

25 | Zima 2022

Busem



Ing. Jiří Kafka,
jednatel krajské společnosti Jikord v rozhovoru na straně 11

Integrovaný dopravní systém potřebujeme rozšířit na celý kraj

2

Rok 2022 změní firmu na celé desetiletí. Bud'ete u toho

4

Lidé stojí o jistotu a stabilní zaměstnání. To jim nabízíme, říká generální ředitel Vladimír Homola

5

Rekordní investice. Celkem přesáhnou půl miliardy korun

6

Dokončuje se nový dispečink. Vznikne unikátní nástroj jak být ještě efektivnější

7

Firma změnila sídlo. Nově je na adrese Hálkova 9, České Budějovice

2022: Rok, který na celé desetiletí změní firmu. Bud'ete u toho

V současné době společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice pracuje na zajištění všeho potřebného, aby v červnu spustila dopravu v nových regionech Jindřichohradecka a Strakonicka. S tím souvisí i rekonstrukce dílen v Prachaticích a vybudování nového opravárenského střediska ve Lhencích.

Tato servisní střediska budou pomáhat opravářům v Jindřichově Hradci a v Blatné. Vše musí být hotové do konce června. Investice do servisní sítě firma považuje za jedinou správnou cestu, jak mít náklady na opravy vozidel pod kontrolou. Každá závislost na cizích subjektech je drahá. Proto také investice míří rovněž do vybudování vlastního centrálního dispečinku. Efektivní využití a nasazování vozidel musí řídit jeden tým dispečerů, který práci rozdělí efektivně, správně naplánuje údržbu vozidel a nebude pracovat s nadbytečnými záložními autobusy. Kromě oprav je stěžejní i počet vozidel a jejich efektivní využití. Hned po mzdách jsou druhým největším nákladem pohonné hmoty. Každý manažer v každé dopravní společnosti přemýšlí a hledá způsob, jak tuto položku kontrolovat a ovlivňovat. Všichni přitom ví, že pohonné hmoty jako jediný vstup nabízí skutečně velké úspory. Jen kontrola není úplně snadná, protože jádro úspor pohonných hmot úzce souvisí především se správným ovládním vozidla.

Technika hlídá styl jízdy

Stejně jako osobní automobily i autobusy se vyvíjejí a v dnešní době skutečně překotně. Zejména pak jejich spalovací motory pod tlakem Evropské unie, požadující stále nižší emise. Díky změnám motorů se mění i technika jízdy. I proto společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice koncem loňského roku začala do autobusů instalovat zařízení, které každou jízdu vyhodnocuje a v reálném čase zapisuje. Řidič si tak ihned po projetí trasy nebo jednotlivých spojů může zkontrolovat, jak jede, kde udělal nevědomky „chybu“ a následně se ji vyhnout. Zbytečné chyby a nepochopení



nových technologií stojí společnost peníze za zbytečně spálenou naftu.

Zmíněné zařízení by ale postrádalo smysl, pokud by řidič neměl právě okamžitou zpětnou reakci s upozorněním na styl či způsob jízdy, nebo naopak si potvrdil, že trasu projel správně. Dosavadní stav, kdy řidič informace o případné nadspotřebě získával s měsíčním zpožděním, vlastně nic strategického neřeší. Cílem proto je se systematicky zlepšovat a nové technologie, budou-li se efektivně používat, k tomu významně pomohou.

Posilujeme týmy

Letošní rok, v jehož polovině začne platit dlouhodobá smlouva o zajištění dopravní obslužnosti v Jihočeském kraji na roky 2022–2032, bude rokem, který na celé desetiletí změní firmu. Bud'ete u toho! Představitelé firmy už mají za sebou úvodní i následující jednání s budoucími kolegy z Jindřichova Hradce a Strakonice, aby lépe pochopili názory řidičů a ostatních pracovníků. A také naopak, aby i oni znali podmínky, měli kontaktní informace pro případ, že se chtějí na cokoliv optat. Věříme, že i tento dialog pomůže naplnit cíle a novým zaměstnancům, podobně jako i těm stávajícím, umožní poskytnout dlouhodobě stabilní pracovní zázemí s odpovídajícími sociálními jistotami.

Důležité kontakty

Pomohou rychleji začít spolupráci s naší firmou

Technický ředitel:

Ing. Pavel Marek

+420 386 100 120

marek@busem.cz

(Lze se na něj obrátit v případech technických záležitostí, ale i v oblastech pro nemovitosti a vozový park.)

