



Komentář: Karlovarský kraj musí nafouknout svoje nové autobusy

07.01 2024 16:32, Matěj Stach, Autobusy

Celkem 170 nových autobusů začalo od 1. ledna 2024 jezdit na regionálních a příměstských linkách v Karlovarském kraji. Vedle více než stovky minibusů ROŠERO – P First FCLLI s pohonem na stlačený zemní plyn jde o 61 vozů SOR ICNG 10,5, které jsou těmi vůbec nejkapacitnějšími zakoupenými autobusy. Taková skladba vozového parku v tuzemsku nemá obdoby. Při jeho pořizování kraj podle jeho opakovaných vyjádření vycházel z dlouhodobých dat, už v průběhu prvního týdne se ale ukázalo, že obsaditelnost autobusů na mnohých linkách nestačí. A to se bavíme o obsaditelnosti maximální, nikoliv v mezích kulturního cestování.

Jestliže měl rok 2024 cestujícím v Karlovarském kraji přinést alespoň něco převratného, pak to měly být nové, bezbariérové a klimatizované autobusy. Jízdní řády prošly v souladu s [Plánem dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje na období let 2016 – 2028](#) pouze kosmetickými úpravami. Kraj uvádí, že zhruba 90 % spojů jezdí ve stejných časových polohách i trasách jako doposud.

„Citlivost cestující veřejnosti na změny se na základě dosavadních zkušeností jeví jako vysoká a lze vyslovit určité obavy, že existuje riziko, kdy by neuvážené provádění dopravně-technologických experimentů, např. zavádění intervalové dopravy, masivní tvorba přestupových spojení (nemá podporu v technické a informační infrastruktuře), mohlo pozici veřejné dopravy v Karlovarském kraji spíše zkomplikovat (riziko nenalezení “nové” poptávky, resp. změny preferencí ve prospěch individuální automobilové dopravy).“

Zásadní změnu neprodělalo ani jízdné. Došlo sice ke sjednocení způsobu odbavení, krajský zónový tarif je ale možné dále zakoupit pouze v rámci předplatných jízdenek, nikoliv na jednotlivé cesty. Na těch si cestující i v roce 2024 musí vystačit s nepřestupním kilometrickým tarifem.



Interiér malého autobusu ROŠERO – P First FCLLI. (foto: Matěj Stach)

Nová vozidla jsou provozována čtveřicí dopravců, s nimiž byly smlouvy podepsány nejdříve během vánočních svátků loňského roku. Namísto standardních soutěží se kraj vydal cestou tzv. vertikální spolupráce, v rámci níž tři největší oblasti – Karlovarsko, Sokolovsko a Chebsko – svěřil Dopravnímu podniku Karlovy Vary, který částečně ovládá. Na Bochovsku pokračuje rodinný dopravce PECHOČIAKOVÁ – ZEPRA, na Žluticku zase společnost VV autobusy. Cvinger bus se pak přesunul do oblasti Toužimská.

Plynové autobusy pořízené z evropských dotací přinesly i do Karlovarského kraje výdobytky ve formě bezbariérovosti, klimatizace, Wi-Fi připojení nebo USB zásuvek pro dobíjení elektroniky. Neuvolněný člen Zastupitelstva Karlovarského kraje pro oblast dopravy a silničního hospodářství Jan Bureš (ODS) dále slíbil, že „bude možné sledovat jejich polohu, což přispěje k větší bezpečnosti přepravovaných osob.“ Tato technologie ale minimálně prozatím nefunguje, naštěstí pro cestující však nemá s bezpečností nic co do činění. Část vozidel je vybavena tažným zařízením, přičemž se počítá také s instalací skiboxů nebo nosičů na kola.

Jedním ze zmiňovaných problémů je teplota v autobusech a její nastavení, které kraj řeší s výrobcem SOR Libchavy. Zároveň probíhá doškolení řidičů, kteří se vedle osedlání nových vozidel museli ze

dne na den naučit s jiným odbavovacím systémem, než na který byli doposud zvyklí. Kraj prosí o shovívavost v případě prodloužené doby odbavení cestujících a zároveň zmiňuje ještě problémy s GSM pokrytím regionu, jež znemožňují placení bankovními kartami. Vyčtené skutečnosti lze ale považovat pouze za porodní bolesti, tím bezesporu největším nedostatkem je kapacita spojů.



