

Busem

**Martin Kuba
a Peter Schmolmüller**
při podpisu smlouvy na roky 2022–2032
(více na str. 2)



2 Busem se svezete v letech 2022 až 2032 i v dalších okresech

3 Rozhovor s Antonínem Krákem, náměstkem hejtmána pro dopravu

6 Vědci zjistili, že v hromadné dopravě covid nebyl

8 Město Písek chce usnadnit přístup do Píseckých hor

9 Josef Michálek, jednatel společnosti Jikord o veřejné dopravě i letních turistických linkách

12 CYKLOBUSY
Jízdní řády letních cyklobusů

Busem se svezete v letech 2022 až 2032 i v dalších okresech. Kraj s dopravci podepsal nové desetileté smlouvy

Jihočeský kraj 1. června definitivně uzavřel svou největší veřejnou zakázku, když se třemi úspěšnými autobusovými dopravci podepsal dlouhodobé smlouvy na roky 2022 až 2032.

Z téměř 28 měsíců trvající soutěže vyšla nejlépe společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (značka Busem), která posílila o dva okresy a zajistí dopravní obslužnost na Českokrumlovsku, Písecku, Prachaticku a nově Strakonicku a Jindřichohradecku. Na Českobudějovicku pozici obhájila společnost GW BUS ze skupiny Jihotrans a na Táborsku se nově prosadila společnost BusLine.

Znamená to, že jako hlavní dopravci v kraji skončí firmy Icom, ČSAD STTrans a Comett Plus. Mohou ale případně fungovat jako subdodavatelé, smlouva připouští zajištění části výkonů subdodavately. „Uspěli jsme díky nejlepší nabídnuté ceně. Je to úspěch a ocenění práce všech našich lidí, kteří se podíleli na přípravě podkladů, s nimiž jsme do elektronické veřejné soutěže šli. Pro nás to znamená výrazné rozšíření našich dopravních služeb. Máme na to rok, do června 2022, abychom vše připravili a vše zvládli,“

uvedl Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. S ním novou smlouvu podepsal předseda představenstva Peter Schmolzmüller.

Jihočeský kraj zajištění veřejné linkové osobní dopravy na příštích deset let vysoutěžil za 7,4 miliardy korun. Z toho uhradí ze svého 5 miliard a zbylé 2,4 miliardy obdrží dopravci z tržeb od cestujících. Smlouvy jsou brutto, riziko tržeb nese kraj.

Hejtmán Martin Kuba (ODS) připomněl, že Jihočeský kraj jako první v republice nesoutěžil v zakázce na linkovou dopravu pouze nabídkovou cenu za kilometr, ale zároveň nejlepší dopravní řešení na základě jednotných požadavků a podmínek uvedených v zadávací dokumentaci. Podle kraje znamená výsledná suma úsporu zhruba 1 miliardy korun oproti předpokládaným nákladům.

„Všem Jihočechům se tak vyplatilo, že bylo výběrové řízení zorganizováno jako otevřené a maximálně transparentní,“ uvedl Martin Kuba. Každý účastník předložil v nabídce své vlastní nejlepší dopravní řešení, které se projevilo v hodnocení formou nabídkové ceny.

140 nových busů už v roce 2022

Pro společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice to znamená, že bude muset otevřít nové provozovny ve Strakonících a Jindřichově Hradci a Třeboni, přijmout nové zaměstnance, zvláště řidiče i techniky. A také pro nové provozní oblasti pořídit nové autobusy pro rok 2022. Celkem půjde o 140 vozidel. V tomto počtu je ale zahrnuta i obnova vozového parku ve stávajících provozních oblastech Písek, Český Krumlov, Prachatice a Vodňany.

Obnova se nebude však týkat jen vozového parku, ale také vybavení dílenských provozů i dispečerských pracovišť. „Do nového desetiletého závazku chceme vstoupit s moderním a kvalitním vybavením a cestujícím nabídnout moderní a kvalitní veřejné služby, odpovídající 21. století,“ uvedl Karel Coufal, ekonomický ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

(Pokračování na straně 4)



Smlouvy na autobusovou dopravní obslužnost v letech 2022 až 2032 podepsali: zleva jednatel BL13 a vedoucí společník BusLine pro Jihočeský kraj Jakub Vyskočil, předseda představenstva GW BUS Robert Krigar, hejtmán Martin Kuba, předseda představenstva ČSAD AUTOBUSY České Budějovice Peter Schmolzmüller, místopředseda představenstva stejné firmy Vladimír Homola a náměstek hejtmána pro dopravu Antonín Krák. *(Foto Jihočeský kraj)*

Antonín Krák, náměstek hejtmana pro dopravu, v rozhovoru říká:

Jako první kraj jsme nesoutěžili pouze nabídkovou cenu za kilometry, ale zároveň také nejlepší dopravní řešení

Veřejná doprava má za sebou jedno z nejtěžších období. Takřka rok a půl trvající opatření proti šíření nemoci covid-19 ji ekonomicky velmi poškodila. „Pocitily to nejen dopravní firmy, ale i rozpočty samospráv, které si tuto veřejnou službu objednávají a nakupují,“ říká Antonín Krák (ČSSD), náměstek jihočeského hejtmana pro dopravu.

Jihočeští zastupitelé v březnu rozhodli odškodnit své dopravce ve veřejné službě téměř 100 miliony korun. Co vás k tomu vedlo?

Koronavirová krize se podepsala na celé ekonomice, linkovou dopravu na jihu Čech nevyjímaje. Krajské zastupitelstvo situaci projednalo a schválilo téměř 100 milionů korun jako úhradu ztráty, která loni vznikla dopravním společnostem v souvislosti s úbytkem cestujících. Současně jsme rozhodli o omezení a zrušení některých vlakových spojů s platností od 13. června 2021.

Jak vysoké ty ztráty byly?

U autobusových dopravců se v roce 2020 jednalo o propad tržeb téměř 97 milionů korun, u železničních dopravců pak téměř 30 milionů korun.

Kde ztráty vznikly především?

Největší ztráty vznikly zejména po zavedení distanční výuky na všech stupních škol a také po výrazném omezení mobility seniorů. Nejednalo se přitom jen o absenci samotných tržeb za nerealizované přepravy žáků, studentů a seniorů, ale přibližně 52 procent loňské ztráty připadá na výpadek kompenzace ministerstva dopravy za jízdenky uvedených kategorií cestujících.

K 13. červnu začaly platit některé škrty v dopravní obslužnosti. Proč padla volba na železniční a ne autobusovou dopravu?

Výrazné omezení a zrušení některých vlakových spojů představuje jeden z kroků,



Antonín Krák (vlevo) na stavbě českobudějovické sídlištní spojky z Vltavy na Máj.

jak předejít ještě větším ztrátám a doplatkům dopravním firmám. Jde celkem o 37 vlaků, zvláště elektrické trakce, které byly zavedeny od prosince 2019. Ve většině případů se jednalo o omezení v prázdninovém období, kdy je počet cestujících nižší. Nejvíce se to projevilo mezi krajským městem a Zliví a mezi Bechyní a Tábořem. Současná redukce není ale vázaná jen na pandemii, těmi vlaky jezdilo dlouhodobě méně lidí. I přes tuto redukcii by cestující ale neměli pocítit nedostatek vlakových spojení, neboť je zde dostatečná nabídka dopravní obslužnosti.

Proč se tedy škrty nedotkly autobusových spojů?

Zrušení méně vytížených autobusových linek na venkově by zásadně ohrozilo dopravní obslužnost některých obcí. Podle naší dceřiné společnosti JIKORD by to byl citelný zásah do chodu obcí. Ohrozili bychom tak nejen rodiny s dětmi, které autobusem cestují do škol, ale i další skupiny, které v poslední době využívají veřejnou dopravu stále víc. To jako kraj nemůžeme připustit. Proto se průběžně omezují pouze spoje, které dlouhodobě vykazují nulovou či minimální frekvenci cestujících.

Jak dlouho toto restriktivní opatření potrvá?

Opatření jsou přijata na dobu neurčitou, ale s tím, že se budou průběžně vyhodnocovat a tedy i flexibilně reagovat na aktuální situaci.

Kolik peněz tím krajský rozpočet ušetří?

Kraji se tak sníží předpokládaný doplatek ztráty dopravcům o zhruba 28 milionů korun, přičemž necelých 17 milionů korun připadá na drážní dopravu. V této částce jsou zahrnuta i opatření přijatá loni v prosinci.

Odškodnění dopravcům, o němž mluvíme, se týkalo roku 2020. Už víte, jak se z tohoto pohledu vyvíjí letošní rok?

Za první čtyři měsíce v Jihočeském kraji evidujeme propad tržeb téměř 70 milionů korun. Přitom 52 milionů korun připadá na autobusové dopravce. Podle propočtů Jikordu by ztráta na tržbách v letošním roce mohla dosáhnout přibližně 110 milionů korun. Z toho na autobusové dopravce by připadalo 80 milionů korun. To vše za předpokladu, že nás letos nečekají další restriktivní opatření v dopravě, školství a obecně ve společnosti jako celku.

(Pokračování na straně 4)

Busem se svezete v letech 2022 až 2032...

(Dokončení ze strany 2)

Kraj přitom v tendru od plánů na nové vozy upustil a stačí mu průměrné stáří vozového parku 9 let, nejstarší může mít 12 let. Od dopravců nepožaduje ani přemalování do barev kraje, stačí pouze logo IDS JK.

Po spuštění provozu v roce 2022 firma předpokládá spolupráci s dalšími dopravci v regionu. To jí s krajem uzavřená smlouva umožňuje. Další dopravce však může maximálně pokrýt 30 procent výkonů.

Přišlo 32 nabídek od 8 uchazečů

„Jednalo se o největší veřejnou zakázku realizovanou Jihočeským krajem. Velice mě proto těší, že se jí podařilo

vysoutěžit hned napoprvé,“ řekl také hejtman.