Ředitel opravárenství:

Jiří Schwarz

+420 386 100 141

schwarz@busem.cz

(Řídí dílny v celé firmě, včetně nákupu náhradních dílů a dalšího vybavení.)

Ředitel osobní dopravy:

Tomáš Procházka, DiS.

+420 386 100 112

prochazka@busem.cz

(Můžete ho kontaktovat u změn v autobusové dopravě a jiných záležitostech této povahy.)

Firma se rozroste o 150 zaměstnanců. Hledá ty zkušené i nováčky

K nejčastěji hledaným zaměstnancům na českém trhu práce aktuálně patří řidiči autobusů. Obecně to souvisí s nedostatkem profesionálních řidičů, což konekcionci z kraje roku pocítili i cestující v některých krajích, kde nevyjely některé spoje zanesené do jízdních řádů. Autobusy neměl kdo řídit.

Co tedy svým kmenovým a novým zaměstnancům společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice nabízí, aby si je udržela či získala? Jaké jsou výhody a nevýhody této náročné profese?

Dobré mzdové podmínky a benefity jsou absolutním základem. Ale samy o sobě ještě k udržení či získání kvalitních řidičů stačit nemusí. Neméně důležité je i pracovní prostředí, osobní přístup či ocenění.

Nejdůležitější ovšem je budování pověsti firmy- značky, jejíž renomé táhne. Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice momentálně zaměstnává 250 osob, především řidičů. Jejich počet ale postupně vzroste o dalších 150 s tím, jak se firma od 12. června rozšíří o veřejnou

linkovou dopravu také v okresech Strakonice a Jindřichův Hradec. To nabízí pracovní příležitost nejen pro řidiče, ale i pracovníky v servisních dílnách.

Hledáme nejen zkušené řidiče a řidičky nákladní dopravy, kteří chtějí trávit více času doma se svojí rodinou, ale také zaměstnance, kteří si u nás řidičský průkaz mohou teprve udělat. A zkusit tak práci, o které už delší dobu třeba uvažují.

Vedle řidičů a řidiček autobusů má firma zájem také o automechaniky,

autoelektrikáře a diagnostiky. A to nejen v nových okresech Jindřichův Hradec a Strakonice, ale třeba také na Šumavě v Prachaticích či Vimperku nebo v Českém Krumlově a v Písku. Věříme, že je prostředí naší společnosti a značky Busem osloví.

Atmosféra ve firmě je velmi důležitá. S ní souvisí také vybudování kvalitního firemního zázemí pro řidiče nebo schopnost a ochota naslouchat jejich návrhům, dotazům a žádostem.

Benefity jsou doplňkem mzdy

1. Penzijní připojištění
2. Životní připojištění
3. Sociální fond
4. 4 týdny dovolené + 1 týden zdravotního volna
5. Zvýhodněný mobilní tarif i pro rodinné příslušníky
6. Příspěvek na řidičský průkaz a profesní průkaz (bezúročná půjčka)
7. Nepeněžní dar za odpracovaných 20 až 45 let
8. Nepeněžní dar při odchodu do důchodu
9. Finanční odměna za ujeté kilometry bez nehody
10. Podpora kvalifikace – například jazykové kurzy

Značka Busem posílila. Pojede v pěti okresech

Z téměř rok trvající soutěže na dopravní obslužnost v letech 2022–2032, kterou Jihočeský kraj uzavřel loni v červnu, vyšla nejlépe společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (značka Busem), která uspěla díky nejlepší nabídnuté ceně a posílila tak o dva okresy. Nově bude zajišťovat dopravu občanů v pěti jihočeských okresech ze sedmi. Konkrétně Českokrumlovsku, Prachaticku, Strakonicku, Písecku a Jindřichohradecku. V okrese České Budějovice pozici obhájila společnost GW BUS ze skupiny Jihotrans a na Tábořsku se nově prosadila společnost BusLine.

Znamená to, že jako hlavní dopravci v kraji skončily firmy Icom, ČSAD STTrans a Comett Plus. Mohou ale případně fungovat jako subdodavatelé, neboť smlouva připouští zajištění části výkonů subdodavatelsky.

Jihočeský kraj vysoutěžil dopravní

výkony na příštích deset let za zhruba 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.



