Jihočeský kraj by měl mít efektivní veřejnou dopravu dostupnou všem potřebným.
2. Role veřejné dopravy by měla sílit. Kvalitní veřejná doprava by měla z části nahradit individuální automobilovou dopravu.
3. Moderní technologie by měly mít ve veřejné dopravě zásadní roli, odpovídající technickým možnostem v současné době.



Rudolf Žák
(Piráti),
garant KET Doprava a infrastruktura
jihočeských Pirátů

1. Piráti preferují co nejpropracovanější dopravní systém a dostatečný počet spojů nejen do velkých sídel. Dnes jsou v řadě míst občané odkázáni na osobní automobily, což nepovažujeme za dlouhodobě udržitelné zejména s ohledem na kapacitní problémy parkovišť i silnic ve městech.
2. Role veřejné dopravy by se v kraji měla jednoznačně posílit, jak již bylo částečně zmíněno v předchozí odpovědi. Počty spojů zejména v okrajových

obdobích nedokážou naplnit poptávku a lidé se tak raději spolehnou na vlastní způsob dopravy. Zásadním krokem k posílení systému je uplatnění IDS a následné zlepšení návazností.

3. Jak uvádíme v našem programu, moderní technologie do dopravy patří. V orientaci pomohou třeba i detaily jako hlášení zastávek nebo vnitřní LCD panel. Chválíme také investice do nových odbavovacích zařízení, která umožňují platbu kartou či sledování polohy vozidel. Ta by měla být poskytována formou open dat tak, aby se zpoždění zobrazovalo nejen v krajské mapě, ale také v dalších aplikacích, třeba IDOS.



Bezkontaktní placení je stále oblíbenější



Spolu s loňskými prosincovými změnami jízdních řádů spustila společnost ČSAD AUTO-BUSY České Budějovice také bezkontaktní odbavování cestujících pomocí bankovních karet. Tu stačí pouze přiložit k odbavovacímu zařízení.

„Zrychluje se tím odbavení, neboť odpadá vrácení peněz při hotovostní platbě, které vede i ke zpožděním odjezdů,“ říká Tomáš Procházka, vedoucí osobní dopravy. A těší ho, že popularita bezkontaktního placení stále roste. I proto, že odbavení není omezeno pouze na bankovní karty, ale lze k němu využít i placení mobilem.

Význam bezkontaktního placení ještě vzrostl při koronavirové pandemii, kdy se kladl velký důraz na hygienická a protiepidemiologická opatření.

„Jde tedy o formu, která má budoucnost. A to i díky bankám umožňujícím placení pomocí mobilu, hodinek a dalších zařízení,“ dodal Tomáš Procházka.

Chytré označníky usnadní cestování Busem

Ještě do konce roku 2020 hodlá společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice vybudovat 75 chytrých označníků, které budou zobrazovat informace na speciálních displejích v lokalitách Písek, Český Krumlov, Vimperk a Milevsko. Aktuálně probíhá výběrové řízení.

Nové označníky poskytují cestujícím větší komfort a přehled informací. Cestování usnadní také zrakově handicapovaným a nevidomým občanům, neboť s nimi komunikují o odjezdech a příjezdech autobusů hlasovou formou.

„Nové označníky budou napájet solární panely, a proto nezatěžují životní prostředí. V rámci projektu jsme mysleli i na zlepšení prostředí přímo na zastávkách, kde každý označník bude mít i odpadový koš,“ uvedl Jakub Zelenka z ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.



Dopravní telematika vychází ze spojení dvou slov – informatika a telekomunikace – sice nemůže řešit situaci na silnicích ani případné dopravní problémy, ale může pomoci zmírnit jejich následky. Právě díky využití chytrých zastávek a komunikátorů v autobusech může informovat cestující o tom, jaké spoje kdy na zastávku přijedou. A to je i součástí zvyšování úrovně služeb ve veřejné dopravě, které poskytuje dopravce Busem.

Moderní označníky testují také ve středočeském Kolíně. Odtud je i foto takto vybavené autobusové zastávky. Označník má LED displej s informacemi o odjezdech autobusů a digitálním jízdním řádem, dále osvětlení tištěného jízdního řádu a USB port pro dobíjení telefonu.

(Ilustrační foto – kolin.cz)

Sousloví „šála, šátek“ bylo první. Až pak přišly roušky

Začátek roku vypadal nadějně. Jediné riziko představovalo sucho a pro dopravce zavádění elektromobility. Přeci jen se jedná o novou technologii a vždy až osobní zkušenost ukáže, na kolik byla vybraná cesta správná. Zkraje roku jsme vybrali dodavatele elektrobusů a měli pocit, že tenhle rok už nic komplikovanějšího nebude. Jenže přišla koronavirová pandemie. A elektrické autobusy, ale i výběrové řízení na dopravce, najednou tak náročné nebyly. Zájemem nás i představitelů Jihočeského kraje bylo bezpečně zajistit veřejnou dopravu a samozřejmě i chránit zdraví zaměstnanců v čele s našimi řidiči. O jejich zdraví jsme měli opravdu strach, tak, jak jsme se postupně dozvíдали nové informace. Tím spíše, že bez řidičů nelze provoz veřejné dopravy zajistit.

Vedení Jihočeského kraje, v čele s hejtmankou Ivanou Stráskou, ale potřebná opatření, která eliminovala riziko šíření nákazy, zavedlo velmi rychle.

Na druhou stranu, při nedostatku ochranných pomůcek bylo potřebné najít



Glosář Vladimíra Homolý

alespoň nějaké řešení, které by v uzavřeném a velmi malém prostoru autobusu eliminovalo šíření kapének nákazy. To byl důvod, proč naše společnost jako první vydala nařízení o zavedení ochrany obličejů i provizorním způsobem, třeba s pomocí šátku či šály. Zpočátku vyvolalo rozporuplné reakce, ale jak se epidemie šířila, najednou jsme si obličej rouškou zakrývali všichni. Ale cením si, že nás vedení

kraje podpořilo. Záhy se přidala i města, kde provozujeme městskou hromadnou dopravu – Písek, Český Krumlov, Milevsko, Prachatice, Vimperk, Kaplice. Nikdo nás nekritizoval. Naopak se přidal nejprve Dopravní podnik Hlavního města Prahy a pak i další dopravci. Sousloví „šála, šátek“ si nakonec našlo své místo vedle regulérních ochranných pomůcek a dnes se používá běžně.

První kolo pandemie je za námi. Nejsem odborník, ale věřím, že úspěšně za námi. Užili jsme si všichni své, jsem si ale jist, že nás to naučilo i něčemu dobrému. Každý rok zůstává při chřipkových epidemiích mnoho lidí doma, dokonce na chřipku ročně u nás i zhruba dva tisíce lidí zemřou. Přitom často stačí ohleduplnost. Pokud máme nějaké příznaky, není nic snazšího, než si obličej zakrýt rouškou, šátkem, šálou, abychom infekci nešířili. Mysleme na to, prosím, až přijdou podzimní plísňovky.

Přeji vám všem krásnou dovolenou, ať už kdekoli.