Nešlo o jednoduchou věc. I přes rozsáhlou zadávací dokumentaci se soutěž podařilo uzavřít a smlouvy podepsat za 28 měsíců. A to od února 2019 do června 2021. Výběrové řízení bylo rozděleno na sedm oblastí a přišlo 32 nabídek od 8 uchazečů.

Úspěšní dopravci se zavázali, že v celém kraji ročně najedou 20,9 milionu kilometrů. Z toho na Českobudějovicku 3,8 milionu, na Českokrumlovsku 2,6 milionu, na Jindřichohradecku 3,7 milionu, na Písecku 2,4 milionu, na Prachaticku 2,6 milionu, na Strakonicku 2,6 milionu a na Tábořsku 3,1 milionu kilometrů. Kraj přitom může požadovat změnu rozsahu výkonů v rozpětí plus 30 až minus 20 procent z výše uvedených výkonů.

Poděkování

Drazí kolegové!

Po mnoha měsících tvrdých příprav a mnoha týdnech čekání jsme 1. června společně s hejtnem Jihočeského kraje Martinem Kubou podepsali smlouvy na dopravní služby pro pět vyhraných okresů v tendru na jižní Čechy. Tím tržní podíl naší společnosti v regionální autobusové dopravě brzy vzroste přibližně o dvě třetiny. Od poloviny příštího roku po dobu 10 let bude trvale zajištěno přes 350 pracovních míst. Budme společně hrdí na tento výsledek, který je pro nás tak potěšující!

Peter Schmolzmüller,
předseda představenstva
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice

Jako první kraj jsme nesoutěžili pouze nabídkovou cenu za kilometry...

(Dokončení ze strany 3)

Veřejnou soutěž na dopravní obslužnost pro dalších 10 let, tedy až do roku 2032, jste zvládli jako první v Česku a za pouhých 28 měsíců. Překvapilo vás to?

Přestože byl původně avizovaný termín o několik málo měsíců překročen, považujeme těch 28 měsíců za velmi příznivý. K tomu nás vede zejména porovnání termínu realizace veřejných zakázek na výběr autobusových dopravců v ostatních krajích.

Naše veřejná zakázka se v tomto relativně krátkém termínu zvládla i přes vysoký počet nabídek. Celkem jich zadavatel obdržel 32 v sedmi oblastech Jihočeského kraje.

Čím si tak relativně rychlý a relativně málo komplikovaný průběh tendru vysvětlujete?

Bezesporu pomohlo, že při administraci byl Jihočeský kraj zastupován renomovanou advokátní kancelář Fiala, Tejkal a partneři, která má v oblasti veřejných zakázek na dopravní obslužnost opravdu

hodně zkušeností. Ale stejně významnou měrou se na tom podílel také organizátor veřejné dopravy JIKORD, který pro zadavatele a advokátní kancelář připravoval veškeré podklady.

Ale úplně bez komplikací to nebylo, zvláště s ohledem k podání šestnácti námitek, deseti podnětů, dvou podání na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a jednoho rozkladu k předsedovi tohoto úřadu. Tolik komplikací, pokud vím, Jihočeský kraj ještě při žádné veřejné zakázce neměl.

Co pokládáte za klíčové pro kraj? A co pro občany?

Pro Jihočeský kraj je to především snížení nákladů na dopravní obslužnost a pro občany zvýšení kvality služeb. Mám tím na mysli moderně vybavené autobusy, vyšší podíl nízkopodlažních autobusů, jednotný informační systém nebo rozšíření počtu informačních kanceláří.

Oproti předpokladům má kraj za oněch deset let ušetřit skoro miliardu korun. Čekali jste tak vysokou úsporu?

Tak vysoká úspora je příjemným benefitem

veřejné soutěže hlavně pro rozpočty Jihočeského kraje na další období. Bezesporu k tomu přispělo i to, že jsme jako první kraj v republice nesoutěžili pouze nabídkovou cenu za kilometry, ale zároveň také nejlepší dopravní řešení na základě jednotných požadavků a podmínek stanovených v zadávací dokumentaci. Každý účastník tak předložil v nabídce své vlastní nejlepší dopravní řešení, které se projevilo v hodnocení formou nabídkové ceny. Neméně významné bylo, že Jihočeský kraj poprvé zorganizoval výběrové řízení jako otevřené a maximálně transparentní. I proto byl o veřejnou soutěž značný zájem a Jihočeský kraj obdržel už zmíněných 32 nabídek.

Jak se tedy veřejná autobusová doprava v kraji po roce 2022 promění? Stane se atraktivnější?

Věřím tomu. Po spuštění provozu v červnu 2022 očekáváme, i vzhledem ke zvýšení kvality vozidel, sjednocení a rozšíření informačního systému a zapojení jednotlivých vysoutěžených dopravců do centrálního dispečinku, další ztraktivnější veřejné dopravy v kraji.

František Bína, řidič autobusu a předseda odborové organizace k úspěchu firmy v krajském tendru:

Čeká nás hodně práce i v odborech. Tu za nás nikdo neudělá

Od června 2022 dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice posílí své postavení v regionu. Co to bude znamenat pro zaměstnance a odbory? O tom hovoří František Bína, řidič autobusu a předseda odborové organizace.

Co se tedy změní?

Určitě to znamená posun naší firmy mezi významné regionální autobusové dopravce. Otázkou zůstává, v jaké situaci jsou odbory v oblastech, kde dopravu převezmeme a zda a jakým způsobem se je povede začlenit do naší struktury. A také, kdo bude v nových provozech Strakonice, Jindřichův Hradec a Třeboň ochotný odborovou organizaci vést a zda při budoucích jednáních dosáhneme kompromisu. To za nás nikdo neudělá, to musíme odpracovat.

Jste optimista?

Doufám, že většina zaměstnanců původních majitelů přejde k naší firmě. Vidím tu ale i potenciál k rozvoji pracovních míst a přilákání nových stabilních řidičů, kteří budou jezdit blíže místu svého bydliště.

Jak nová situace ovlivní kolektivní vyjednávání?

Přibudou noví zaměstnanci i noví odboráři, tak uvidíme. Sám nevím, jaká byla mzdová situace řidičů a zaměstnanců v místech, která převezmeme, ani jaké tam měli benefity. Velké diskuze se určitě



František Bína nedávno předal funkci předsedy územní rady předsedů Jihočeského kraje.

povedou o sladění zaměstnaneckých výhod a dalších věcech jako je jednotné oblečení řidičů, vybavení autobusů stejným odbavovacím zařízením nebo v případě trvajících kovidové pandemie o nákupu testů, respirátorů nebo ozonování autobusů. Bude to finančně nákladné zvláště, když bude třeba nakoupit autobusy, které nahradí předchozí dopravce. Jak jsem ale už říkal, doufám, že většina zaměstnanců původních dopravců přejde k naší firmě.

Čekali jste tak dobrý výsledek?

Nečekal. Ale oceňuji, že se kraj vydal správnou cestou a chce tu mít pouze pár silných dopravců, kteří na jeho území působí dlouhodobě. Jen ti mohou splnit náročné podmínky a zajistit ekonomiku

provozu a kvalitu dopravních služeb. Je dobré, že naše firma vstoupí i na území, která sousedí s regiony, kde již dlouho zajišťujeme dopravní linky jako třeba směrem na Třeboň a Jindřichův Hradec.

Nedávno jste opustil post krajského předsedy. Co vás k tomu vedlo?

Cítil jsem ohromnou vyčízenost, která mě navovala. Mám běžnou práci, při níž se věnuji odborům, a krajský předseda má své povinnosti i v Praze na odborové centrále. Už toho bylo prostě moc. Proto jsem se rozhodl svou funkci předat. Jsem moc rád, že se od jara stal novým předsedou územní rady předsedů Jihočeského kraje kolega Josef Keclík z naší písecké provozovny.

Letošní investice se zvýší

Úspěch společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice v tendru na autobusovou dopravu v Jihočeském kraji na příštích deset let, ovlivnil i její už schválené investice. Ty se nyní oproti původnímu plánu zvýší o nové i použité vozy a další majetek. U použitých vozidel jde zejména o zprostředkovaný nákup 12 autobusů Iveco Crossway

LE v délce 12 metrů s rokem výroby 11/2016 od mateřské společnosti Post-Bus. Vhodně doplnily vozový park, používaný na delších linkách do krajského města. Dále šlo o nákup 6 nových vozidel Iveco Crossway 10,7 metrů a také vybavení pro zajištění provozu tří depozitních terminálů pro automatizovaný výběr hotovosti od řidičů. Další dva

depozitní terminály mají přibýt ještě do konce roku 2021.

Mezi investice bude patřit také nákup informačního systému pro vedení účetnictví, neboť současný dodavatel IS M-Line ukončuje podporu a ekonomické moduly už nebude mít ve svém programovém portfoliu.

Tomáš Procházka, Dis.

Vědci zjistili, že v hromadné dopravě covid nebyl ani během vrcholící pandemie. Pomohly respirátory

Vědci z Fyzikálního ústavu Akademie věd ČR zjistili, že jízda v MHD je i během pandemie bezpečná, je však třeba dodržovat opatření. Z 588 vzorků, které zkoumali, nebyl ani jeden infekční. Přitom je v pražské hromadné dopravě odebírali v dubnu, kdy vrcholila pandemie nemoci covid-19. Výsledky zveřejnili v polovině června.

Spolu s Biologickým centrem Akademie věd a Přírodovědeckou fakultou Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích každý vzorek analyzovali metodou PCR i pomocí nově vyvinuté metody, která k odhalení viru používá biosenzor.

Analýza odhalila jen šest pozitivních vzorků, z nichž pouze dva byly potvrzeny také metodou PCR. Ani jeden z nich ale nebyl infekční. Pozitivní vzorky vědci našli ve stěrech z různých povrchů. Mohlo jít například o zbytky viru, který byl zničen při dezinfekci. Z 66 vzorků odebraných ze vzduchu vnitřních prostor MHD nebyl pozitivní ani jeden.