- Autobusová nádraží ve správě ČSAD AUTOBUSY
- Města s dominantním dopravcem ČSAD AUTOBUSY

- Obsluhovaná okresní města
- Obsluhovaná města

Mag. Peter Schmolzmüller: Jistých deset let se spolehlivým zaměstnavatelem



Peter Schmolzmüller, předseda představenstva ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, o nadcházejícím období říká, že pro zaměstnance půjde o vzrušujících a jistých deset let se spolehlivým zaměstnavatelem. Věřící proto v „motivované, spokojené a spolehlivé kolegy a kolegyně, aby z nás mohli být cestující i Jihočeský kraj nadšeni.“

V hlavním oboru, regionální autobusové dopravě, přitom vidí i přes řadu úspěchů stále prostor ke zlepšování především zaváděním technologických novinek, které dále zefektivní provoz a také zvýší komfort cestujících. S tím souvisí také postupná ekologizace vozového parku. Je přitom přesvědčen, že noví spolupracovníci, kteří do firmy přijdou pracovat, se rychle integrují, zapracují, protože budou působit v regionech, které dobře znají a k dispozici budou mít moderní know-how svého nového zaměstnavatele.

Ing. Vladimír Homola, generální ředitel v rozhovoru o příchodu nových spolupracovníků říká:

Lidé stojí o jistotu a stabilní zaměstnání. To jim také nabízíme

Kolik nových zaměstnanců chce společnost před zahájením nového dopravního grafikonu přijmout?

Počet nových zaměstnanců odpovídá velikosti nových provozů, ale také místním zvyklostem. Přejeme si, aby se lidé v novém cítili dobře a co funguje, nechceme měnit. Pokud budu hovořit o počtech, předpokládám něco kolem 150 nových zaměstnanců.

Týká se to pouze nových okresů Strakonice a Jindřichův Hradec nebo i jiných?

Zejména těchto nových okresů. S tím, jak otevřeme nová servisní zázemí, budeme zvyšovat i počet opravářů v rámci celé firmy a také rozšiřovat obchodní oddělení, které přímo řídí autobusovou dopravu.

Kde nové zaměstnance hledáte?

Přirozeně v nových oblastech a místech. Tedy tam, kde od června budeme zajišťovat veřejnou dopravu. Rozhodně ale nechceme brát řidičům práci, na kterou jsou zvyklí. Chceme, aby jim zůstal jejich turnus, případně nocovárna a další. Pro opraváře připravujeme nové dílny a moderní zázemí.

O jaké profese máte zájem?

Řidič autobusu, opravář, dispečer, informátor, účetní. Všechno bude na našich webových stránkách www.busem.cz.

Co vám dosavadní jednání ukázala?

Lidé stojí o jistotu a stabilní zaměstnání. To jim nabízíme. Navíc nabízíme práci ve společnosti, která se o problémy svých zaměstnanců zajímá. Každý měsíc se vedení společnosti schází se zástupci odborů, stejnou možnost mají všichni zaměstnanci všech provozů. Neříkám, že každý požadavek je i splněn, ale o všem diskutujeme a snažíme se najít řešení přijatelné pro obě strany.

Řidičů je obecně na pracovním trhu nedostatek. Čím je oslovujete?

Neexistuje recept na to, jak mít dostatek řidičů. Já nastoupil do ČSAD v roce 1995



a v podstatě od té doby řešíme pořád to stejné. Rád bych ale, aby u nás všem zaměstnancům bylo dobře a na firmu byli hrdí. Proto se všem věnujeme a zajímá nás názor každého.

Mají zájem jezdit a pracovat pro značku Busem?

Myslím, že ano. Z rozběhnutí nových provozů máme respekt, ale ne strach. Přistupujeme k němu s pokorou.

Když to slyší současní řidiči, možná je napadne, zda na tom nebudou hůře vůči těm novým. Mají se toho obávat?

Rozhodně ne. Obecná obchodní poučka je, že nejtěžší je udržet si stávajícího zákazníka. U zaměstnanců to platí dvojnásob. Tak k tomu i přistupujeme.

Do kdy musíte mít jasno? Do kdy je nové pracovní smlouvy třeba uzavřít?

Samozřejmě, že představu máme a termíny známe. Vše už aktivně řešíme a věřím, že s velmi dobrým výsledkem.

Ing. Mag. Andreas Bittermann, člen představenstva ČSAD AUTOBUSY České Budějovice:

Nabízíme bezpečnou práci. Vítejte v ČSAD!

Od června firma vstupuje do nových regionů, a proto rozšiřuje i počet svých zaměstnanců. Co byste jim vzkázal?