Autobusy SOR ICN(G) na posledním veletrhu CZECHBUS. (foto: Matěj Stach)

Krajské minibusy ROŠERO - P First FCLLI CNG mají podle registru vozidel maximální obsaditelnost celkem 30 osob (včetně řidiče), resp. 29 při vybavení tažným zařízením. Cestujícím nabízí 20 míst k sezení a dalších 9 ke stání. Celkový počet míst v autobusech SOR ICNG 10,5 je 80 (opět včetně řidiče). Pro pasažéry je vyhrazeno 37 sedadel a dalších 42 míst na stání. Uvedené hodnoty představují maximální obsaditelnost vozidla, kterou stanovuje výrobce.

Aby byla veřejná doprava atraktivní, mohla absorbovat nové cestující a byla robustní vůči výkyvům poptávky, definují objednatelé a organizátoři dopravy tzv. standardy obsazenosti. Ty v některých případech uvažují dokonce pouze s obsazením míst k sezení, nikoliv se stojícími cestujícími. Například ROPID má pro standardní autobus dlouhý zhruba 12 metrů nastavenou hranici na 60 osob, přičemž se výhledově plánuje její snížení až o šestinou.

Když stejný organizátor dopravy v roce 2016 prováděl zkoušku obsaditelnosti jednotlivých vozidel, nacházel se mezi testovanými vozidly také SOR CN 10,5, který se svými parametry nejvíce blíží karlovarským autobusům ICNG 10,5. Liší se pouze délkou, konkrétně je o 25 centimetru kratší (10,75 m oproti 11,00 m) a chybí v něm dvě sedadla. Tento konkrétní vůz měl výrobcem stanovenou maximální obsaditelnost 76 osob, přičemž figurantů se do něj podařilo vměstnat maximálně 80, a to při 6,62 osobách (!) stojících na 1 metru čtverečním. Vozidlo ekvivalentní ke slovenským minibusům posuzováno nebylo.



Salon vozu SOR ICNG 10,5 určeného pro Karlovarský kraj. (foto: Matěj Stach)

Karlovarský kraj opakovaně zmiňoval, že „počty a velikost vozidel vycházely z dlouhodobých statistických údajů a naplánovány byly tak, aby optimálně pokryly všechny spoje jezdící po regionu.“ Naproti tomu stojí zkušenosti cestujících, kteří se do nových autobusů v prvním lednovém týdnu zkrátka vůbec nevešli, což znamená, že mezitím uvnitř stálo alarmujících více než 6 cestujících na metru čtverečním. Se školními brašnami, batohy, možná s dětským kočárkem.

Kraj na tuto skutečnost v sobotu 6. 1. 2024 zareagoval prohlášením, že od pondělí 8. ledna nasadí na problémové spoje větší autobusy. Kolik jich je potřeba a kde je Karlovarský kraj vůbec vezme, to zřejmě není. Mezitím na sociální síti Facebook čelí lavině kritiky, které se brání číslu, jež v případě minibusů dokonce překračují maximální obsaditelnost stanovenou výrobcem. Karlovarský kraj rozhodně není historicky ve všem úplně nejhorší, jak před třemi lety tvrdil někdejší předseda vlády. Jeho veřejná doprava si ale takový přívlastek možná zaslouží.



Karlovarský kraj - oficiální stránka

Dobrý den, Petro, menší autobusy mají kapacitu 35 lidí a větší 70 lidí.

4 hod To se mi líbí Odpovědět

Hodnoty udávané krajem jsou v případě menších autobusů o 5 osob vyšší, než je maximální

obsaditelnost stanovená výrobcem. (zdroj:
Facebook Karlovarského kraje)

Url: [Komentář: Karlovarský kraj musí nafouknout svoje nové autobusy](#)