„Z publikovaných závěrů je tedy zřejmé, že pokud budou cestující dodržovat opatření, jako je nošení respirátorů či důkladné mytí rukou, pak je jízda v hromadné dopravě bezpečná a lidé nemusí mít obavu, že by se v ní nakazili,“ komentuje výsledky Tomáš Procházka, vedoucí osobní dopravy ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Firma jako první v zemi už v březnu 2020 zavedla povinné



Ilustrační foto.

nošení roušek ve svých autobusech a zjistila jejich důslednou ozonizaci, zbavující vnitřky vozidel virů, plísní a zápachu. Vědci vzorky odebírali z různých povrchů i ze vzduchu v metru, tramvajích, autobusech a ve stanicích metra. Cílem bylo zjistit nakolik je v hromadné dopravě přítomen koronavirus.

„Řada zahraničních studií ukazuje, že MHD není zdrojem covidu. V České republice ale taková studie od lékařské autority neexistovala. Přitom se setkáváme s názory, že MHD je místem, kde se může cestující nakazit. Proto jsme se rozhodli ji provést,“ řekl Daniel Šabík z dopravního podniku v Praze.

Výzkum českých vědců tak potvrdil to, co napsal v lednu časopis Nature, tedy že povrchy představují relativně malé riziko nákazy. Významnou roli v tom hraje právě i pravidelná a účinná dezinfekce prostor MHD. Dezinfikovat prostory a často používané předměty doporučuje i Státní zdravotní ústav.

Vědci navázali na výzkum anglických odborníků z Imperial College v Londýně, který stejně jako výzkum v pražské MHD prokázal, že londýnská hromadná doprava je z hlediska přítomnosti koronaviru bezpečná. Vědci se nyní svoje závěry chystají zveřejnit ve vědecké publikaci.

V autobusech Busem se preventivní opatření prodloužila. Do doby, než se proočkují řidiči

Zatímco řada autobusových dopravců už v souladu s vládní rozvolňovací strategií proti šíření koronaviru svá opatření před létem zrušila, společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, po dohodě s organizátorem veřejné dopravy JIKORD, u nich ještě na čas setrvala. Sedadla za řidiči tak dál zůstávala přepásaná a cestujícím nepřístupná.

„Pro nás je rozhodující, aby většina našich řidičů prošla očkováním proti

nemoci covid-19. Jejich zdraví misí být na prvním místě. Nikdo neví, zda se na podzim neobjeví nějaká další vlna této nemoci,“ vysvětluje Vladimír Homola, generální ředitel jihočeské firmy, jezdící pod značkou Busem.

Společnost ČSAD AUTOBUSY zaměstnává přes 250 řidičů, z nichž se většina dobrovolně rozhodla pro očkování. To by mělo skončit do konce června. Do té doby firma bude své zaměstnance

preventivně chránit. Stejně pokračuje i ozonizace vnitřků autobusů.

„Řidiči autobusů jsou od propuknutí pandemie v první linii a nám se jejich zdraví díky řadě opatření daří chránit. Dosud počet pozitivně testovaných nedosáhl ani procenta. To pokládám za velký úspěch,“ dodal ředitel. K očkování se využívají centra vybudovaná Jihočeským krajem v jednotlivých okresech.

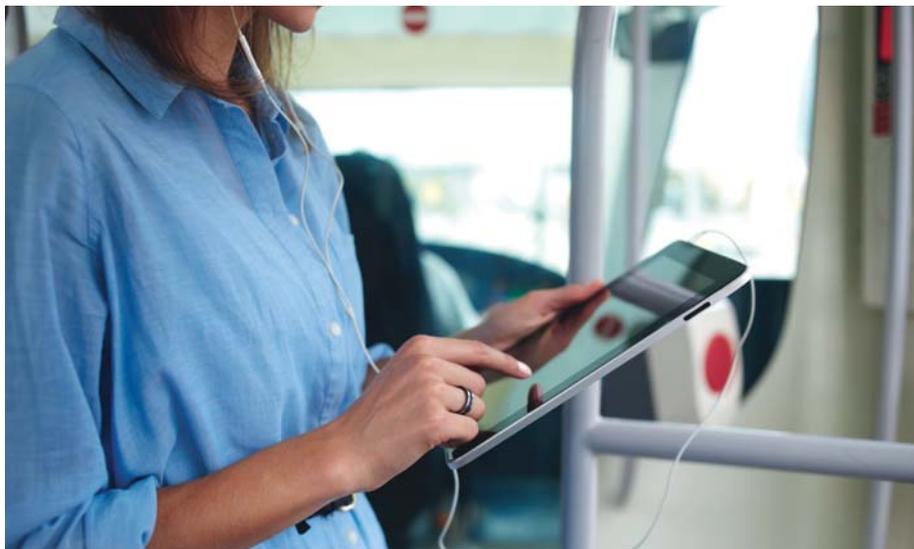
Informační systém projde inovací. Zefektivní řízení dopravy, práci lidí a přispěje k úspoře finančních nákladů

Moderní řízení veřejné dopravy stojí na dvou pilířích. Prvním z nich je kvalitní informační systém a druhým kvalifikovaní a zkušení lidé. Oba pilíře jsou důležité, protože lze mít kvalitní informační systém s mnoha funkcemi, ale bez zkušené obsluhy, zvládající tyto funkce, se nejde obejít.

Náš velmi zkušený tým, složený z dispečerů a pracovníků správy, dokázal kvalitu při výběrovém řízení, kdy jsme nejen obhájili současné pozice v okresech Český Krumlov, Písek a Prachatice, ale získali dva nové Jindřichův Hradec a Strakonice.

Z pohledu informačních systémů se všichni snažíme, aby se naše informační systémy neustále zlepšovaly. V minulých letech jsme spustili interní dispečink, který nejen ukazuje v reálném čase polohu všech našich autobusů, včetně informací například o zpoždění, ale také lze dohledat průjezdy v jednotlivých zastávkách.

Nicméně v dnešní době veřejných soutěží jsou nároky na informační systém



Ilustrační foto.

daleko větší. Hlavním požadavkem je správné řízení a s tím spojená úspora nákladů. Proto společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice připravuje inovaci informačního systému, který by zohlednil hlavně nové trendy a požadavky

na řízení dopravy, zefektivnil práci lidí a v neposlední řadě také přispěl k úspoře finančních prostředků. Vzhledem k úspěchu ve výběrovém řízení v jižních Čechách to ani jinak nepůjde.

Tomáš Procházka, Dis.

Nové 5G síť ovlivní také technologie v dopravě

S příchodem 5G sítí budou vozidla vzájemně komunikovat a tím se zvýší bezpečnost a plynulost dopravy. Podle asociace 5GAA (5G Automotive Association) jezdilo v roce 2020 ve světě asi 100 milionů vozidel připojených do internetové sítě. Tím dramaticky rostou nároky na stávající 4G síť a dalším logickým krokem je tedy 5G síť.

Dnes už zčásti automatizovaná vozidla nejsou stále v interakci s okolními vozidly. Nástupem 5G sítí bude veškerá telematika probíhat v reálném čase bez zpoždění. Vozidla budou moci komunikovat nejen mezi sebou, ale i s okolní infrastrukturou. Tím bude vozidlo reagovat na případné nebezpečí mnohem rychleji než řidiči, právě díky vlastnostem 5G sítí. U nich je odezva do 10 milisekund a přenosová rychlost je mnohem vyšší než u 4G sítí.



Ilustrační foto.

Pro srovnání, reakční doba zkušeného řidiče je jednu až dvě sekundy. V příštích letech promluví 5G zásadně i do veřejné dopravy. V některých evropských městech již dnes provozují samoříditelné metro nebo vlaky. Tento koncept bude i v připravované lince D metra v Praze. Dalším krokem budou například samoříditelné autobusy, kdy do řízení bude zasahovat řidič jen na dálku v případě potencionální kolize. V praxi se pravděpodobně uplatní tyto technologie nejdříve v městské hromadné dopravě během 5 až 10 let.

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice již nyní využívá ve svých vozidlech monitorovací a asistenční systémy, které bude dále rozšiřovat pro efektivnější, bezpečnější a komfortnější dopravu cestujících.

Jakub Zelenka, DiS.

Město Písek chce usnadnit přístup do Píseckých hor. Linka MHD tam zamíří ale nejdříve až příští léto

Rekreační oblast Píseckých hor se stane pro obyvatele města dostupnější. Postarat se o to má „prázdninová“ linka MHD do lokality Živce, o jejímž zřízení uvažuje písecká radnice spolu s dopravcem ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Je to ale složitější. Souhlas Dopravního inspektorátu Policie ČR je podmíněn úpravou komunikace tak, aby elektrobus při míjení s vozidlem v protisměru bezpečně projel nebo se bezpečně vyhnul. Stejně tak nesmí být ohroženi chodci ani cyklisté.

„Pokud se nám podaří splnit všechny podmínky, budeme moci v příštím roce tuto dopravu na letní měsíce zajistit,“ říká o záměru Petr Hladík, místostarosta města Písek. A dodává, že v prvotní fázi se uvažuje o třech linkách malého městského elektrobusu okolo čtyř rybníků k chatě Živec a ideálně na Křižatky, kde by bylo možné autobus otočit a vrátet se zpět do města. Případně obsloužit ještě oblast Flekačky, která je také hojně navštěvovaná. Jezdilo by se dopoledne, po poledni a v podvečer, například okolo



Petr Hladík, místostarosta Písku

9., 13. a 17. hodiny. Časy by tedy umožnily několik variant výletů.

„Osobně vidím přínos pro občany v dostupnosti Píseckých hor, zejména pro

seniory, osoby, které se hůře pohybují, ale také pro rodiny s dětmi nebo návštěvníky města. Tři linky elektrobusu mi přijdou výrazně lepší, než pendlování taxíků, nebo osobní automobilová doprava,“ uvedl Petr Hladík.

Ale už letos mohou lidé nad 70 let a zdravotně znevýhodnění oblast navštívit díky sobotnímu provozu seniorské dopravy TaxíkMaxík, kterou provozuje město Písek prostřednictvím Městského střediska sociálních služeb. Vůz byl pořízen za podpory Nadace Charty 77 a Kontakta Bariéry. „Věřím, že to tito občané, kteří se do Píseckých hor běžně nepodívají, velmi ocení,“ uzavřel místostarosta.

Přírodní park Písecké hory představuje zalesněný hřeben, mající zhruba 60 km². Samotné označení „hory“ přitom nesusouvisí s výškou, ale s hornickou historií. Od roku 1973 šlo o území klidu, chránící tento významný krajinný prvek s druhovou pestrostí. V roce 1992 se statut změnil na přírodní park, tehdy první v Jihočeském kaji, což bylo potvrzeno i v roce 2001.



Přírodní park Písecké hory představuje zalesněný hřeben na rozloze zhruba 60 km².

S Josefem Michálkem, jednatelem společnosti Jikord, o veřejné dopravě i letních turistických linkách

V čele Jikordu máte za sebou přípravu výběrového řízení na roky 2022 až 2032. Lze ho srovnávat s předchozími tendry, které pamatujete?

Srovnání by to bylo velmi obtížné, zejména s ohledem na to, že se jednalo o dosud největší veřejnou zakázku realizovanou Jihočeským krajem. Současně poprvé Jihočeský kraj vybíral dopravce podle Nařízení EP a Rady (ES) číslo 1370/2007, s nímž se zásadně mění objednávání dopravní práce. Zatímco dosavadní způsob zadávání dopravní práce zadavatelům umožňoval, aby několikrát ročně měnili jízdní řády, v případě potřeby i celou koncepci vedení linek a oběhů vozidel, strukturu dopravních prostředků, budovali nové terminály nebo autobusová nádraží, nyní dlouhodobá obchodní smlouva mezi dopravci a zadavateli v tomto směru přináší významné omezující podmínky.

Například?

Především stanovené podmínky nelze měnit jinak, než jak je uvedeno ve smlouvě. Důležitá je i skutečnost, že cena dopravního výkonu je valorizována na principu prokazatelných nákladů v předem stanovených termínech.

Hejtman ocenil, že se tendr podařilo ukončit hned na první pokus a jako první v zemi. Potěšilo vás to také?

Považuji to za velký úspěch, protože případné rozhodnutí o zrušení soutěže antimonopolním úřadem vždy přináší omezující podmínky, jejichž splnění je pak velmi složité.

Jikord byl pověřen administrací veřejné soutěže ve spolupráci s advokátní kanceláří Fiala – Tejkal a partneři, a myslím, že jsme společně odvedli kvalitní práci. Jako organizátor veřejné dopravy jsme však byli připraveni i na její opakování.

Jako první jste zvládli zadávací řízení, jehož předmětem bylo i nalezení nejlepšího dopravního řešení. O co šlo?

Součástí takového dopravního řešení byly třeba oběhy vozidel, jejichž následná kontrola byla kamenem úrazu ve veřejných zakázkách ostatních krajů. Proto

mám radost, že Jikord ve spolupráci s externím dodavatelem tuto náročnou kontrolu oběhů zvládl. Garantuje zahrnutí všech objednaných spojů ze strany zadavatele do oběhů vozidel dopravce.



Četl jsem, že jen zadání mělo 2200 stránek. Proč jste šli až do těch nejmenších detailů?

Při zpracování zadávací dokumentace jsme se ve spolupráci se zadavatelem maximálně snažili o její zjednodušení. Ale protože zadávací řízení má určené postupy podle zákona o zadávání veřejných zakázek, musí být v zadávací dokumentaci jednoznačně popsány podmínky pro nacenění u všech oblastí. A smlouvy lze do budoucna měnit jen podle ustanovení uvedených ve smlouvě. Proto byla zadávací dokumentace tak rozsáhlá.

Co smlouva přinese kraji a jeho občanům?

Jihočeskému kraji přinesou uzavřené smlouvy především snížení nákladů na dopravní obsluhu. Občané od června 2022 dostanou kvalitnější služby – budou jezdit v moderně vybavených autobusech, v rámci jednotného informačního systému a s více informačními kancelářemi, které budou i v obcích s rozšířenou působností. Zvýší se počet nízkopodlažních autobusů a tak by se dalo pokračovat.

Také jste před létem spustili projekt Jihočeské letní linky. V posledních letech byl trochu problém s jejich financováním, ten letos odpadl?

Problém s financováním byl v letní sezóně 2019, kdy původní systém Cyklotrans přestala dotovat skupina ČEZ. Tehdy se to řešilo podporou v rámci individuálního grantu pro rekreační dopravu Jihočeského kraje. Od letní sezóny 2020 jsou ale

už letní linky zařazeny do závazku veřejné služby Jihočeského kraje. Což se přirozeně týká i roku letošního.

Co se ještě změnilo?

Původní systém byl v roce 2020 zároveň obohacen o další klasické linky, u nichž se po dohodě s dopravci nasadily cyklovlekky. Také jsme ze systému zelených autobusů Národního parku Šumava převzali linku Nová Pec - Jelení Vrchy do závazku veřejné služby. Letos jsme systém opět rozšířili o další klasickou linku České Budějovice – Stachy - Kašperské Hory, kde s autobusem jezdí i cyklovlek. Novinkou jsou pak další pilotní linky, financované převážně z evropských fondů.

Jaký o ně očekáváte zájem?

Vloni, přestože šlo o kovidový rok, jsme v cyklobusech přes léto přepravili zhruba 25 tisíc osob a na tři tisíce jízdních kol. To byl výborný výsledek. Letos čekáme podobný, ne-li vyšší, protože zájem o tuzemskou dovolenou roste a jižní Čechy patří k těm nejvyhledávanějším regionům. Proto jsme přišli s dalším rozšířením nabídky.

Využíváte je i sám?

Velmi rád, a to pro pěší turistku. A nejsem z Jikordu jediný. Máme tu rozmanitou věkovou strukturu zaměstnanců a jezdí s nimi mladí i starší. U cyklobusů je obsluha, nehledáte parkoviště, podíváte se po celém kraji. Co víc si přát.

Která linka vám je nejbližší?

Nejvíce mě láká šumavská linka Nová Pec - Jelení Vrchy. A od kolegů vím, že ti zase rádi jezdí zelenou linkou do oblasti České Kanady a žlutou linkou na Orlík.

Mimochodem, uvádí se 11 linek, ale na webu jich je 14. Co je správně?

Systém Jihočeských letních linek se letos skládá z 11 linek, které jsou v závazku veřejné služby Jihočeského kraje. Díky partnerské účasti společnosti Jikord v evropském projektu Regia Mobil je systém obohacen o další linky, které jsou z 85 procent hrazeny z rozpočtu Evropského fondu pro regionální rozvoj. Takže oboje je správně.

Češi by měli zvolnit, jinde jsou ohleduplnější,

Prachatický řidič autobusu

Robert Dušek (66)

jezdí od roku 1987 pro ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, kde zdolal úctyhodnou hranici 2 milionů kilometrů bez nehody: V červnu s ním vyšel rozhovor v rubrice auto.iDNES.cz, z něhož vyjímáme.

Co je největší nešvar na českých silnicích?

Jednoznačně rychlost. Řidiči zbytečně riskují. Chtělo by to, aby byli ohleduplnější a měli víc trpělivosti.

A druhý nejhorší prohřešek?

Mobily. Lidi řídí a píšou u toho zprávy. Když budou telefonovat s handsfree, dejme tomu, i když tím taky ztrácejí řidičskou pozornost. Problém je taky alkohol u řidičů. Lidi by si měli uvědomit, že základ je, aby se dostali domů k rodinám. Ti starší většinou takoví nejsou, hodně to dělají mladí. My profíci musíme chodit na přezkoušení, i když bychom to ani nepotřebovali. Normální řidiči na žádné testy nemusí. Možná by nebylo špatné, kdyby lidi chodili jednou za čas na psychotesty.

Mladší ročníky těm starším na oplátku vytýkají, že brzdí provoz. Může být pomalá jízda nebezpečná?

Když jede starej děda šedesátkou, tak je to samozřejmě blbý, zvláště když ho nemůžete nikde předjet. Ale pak je problém, že ten mladý řidič za ním se ještě víc naštvě, předjede ho a začne ho vybrždňovat. Děda je z toho vyjevenej a ještě víc vystresovanej. A všichni jsou na jednu na silnici nervózní.

Poznáte hned, že se k vám blíží nervózní řidič?

Jasně. Pořád vystrkuje čumák, brzdí a pak přidává plyn. Když ho zpozoruju v zrcadle, hned hledám nějaké místo, kde je kousek rovinky, a radši mu uhnu, ať je od něj klid.

Zřejmě i díky tomu jste najezdil s autobusem dva miliony kilometrů bez nehody, za což vás loni ocenil zaměstnavatel i policie.



Robert Dušek při loňském setkání po ujetí dvou milionů kilometrů bez nehody.

Ještě by mě mohla ocenit nějaká pojišťovna! Nemám žádnou škodu, a stejně musím platit pojistku. Víte, já jsem stará škola, do práce jsem vždycky chodil rád, tím pádem jsem neměl důvod měnit zaměstnání a za těch pár let z toho byly dva miliony. Za poslední rok už to bude dalších 100 tisíc.

Podle průzkumu pro Českou asociaci pojišťoven 86 procent řidičů vědomě překračuje povolenou rychlost. Téměř polovina z nich tvrdí, že spěchají nebo dohánějí čas, protože mají zpoždění. Jak takové řidiče zklidnit?

Když někdo udělá velký průšvih, třeba pod vlivem alkoholu, měli by mu sebrat řidičský průkaz. Takového člověka prostě nepustit za volant. Když mu dáte 50 tisíc pokutu a za půl roku mu vrátíte papíry, bude dělat znovu to samé. Lidi na malé pokuty mají peníze, ale když budou vědět, že mohou přijít o papíry na pět nebo na deset let, tak si dají bacha. U závažných případů bych byl opravdu razantnější. Ať ten trest stojí za to.

Blíží se léto. Na silnice vyjedou sváteční řidiči. Čeká nás nejnáročnější období roku?

Léto je horší než zima. Přes prázdniny, jakmile se začne jezdit na chalupy a na dovolené, je to divočejší.

I kamionáci jsou divočejší, začnou spěchat, každý se chce rychle někam dostat, aby pak byl dřív doma. Mohli by všichni zvolnit. A hlavně by se měli řidiči zklidnit s vybrždňováním a agresivním chováním. Může se stát, že někdo někoho přehlídne a nezareaguje správně, ale ten druhý ho nemusí hned začít vybrždňovat. Není dobré, když se řidiči okamžitě rozčílí. Každý přece může trochu zazmatkovat, ale ten druhý nemusí hned jančit.

Takže máte pochopení pro řidiče, který udělá menší chybu, ale ne když se chová agresivně?

Ano, chyba se může stát. Jsme jenom lidi. Ale když si řidič hned ukazuje na hlavu, že je ten druhý praštěný, houká a vybrždňuje, to je špatně.

Setkáváte se s vybrždňováním i na svých trasách po Šumavě a okolí?

Stalo se mi to hodněkrát. A to jen kvůli tomu, že jedu s autobusem pomaleji, než by si ten druhý přál. Když vás nemůže předjet, protože silnice tady jsou úzké, začne houkat a ukazovat si na hlavu. Většinou se snažím, abych někde uhnul, a ještě mu ukážu, že může jet. Ale někteří to prostě zkoušejí na všechny strany a houkají. Pak to vypadá blbě i před cestujícími, kteří se diví, co se to děje. Na těch úzkých šumavských cestách se takové situace stávají.

Říká prachatický řidič Robert Dušek

Po jaké trase nyní nejvíc jezdíte?

Ježdím tady kolem komína, jak se říká. Nejvíc z Prachatic na Lhenice nebo Zábłara. Je to tak 200 až 250 kilometrů za den. Dřív jsem jezdil dvakrát tolik, ale to nebyly dané takové pauzy.

Ježdíte i se zájezdovými autobusy do zahraničí?

Skoro vůbec. Ty dva miliony jsem najezdil na klasických linkách po Čechách. Jen párkrát jsem byl na zájezdu v Itálii nebo v Chorvatsku.

Chovají se podle vás řidiči v cizině jinak?

Bývají ohleduplnější. Třeba vám umožní vyjetí odněkud. Tady je každý hrrr, nikam vás nepustí, nedá přednost.

Kamion vás nikdy nelákal?

Jednu dobu jsem na něj chtěl jít, už jsem to měl domluvené a jel jsem s kamarádem naložit dřevo na Šumavu. Bylo to v listopadu. Vyrázili jsme z Českých Budějovic, já jsem řídil, auto bylo pohodlné. Ve Volarech jsme ale půl dne nakládali dřevo. Byla skoro tma a my to teprve zapáskovali, a on že jede do Itálie. A na to mu říkám: Na tohle já náladu nemám, abych na noc někam vyjel. Ten

kamarád jezdil 15 až 20 tisíc kilometrů měsíčně, ale já radši zůstal u autobusu.

Co motocykly?

Motorku jsem jezdil jen kdysi dávno. To jsem ale ještě neměl ani papíry.

Zato nyní potkáváte motorkářů asi hodně, že?

Jo. Motorky teď jezdí nadupané. Vyřítí se za vámi, jen to zaburácí, prolétne kolem vás 180 km/h, to se úplně leknete. Mají hodně silné stroje, škoda že to někteří neumí zvládnout.

Hodně se v poslední době mluví také o novém pravidle chránícím cyklisty.

Auta je musí předjíždět ve vzdálenosti 1,5 metru.

Nelíbí se mi to. Myslím, že je to nešťastí. Mně stačí, když jedu kolem cyklisty, on jede metr od krajnice a já musím jet úplně levou stranou. Už tak mám obavy na té úzké cestě. Často za nimi stejně musím dlouho jet, protože jsou tu úzké silnice, a když jede proti osobní auto, musí někdo z nás skoro zastavit.

Na Šumavě jsou obvyklé střety se zvířeti. Máte radu pro řidiče, jak se jim vyhnout?

Člověk musí dávat pozor a jezdit volněji.

Vyplatí se třeba sledovat víc pole nebo krajnice?

To ne. Jen koukat dopředu, nesledovat pole. Když se budu dívat na pravou stranu do pole, srnka mi může přilítnout zleva. Hlavní je pozorovat, co se děje vepředu. Nehrát si s mobilem, nekoukat na spolujezdce a dávat pozor.

Chodíte jako profesionál pravidelně na přezkoušení?

Zrovna nedávno jsme byli na psychotestech. Máme každý rok přeškolení řidičů a taky lékařskou prohlídku, kontrolovaní jsme docela dost. My profíci musíme chodit na přezkoušení, i když jsme pořád za volantem a vlastně bychom to ani nepotřebovali. Normální řidiči na žádné testy nemusí. Možná by nebylo špatné, kdyby lidi chodili jednou za čas na psychotesty.

Baví vás práce pořád stejně jako kdysi?

Jsem spokojený. Když nejste problémový, nikdo vás v práci nebuzeruje. Já si nemůžu na nic stěžovat. A kdyby jo, tak jsem důchodce a mohl bych klidně skončit. Ale jedu dál. Když vydrží zdraví, ještě bych popojel.

(Zdroj: auto.idnes.cz, 18. 6. 2021, kráceno)

K autobusové dopravě patří i opravárenství. Cílem je posílit vlastní kapacity

S rozšířením dopravních výkonů musí společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice investovat rovněž do posílení a rozvoje opravárenských kapacit, včetně zásobování pohonnými hmotami.

„Cílem je být minimálně v základních opravách a údržbě soběstační,“ říká generální ředitel Vladimír Homola.

Vedení společnosti proto předpokládá vybudovat servisní místa ve všech okresech, kde bude firma působit. Součástí zázemí přitom musí být také stanice s PHM.

Výhoda to je i pro zaměstnance, kteří mají možnost si naftu do svých osobních vozidel pořídit za zvýhodněnou

cenu. Stejně tak chce firma postupovat i u některých spotřebních materiálů, souvisejících s provozem motorových vozidel.

Nová servisní střediska vzniknou minimálně v okresech Strakonice a Jindřichův Hradec, předpokládá se ale také vybudování specializovaných servisních pracovišť v současných firemních dílnách v Písku a v Českém Krumlově. „Věříme, že naše služby využijí i provozatelé dopravních prostředků v nových lokalitách, kde budeme brzy působit,“ uzavřel generální ředitel.

Servisní dílny společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice provádějí mechanické, drobné karosářské,

autoelektrikářské práce, výměny nebo doplnění provozních kapalin a mazání, kontrolují a plní klimatizační jednotky nebo provádějí plánované kontroly podle servisních intervalů. Zajišťují také práce pneuservisu včetně asistence v místě defektu.

Kontakty:

Servisní středisko Český Krumlov

Jiří Schwarz - 602 159 845

Servisní středisko Písek

Pavel Rybařík - 602 159 848

Jihočeské letní linky nabízejí až do konce září nové trasy i výhody

Od soboty 5. června až do 26. září mají obyvatelé i návštěvníci jižních Čech možnost vyrazit za sportem či na výlety hned na 11 sezonních Jihočeských letních linkách.

Ty pro ně spustil Jihočeský kraj a tvoří tak ucelený a provázaný systém především pro cyklisty. Spoje umožňují přepravu jízdních kol, ale určeny jsou i pro pěší turisty a každého, kdo o ně projeví zájem. Spolu s dalšími třemi linkami jde o 14 jízdních řádů s atraktivní nabídkou, která se letos oproti minulým letům výrazně rozšířila. Trasy pokrývají celý region a jeho nejzajímavější oblasti. A to za zvýhodněných podmínek.

„Linky spojují České Budějovice a okresní města s oblastmi Šumavy, Lipenska, Novohradských hor, Orlíku a České Kanady. Letos přibyly čtyři nové, abychom propojili doposud neobsložené oblasti České Kanady, Toulavy, Třeboňska a Lipenska,“ vysvětluje Antonín Krák (ČSSD), náměstek hejtmana pro dopravu.

Linky projektu RegiaMobil propojují Jindřichův Hradec s Tábořem, Frymburkem

a Lišovem. Financovány jsou z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci projektu RegiaMobil (program Interreg Central Europe). Ostatní jsou součástí závazku veřejné služby a hrazeny krajem.

Na přípravě oblíbených letních linek se podílí krajská společnost JIKORD a smluvní dopravci, mezi nimiž je také společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.



Cestování bez starostí

„Bez cestování autem se tak lze pohodlně i s jízdním kolem dostat k jihočeským turistickým cílům jako je Choustník, Kozí Hrádek, Červená Lhota, Pořešín, Rožmberk nebo Jemčina,“ podotkl Antonín Krák s tím, že poslední nová linka spojuje Tábor s Blatnou a umožňuje návštěvu Toulavy, zámku Orlík či zážitkového parku Zeměráj v Kovářově.

Cestující se mohou vrátit ze své cílové stanice jakkoliv nebo si den užít v přírodě

a pro zpáteční cestu si zvolit spoje Jihočeských letních linek.

„Při jejich využití odpadá starost s hledáním parkovacího místa a plánování tras s návratem do výchozího bodu. Letos opět očekáváme zvýšený zájem turistů o Jihočeský kraj a věříme, že naše nabídka jim pobyt zpestří,“ uvedl Josef Michálek, jednatel společnosti JIKORD.

Také na Plzeňsko a do Rakouska

Výhodou celého systému je i propojení na další vlakové a autobusové spoje. Díky provázanosti s cyklobusy Plzeňského kraje se turisté dostanou také do Sušice, Domažlic či Železných Rud. U Zelené linky je zase ve Slavonicích zajištěna návaznost na linky rakouského dopravce do Raabsu a Drosendorfu.

Na linkách jezdí malokapacitní a klasické autobusy s vleky pro 5 až 25 kol.

Jízdné se řídí kilometrickým tarifem nebo lze využít výhodnou jihočeskou krajskou jízdenku JIKORD+, která nabízí zvýhodněné cestování především pro rodiny či skupiny dvou osob.

CYKLOBUSY



Modrá linka:

Třeboň - České Budějovice - Prachatice - Vimperk - Kvilda

Šedá linka:

České Budějovice - Prachatice - Volary - Kvilda

Vltavská linka:

České Budějovice - Lipno nad Vltavou - Horní Planá

Červená linka:

České Budějovice - Český Krumlov - Volary - Kvilda

Zelená linka:

České Budějovice - Třeboň - Jindřichův Hradec - Slavonice - Dačice

Žlutá linka:

České Budějovice - Týn nad Vltavou - Písek - Orlík nad Vltavou

Novohradská linka:

České Budějovice - Trhové Sviny - Nové Hradky - Hojná Voda

Táborsko - Šumavská linka:

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



Třeboňská linka:

Třeboň - Majdalena - Chlum u Třeboně - Staňkov

Šumavská linka:

České Budějovice - Prachatice - Vimperk - Kašperské Hory

Hradecko - Lipenská linka:

Dačice - Jindřichův Hradec - Trhové Sviny - Kaplice - Frymburk

Hradecko - Táborská linka

Jindřichův Hradec - Choustník - Tábor

Táborsko - Blatenská linka:

Tábor - Milevsko - Orlík nad Vltavou - Blatná

Lesní linka:

Jindřichův Hradec - Lomnice nad Lužnicí - Lišov

Jelení linka

Nová Pec - Jelení Vrchy

CYKLOBUSY



JIHOČESKÉ LETNÍ LINKY

5. 6. 2021 - 26. 9. 2021

autobusové spoje umožňující přepravu jízdních kol

Žlutá linka

České Budějovice - Týn nad Vltavou - Písek - Orlík nad Vltavou

320023 České Budějovice - Týn n.Vlt. - Písek - Orlík n.Vlt.										
1	3	km	spoj.č.				2	4		
54	54	0	od	České Budějovice,aut.nádr.,nást.č.33			54	54		
8:05				Hluboká nad Vltavou *)					19:45	
8:20		12		xOlešník,Chlumec,roz.č.0.5					19:23	
8:30		20		xOlešník,Chlumec					19:13	
<	<	<		Hluboká n.Vlt.,Purkarec					<	
<	<	<		xHluboká n.Vlt.,Jeznice					<	
<	<	<		xTemelín,Litotradice					<	
8:35		25		Temelín,Kočín,roz.č.1.0					19:08	
8:39		28		Temelín,Březi u Týna,JE					19:05	
8:50		33		Týn n.Vlt.,aut.nádr.					19:00	
8:55		37		Vlomyšlice,Neznašov					18:50	
9:05		44		Albrechtice n.Vlt.					18:42	
9:10		48		Paseky					18:36	
9:13		51		Tálin					18:33	
9:30			pf						18:20	
---	---	63	od	Písek,aut.nádr.			---	---	---	
9:35				Záhofí,Horní Záhofí,ObÚ					18:15	
9:47		72		Ošrov					18:03	
9:55		78		Zvíkovské Podhradí		13:50			17:55	
<	14:00	81		Zvíkovské Podhradí,roz.č.						
10:00		81		Varvažov		13:43			17:43	
10:05	14:05	86		Nevěžice		13:38			17:38	
10:10	14:10	90		Probořov		13:35			17:35	
10:13	14:13	92		Orlík n.Vlt.,nám.		13:32			17:32	
10:16	14:16	94		Orlík n.Vlt.,zámeč		13:30			17:30	
10:20	14:20	95	pf							

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 x zastávka na znamení, nebo požádání
 *) Vzhledem k uzavřené silnici I/105 v Hluboké nad Vltavou je v období od 5.6. do 8.8.2021 obsluhována zastávka „Pod hotelem“.
 Po ukončení uzavřky bude opět obsluhována zastávka „Pod kostelem“
 Úsek linky přes Purkarec nebude v roce 2021 obsluhován z důvodu uzavřky mostu v Jeznici.

Šedá linka

České Budějovice - Prachatice - Volary - Kviilda

320022 České Budějovice - Volary - Kviilda										
1	3	km	spoj.č.				4	2		
56	56	0	od	České Budějovice,aut.nádr.,nást.č.33			56	56		
7:10				xNěmčice					20:10	
7:30		20		Netolice,nám.					19:41	
7:45		28		xNetolice,Kratochvíle					19:35	
7:49		30		Vitějovice,roz.č.1.0					19:33	
7:55		38		Prachatice,aut.nádr.					19:28	
8:08		46		Prachatice,Libinské Sedlo					19:20	
8:18		52							19:08	
8:35			pf						18:55	
---	---	65	od	Volary,aut.nádr.			---	---	---	
8:40	16:50			Volary,žel.st. *)					11:05	
(8:41)	(16:51)			Volary,žel.st. *)					(11:00)	
8:47	16:57	70		Volary,Soumarský Most roz.č.0.5					10:53	
		74		Lenora,Chata					10:47	
8:54	17:05	74		Lenora,žel.st.					10:47	
<	<	<		Lenora,Kaplice,park.Pod Boubínem					<	
9:00	17:10	79		Lenora,Zátoň					10:42	
9:05	17:15	82		Horní Vltavice					10:37	
9:11	17:21	85		Horní Vltavice,Polka,u mostu					10:30	
9:19	17:29	90		Borová Lada,Zahrádky					10:22	
9:25	17:34	93		Borová Lada					10:17	
9:28	17:36	94		Borová Lada,Svinná Lada					10:14	
9:32	17:40	97		Kviilda,Františkov					10:10	
9:40	17:45	101	pf	Kviilda					10:05	
56			od						10:05	

56 jede v pracovní dny od 1.7. do 31.8.2021
 Δ spoj.č.1 a 3 v zastávce Lenora,žel.st. vyčká příjezdu vlaku z Vimperka, Strakonice - 10 minut
 Δ spoj.č.2 v zastávce Kviilda vyčká příjezdu cyklobusu linky IDP 980 z Horské Kvildy - 10 minut
 Δ spoj.č.2 a 3 v zastávce Volary,žel.st. vyčká příjezdu vlaku z Nového Údolí - 10 minut
 Δ na spoj.č.4 navazuje v zastávce Lenora,žel.st. vlak do Vimperka, Strakonice
 *) zastávka Volary,žel.st. je obsluhována ode dne vyhlášení, viz www.idos.cz
 x zastávka na znamení, nebo požádání

Vltavská linka

České Budějovice - Lipno nad Vltavou - Horní Planá

320021 České Budějovice - Lipno n.Vlt. - Horní Planá										
3	1	km	spoj.č.				4	2		
56	54	0	od	České Budějovice,aut.nádr.,nást.č.33			56	54		
7:50	9:15			České Budějovice,aut.nádr.					19:00	
8:05	9:30	0		xČeské Budějovice,U soudu					18:55	
		2		Zlatá Koruna,Rájov					18:32	
8:25	9:50	20		Český Krumlov,Spíčák					18:25	
8:35	10:00	25							18:25	
8:40	10:05	25	pf						18:25	
---	---	26	od	Český Krumlov,aut.nádr.			---	---	---	
8:45	10:10			Větrnázávod					18:21	
8:55	10:20	32		Rožmberk n.Vlt.,nám.					18:10	
9:20	10:45	50		Vyšší Brod,nám.					17:50	
9:30	10:55	59		Vyšší Brod,klášteř					17:40	
9:32	10:57	59		Loučovice					17:32	
9:40	11:05	65		Lipno n.Vlt.,prístaviště					17:26	
9:47	11:10	70		Lipno n.Vlt.,lanovka					17:20	
9:49	11:12	71		xLipno n.Vlt.,Kobylnice,chaty					17:23	
9:51	11:14	72		Frymburk					17:15	
9:58	11:21	78		Černá v Pošumaví					17:00	
10:12	11:35	89		Horní Planá,žel.st.Černá v Pošumaví					16:57	
10:14	11:37	91		Horní Planá,Hůrka na Šumavě					16:55	
10:17	11:40	93		xHorní Planá,Karlovy Dvory					16:54	
10:19	11:42	94		xHorní Planá,Jenšov,roz.č.					16:53	
10:20	11:43	95		Horní Planá					16:50	
10:25	11:50	97	pf							

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 56 jede v pracovní dny od 1.7. do 31.8.2021
 Δ na spoj.č.1 navazuje v zastávce Horní Planá,žel.st.Černá v Pošumaví vlak do Nového Údolí
 Δ spoj.č.4 vyčká v zastávce Horní Planá,žel.st.Černá v Pošumaví vlak z Č.Budějovic, Č.Krumlova - 10 minut
 x zastávka na znamení, nebo požádání
 Nástup s jízdními koly v Českých Budějovicích pouze na stanovišti č.33

Červená linka

České Budějovice - Český Krumlov - Volary - Kviilda

320024 České Budějovice - Český Krumlov - Volary - Kviilda										
1	3	km	spoj.č.				4	2		
54	54	0	od	České Budějovice,aut.nádr.,nást.č.33			54	54		
7:15	...			xKamenný Újezd,Stílec					20:35	
7:27	...	15		Zlatá Koruna,Rájov					20:21	
7:35	...	20		Český Krumlov,Spíčák					20:14	
7:45	...	25		Klášter,Jiřího					20:05	
7:52	...	30		Černá v Pošumaví					19:56	
8:10	...	46		Horní Planá					19:42	
8:21	...	53		Zelnava					19:33	
8:35	...	60		Nová Pec,žel.st.					19:21	
8:42	...	64		Zelnava					19:14	
8:49	...	68		Volary,aut.nádr.					19:08	
9:05	...		pf						18:55	
---	---	81	od	Volary,aut.nádr.			---	---	---	
9:10	16:50			Volary,žel.st. *)					11:05	
(9:11)	(16:51)			Volary,žel.st. *)					(11:00)	
9:17	16:57	86		Volary,Soumarský Most roz.č.0.5					10:53	
		90		Lenora,Chata					10:47	
9:22	17:05	90		Lenora,žel.st.					10:47	
<	<	<		Lenora,Kaplice,park.Pod Boubínem					<	
9:28	17:10	95		Lenora,Zátoň					10:42	
9:33	17:15	98		Horní Vltavice					10:37	
9:39	17:21	101		Horní Vltavice,Polka,u mostu					10:30	
9:47	17:29	106		Borová Lada,Zahrádky					10:22	
9:52	17:34	109		Borová Lada					10:17	
9:54	17:36	110		Borová Lada,Svinná Lada					10:14	
9:59	17:40	113		Kviilda,Františkov					10:10	
10:05	17:45	117	pf	Kviilda					10:05	
54			od						10:05	

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 Δ spoj.č.1 a 3 v zastávce Lenora,žel.st. vyčká příjezdu vlaku z Vimperka, Strakonice - 10 minut
 Δ spoj.č.2 v zastávce Kviilda vyčká příjezdu cyklobusu linky IDP 980 z Horské Kvildy - 10 minut
 Δ spoj.č.2 a 3 v zastávce Volary,žel.st. vyčká příjezdu vlaku z Nového Údolí - 10 minut
 Δ spoj.č.4 v zastávce Kviilda vyčká příjezdu cyklobusu linky IDP 981 z Domažlic, Klatov - 5 minut
 Δ na spoj.č.1 navazuje v zastávce Nová Pec,žel.st. cyklobus do zast. Nová Pec,Jelení Vrchy
 Δ na spoj.č.1 navazuje v zastávce Volary,žel.st. vlak do Nového Údolí
 Δ na spoj.č.4 navazuje v zastávce Lenora,žel.st. vlak do Vimperka, Strakonice
 *) zastávka Volary,žel.st. je obsluhována ode dne vyhlášení, viz www.idos.cz
 x zastávka na znamení, nebo požádání

Táborsko - Šumavská linka: Tábor - Bernartice - Písek - Strakonice - Vimperk - Borová Lada - Kvilda

TÁBORSKO-ŠUMAVSKÁ LINKA										
390210 Tábor - Písek - Strakonice - Vimperk - Kvilda										
Výňatek z jízdního řádu linky 390210 - Přípravu zajišťuje: COMETT PLUS, spol. s r.o.										
83	Km								88	
54	spoj. č.								54	
6:00	0	od	Tábor,aut.nádr.						88	
6:13	8		Dražice						84	
6:25	18		Opavany,aut.st.						82	
6:35	26		Bernartice,nám.						81	
6:43	32		Podolí,LPodolsko,rozc.						80	
7:00	46		Písek,aut.nádr.						78	
7:14	57		Dobev,Stará Dobev						77	
7:35	70		Strakonice,aut.nádr.						75	
7:50	82		Volyně,nám.						73	
8:05	91		Čkyně,aut.nádr.						71	
8:25	100		Vimperk,aut.nádr.						69	
8:32	105		Vimperk,Sloup						68	
8:45	113		Nové Hůtě						66	
8:56	120		Borová Lada						64	
9:10	128	pl	Kvilda						54	od

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 Δ spoj.č.83 v zastávce Vimperk,aut.nádr. vyčká na cyklobus linky 320006 z Č. Budějovic - 10 minut
 Δ spoj.č.88 v zastávce Kvilda vyčká na cyklobus linky IDP 980 ze zast. Kvilda, Bučina - 10 minut
 Δ na spoj.č.83 navazuje v zastávce Vimperk,aut.nádr. cyklobus linky 320006 do Kašperských Hor
 Δ na spoj.č.83 navazuje v zastávce Kvilda cyklobus linky IDP 980 do zast. Kvilda, Bučina
 Δ na spoj.č.88 navazuje v zastávce Vimperk,aut.nádr. cyklobus linky 320006 do Č. Budějovic

Třeboňská linka: Třeboň - Majdalena - Chlum u Třeboně - Staňkov

TŘEBOŇSKÁ LINKA															
340380 Třeboň - Majdalena - Chlum u Třeboně - Staňkov															
Výňatek z jízdního řádu linky 340380 - pouze spoje přepravující jízdní kola - Přípravu zajišťuje: ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.															
41	21	51	23	39	Km					40	30	46	52	36	44
54	54	54	54	54	spoj. č.					54	54	54	54	54	54
8:25	0	od	Třeboň,aut.nádr.							40					
8:30	1		Třeboň,Husova							30					
8:31	1		Třeboň,Dukelská							46					
8:30	2		Třeboň,Žel.zast.							52					
8:31	2		Třeboň,Na Kopečku							36					
8:32	3		Třeboň,U Petra a Pavla							44					
8:34	4		Třeboň,U myslivny							40					
8:39	10		Majdalena,pošta							30					
6:33	8:41	10:10	12:25	18:26	11					6:10	7:40	9:30	11:45	17:40	
6:35	8:43	10:12	12:27	18:28	13					6:07	7:34	9:27	11:42	17:37	
6:37	8:46	10:14	12:29	18:30	15					6:04	7:31	9:24	11:39	17:34	
6:45	8:52	10:20	12:35	18:34	17					6:00	7:28	9:20	11:35	17:30	18:50
6:47	8:54	10:22	12:37	18:36	19						7:22	9:18	11:32	17:27	17:47
6:48	8:55	10:23	12:38	18:37	19						7:21	9:17	11:31	17:26	18:46
6:50	8:57	10:25	12:40	18:39	20	pl					7:20	9:15	11:30	17:25	18:45

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 Δ spoj.č.21 v zastávce Třeboň,aut.nádr. navazuje na cyklobus linky 320025 z Č. Budějovic
 Δ spoj.č.39 v zastávce Třeboň,aut.nádr. vyčká na autobus linky 320010 z Č. Budějovic - 5 minut
 Δ spoje v zastávce Majdalena,žel.st. navazují na vlaky trati č.226 Veselá nad Lužnicí - České Velence, viz www.idos.cz
 Δ na spoj.č.30 navazuje v zastávce Třeboň,aut.nádr. autobus linky 320010 do Č. Budějovic
 x zastávka na znamení, nebo požádání

Šumavská linka: České Budějovice - Prachatic - Vimperk - Kašperské Hory

ŠUMAVSKÁ LINKA										
320006 České Budějovice - Prachatic - Vimperk - Kašperské Hory										
Výňatek z jízdního řádu linky 320006 - Přípravu zajišťuje: ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.										
3	Km								4	
54	spoj. č.								54	
6:25	0	od	České Budějovice,aut.nádr.,nást.č.33						4	
6:40	0		České Budějovice,aut.nádr.						18:35	
6:48	3		České Budějovice,U Zelené ratoletě						18:30	
6:50	4		České Budějovice,U parku						18:28	
6:56	10		Dasný						18:15	
6:59	13		Pístitín,Čejnovice						18:12	
7:06	20		Němčice						18:05	
7:18	27		Netolice,nám.						18:00	
7:26	36		Hracholuský						17:48	
7:28	37		Vitějovice						17:46	
7:33	41		xZemovice,rozc.0.5						17:43	
7:45	45		Prachatic,aut.nádr.						17:40	
7:54	53		Husinec,aut.st.						17:23	
8:05	63		Šumavské Hoštice						17:13	
8:20	70		Vimperk,aut.nádr.						17:05	
8:22	71		Vimperk,kliditě						16:58	
8:25	75		Vimperk,Sloup						16:55	
8:30	79		Zdíkovo,aut.st.						16:50	
8:37	85		Stachy,Zadov Pod Javorcem						16:43	
8:43	91		Stachy,aut.st.*						16:35	
8:47	94		Stachy,Šebestov						16:29	
8:50	96		Nicov						16:24	
8:52	97		Nicov,Řetenice						16:22	
9:00	103	pl	Kašperské Hory						16:15	od

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 Δ spoj.č.3 v zastávce Vimperk,aut.nádr. vyčká na cyklobus linky 390210 z Písku, Tábora na Kvildu - 10 minut
 Δ spoj.č.4 v zastávce Kašperské Hory vyčká na cyklobus linky IDP 974 ze Sušice - 10 minut
 Δ na spoj.č.3 navazuje v zastávce Kašperské Hory cyklobus linky IDP 974 do Rejstejna, Srní
 *) ve Stachých je po dobu výluky (cca do 3.9.) obsluhována náhr. zastávka u Pošumavského hasičského muzea a také zastávka na Zadově, viz www.idos.cz
 x zastávka na znamení, nebo požádání
 Nástup z jízdními koly v Českých Budějovicích pouze na stanovišti č.33

Lesní linka: Jindřichův Hradec - Lomnice nad Lužnicí - Lišov

LESNÍ LINKA									
340385 Jindřichův Hradec - Lomnice nad Lužnicí - Lišov									
Přípravu zajišťuje: ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.									
1	3	Km						2	4
54	54	spoj. č.						54	54
7:05	16:45	0	od	Jindřichův Hradec,aut.nádr.					4
7:08	16:48	4		Jindřichův Hradec,Děboulín,Kaple					9:11
7:13	16:53	8		Ratibof					9:06
7:16	16:56	10		Roseč					9:03
7:19	16:59	12		Hatín					9:00
7:25	17:04	16		Hatín,Jemčina					8:54
7:31	17:10	20		Novosedly n.Než.					8:48
7:35	17:14	23		Novosedly n.Než,Kolence					8:44
7:37	17:16	26		Klec					8:41
7:39	17:18	28		Lomnice n.Luž.,žel.st.					8:39
7:45	17:23	29		Lomnice n.Luž.,Václavské nám.					8:38
7:47	17:25	32		Lišov					8:30
7:55	17:33	39		Lišov,Horní Slováčnice					8:22
7:56	17:34	40		Lišov,Dolní Slováčnice					8:21
7:59	17:37	42		Lišov,Hůrky					8:18
8:08	17:45	45	pl	Lišov,nám.					8:15

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 Δ spoj.č.1 v zastávce Jindřichův Hradec,aut.nádr. navazuje na vlak úzkorozchodné železnice z Kamenice nad Lipou
 Δ spoj.č.2 v zastávce Lišov,nám. navazuje na cyklobus linky 320025 z Č. Budějovic
 Δ spoj.č.3 v zastávce Jindřichův Hradec,aut.nádr. navazuje na cyklobus linky 340384 z Červ. Lhoty, Choustniku, Tábora - přímý spoj
 Δ spoj.č.4 v zastávce Lišov,nám. navazuje na autobus linky 320010 z Č. Budějovic
 Δ na spoj.č.1 navazuje v zastávce Lišov,nám. autobus linky 320010 do Č. Budějovic
 Δ na spoj.č.2 navazuje v zastávce Jindřichův Hradec,aut.nádr. cyklobus linky 340384 do Červ. Lhoty, Choustniku, Tábora - přímý spoj
 Δ na spoj.č.3 navazuje v zastávce Lišov,nám. autobus linky 320010 do Č. Budějovic
 Δ na spoj.č.4 v zastávce Jindřichův Hradec,aut.nádr. navazuje na vlak úzkorozchodné železnice do Kamenice nad Lipou

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

ZELENÁ LINKA									
320025 České Budějovice - Třeboň - Jindřichův Hradec - Slavonice									
Přípravu zajišťuje: COMETT PLUS, spol. s r.o.									
1	3	5	Km				4	6	2
54	54	54	spoj. č.				54	54	54 p
7:40	0	0	od	České Budějovice,aut.nádr.,nást.č.33					20:45
7:58	12	12		Lišov,nám.					20:23
8:03	15	15		Stářípouze					20:18
8:20	25	25		Třeboň,aut.nádr.					20:05
8:27	31	31		xTřeboň,Stará Hlína					19:55
8:30	34	34		xNovosedly n.Než,mláka,Velká					19:52
8:35	39	39		Stráž n.Než,nám.					19:47
<	<	<		xHamr					<
<	<	<		Chlum u Třeboně,garáže ČSAD					<
<	<	<		xStaňkov					<
<	<	<		xStráňec,Libozov,rozc.0.1					<
8:43	45	45		Láisenice					19:40
8:55	53	53	pl	Jindřichův Hradec,mlékárna					19:30
8:55	53	53	od	Jindřichův Hradec,mlékárna					19:30
9:00	57	57		Horní Pěna					19:23
9:07	62	62		Čimř					19:17
9:15	11:10	15:10	68	Nová Bystrice,žel.st.		11:00	15:00	19:10	
9:20	11:13	15:13	69	Nová Bystrice,aut.nádr.		10:55	14:55	19:05	
9:24	11:17	15:17	71	xNová Bystrice,Osika		10:51	14:51	19:01	
9:26	11:19	15:19	73	xNová Bystrice,Klíster I		10:49	14:49	18:59	
9:36	11:28	15:28	80	Staré Město p.Land.,Landstejn		10:40	14:40	18:50	
9:42	11:34	15:34	83	Staré Město p.Land.,nám.		10:35	14:35	18:45	
9:52	11:43	15:43	91	Slavonice,žel.st.		10:27	14:27	18:36	
9:55	11:45	15:45	91	Slavonice,aut.nádr.		10:25	14:25	18:35	

54 jede v sobotu, neděli a státní svátek od 5.6. do 26.9.2021
 Δ na spoj.č.1 navazuje v zastávce Lišov,nám. cyklobus linky 340380 do Chlumu u Třeboně a Staňkova
 Δ na spoj.č.1 navazuje v zastávce Slavonice cyklobus linky VOR 764 do Waldkirchemu/T. Karlsteinu/T. Raabsu/T. Drosendorf - více na www.vor.at
 Δ na spoj.č.2 navazuje v zastávce Nová Bystrice,Osika vlak úzkorozchodné železnice do zast. Kunžak-Lomy, Jindř. Hradec - přesun 5 minut
 Δ na spoj.č.4 a 6 navazují v zastávce Nová Bystrice,žel.st. vlak úzkorozchodné železnice do zast. Kunžak-Lomy, Jindř. Hradec
 Δ na spoj.č.6 navazuje v zastávce Nová Bystrice,aut.nádr. autobus linky VOR 744 do Litčahu - více na www.vor.at
 Δ spoje č.3 a 5 v zastávce Nová Bystrice,žel.st. navazují na vlaky úzkorozchodné železnice ze zast. Kunžak-Lomy, Jindř. Hradec
 Δ spoje č.2 a 6 vyčkájí 5 minut v zastávce Slavonice,aut.nádr. cyklobus linky VOR 764 z Raabsu/T. Karlsteinu/T. Waldkirchemu/T. více na www.vor.at
 p spoj v úseku Třeboň - České Budějovice je veden po lince 320010
 x zastávka na znamení, nebo požádání

Táborsko - Blatenská linka: Tábor - Milevsko - Orlík Nad Vltavou - Blatná

TÁBORSKO-BLATENSKÁ LINKA									
390282 Tábor - Milevsko - Orlík nad V									

Covid ustoupil, lidé vyrážejí na zájezdy

Nesedíte doma, vyrazte na nějaký autobusový zájezd. Věc zcela běžnou, až všední. Do doby, než nám život zcela změnila koronavirová pandemie. Ta teď oslabila, protiepidemická opatření se rozvolnila a je čas si život opět zpestřit a vrátit do normálu.

„Je zřejmé, že lidé již chtějí cestovat. Vidíme to na objednávkách zájezdové dopravy, které každým dnem rostou. I přes značné starosti se zajištěním potřebných dokladů a informováním cestujících o vstupních požadavcích do cílových destinací jsme rádi, že se zájem o nepravidelnou dopravu vrací do normálu,“ říká Božena Češková, referentka nepravidelné dopravy ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

A dodává, že objednávky jsou podobné jako před dvěma lety, než se s propuknutím pandemie a vyhlášením nouzového stavu sportovní i kulturní život zastavil. A s ním i zájezdové autobusy.

„Sportovci, turisté a školy jezdí jako dříve. Jen na klasickou dovolenou se



přepravy rozjíždějí pomaleji, což je dané různými opatřeními na hranicích a s tím spojenou nejistotou. Ale snad i zde se vše mění k lepšímu,“ poznamenává.

Cestovní kanceláře již zamlouvají zájezdové autobusy do Chorvatska, Itálie, Maďarska, Rakouska a dalších oblíbených míst. A dopravní společnost ČSAD

AUTOBUSY České Budějovice, vybavená moderním vozovým parkem, jim v tom ráda vychází vstříc. Zvláště spolupráce s CK Saturn a CK Andante se zintenzivňuje, ať již jde o oblíbené cyklo dovolené nebo pobyty u moře.

„Jsme vám k dispozici. Kontaktujte nás,“ uzavírá Božena Češková.

Krásné léto, plné hezkých zážitků a třeba i osvěžujících ovocných limonád

S vidinou léta, prázdnin a odpočinku vážná témata ustupují do pozadí. Ten covidový rok, myslím, úplně stačil, abychom si uvědomili, co má cenu a co ne. A navíc, každý je stejně ze všech „mouder“ i tak už dost unavený. Všem chybělo potkávat se s přáteli na známých místech a nezávazně si povídat o čemkoli. A teď je ideální čas to dohnat.

I u nás v Písku máme řadu míst na relax, odpočinek, ale i na to obyčejné posezení s dobrým jídlem a pitím. Takhle mě kamarád vytáhl ke večeru na tatarák a jen tak pokecat do jedné místní proslavené hospody.

Sedneme si ke stolu, objednáme jídlo, kamarád si dal pivo a já Birell. Probíráme všechno možné, co taky... Pak si všimnu reklamy na domácí limonády. Ty mi přijdou hodně dobré. Znáte ty matky



Glosář Vladimír Homolý

v potravinách, jak táhnou děti od sladkých limonád a ovocných koncentrovaných šťáv, že je to nezdravé, moc sladké a plné éček. Já tedy jo a taky jim i rozumím.

Jenže v té hospodě, když se ta šťáva prodává pod značkou domácí limonády, to nevádí a najednou je to zdravé. Všichni ji chtějí. Někdy mám pocit, že už i výrobci dochází nápady, z čeho by ten základ pro domácí limonádu ještě udělali. V hospodě pak vezmou sirup z kanystru, nalijí ho do sklenice, přidají mražené ovoce z obchoďáku, vodu s bublinkami, trochu ledu a nakonec nějakou ozdobu, třeba mátu – a je to.

Jak říkám, je to strašně vtipné. Stačí změnit obal a vše je jinak. Černé je bílé, bílé černé a to co bylo jaksí nezdravé, je najednou v pohodě. A o tom to je. Můžete si říct: Bacha na to!, nebo vidět věci hezky a užívat si života jaký je. A jaký je, to si určujeme sami.

Přeji všem krásné léto, plné hezkých zážitků a osvěžujících ovocných limonád.