Především, že přicházejí do moderní, mezinárodně zavedené společnosti, která jim nabízí bezpečnou práci. Vítejte v ČSAD!

Mateřský Postbus je silný a tradiční rakouský autobusový dopravce.

Platí to i pro podnikání firmy ČSAD AUTOBUSY v Česku?

Österreichische Postbus AG byla založena v roce 1907 a je největší autobusovou společností v Rakousku. Má 2400 autobusů, téměř 4000 zaměstnanců a je součástí skupiny ÖBB. Přes rozdíly mezi



jednotlivými zeměmi mají ČSAD a Postbus mnoho společného už jen tím, že obě firmy provozují veřejnou linkovou autobusovou dopravu.

Na co v Česku sážíte, jaké zde máte plány?

Naše záměry se z hlediska priorit ČSAD příliš nezměnily. Stejně jako v minulosti chceme být pro klienty spolehlivým, inovativním partnerem a atraktivním zaměstnavatelem v Jihočeském kraji. Abychom i nadále naplňovali vysoká očekávání, je před námi ještě hodně společné práce. Čekají nás velmi náročné měsíce, ale věřím, že v červnu nové linky hladce odstartujeme. A to se samozřejmě bez nových spolupracovníků neobejde.

Rekordní investice do nákupu autobusů. Celkem přesáhnou půl miliardy korun

Rok 2022 je pro společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice výjimečný i rozsahem investic v jednom kalendářním roce. Letošních investic bude celkem 550 milionů korun. Do vozidel a odbavovacích systémů bude po doobjednávce autobusů víc než 535 mil. Kč. Dalších zhruba 15 milionů Kč jde na plánovanou rekonstrukci servisní dílny v Prachaticích a vybavení dalších dílen opravárenskou technologií. K tomu je potřeba připočítat nádrže na naftu a další investice spojené s rozšířením firmy.

Ta tak reaguje na loňský úspěch ve veřejné zakázce na zajištění veřejné dopravní obslužnosti pro Jihočeský kraj, kde od léta bude nově pokrývat celou oblast Jindřichohradecka a Strakonicka, kde dnes již v části Vodňanska působí po akvizici v roce 2011. To s sebou nese potřebu pořídit vozový park, doplněný informačními a odbavovacími systémy a také vybavit provozy nezbytnou technikou a inventářem.

„Za šestadvacet let u ČSAD nepamatuji tak velké investice jako letos,“ říká šéf firmy Vladimír Homola. „Celkem pro zajištění základní dopravní obslužnosti na území Jihočeského kraje nakoupíme, včetně subdodavatelů, na 190 nových autobusů,“ dodal.



Tento typ autobusu IVECO doplnil vozový park vloni. Letošní provedení bude hodně podobné v provedení IVECO Crossway 10,8 pro minimálně 38 cestujících a nízkopodlažní IVECO Crossway 12 LE pro minimálně 47 cestujících.



Největší investice letos míří do nákupu nových autobusů. Na snímku IVECO Dekstra pro 23 osob.

Dokončuje se dispečink. Firma bude ještě efektivnější

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice během letošního roku spustí nové dispečerské pracoviště, které od loňska připravuje ve své centrále v Hálkově ulici. Cílem je zefektivnit práci dispečerů a snížit provozní náklady.

Zavádění nových technologií do běžné denní praxe je klíčové pro posílení konkurenceschopnosti a rozvoj aktivit, protože umožňují zvyšovat úroveň poskytovaných dopravních služeb a přitom snižovat náklady a mít je důsledně pod kontrolou. „Dnes již dokážeme sledovat online polohu našich autobusů, známe zpoždění na jednotlivých spojích, stejně jako třeba spotřebu jednotlivých vozidel. Nicméně zatím jde o vzájemně nepropojené jednotlivé systémy. To se nyní změní a my budeme mít tato data pohromadě. A protože je v jednom dispečinku

propojíme i s neméně náročnou prací plánování a zpracování dokumentů dopravy, získáme unikátní nástroj, jak být ještě efektivnější,“ vysvětluje Tomáš Procházka, ředitel osobní dopravy ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Proces digitalizace a automatického zpracování dokumentů je tedy další důležitou součástí nového dispečinku. Systém usnadní a zefektivní také práci dispečerům jednotlivých provozoven. Výsledkem bude lepší nasazování jednotlivých autobusů na turnusy podle vyhodnocených parametrů a v důsledku tedy i snižování nákladů.

„Vývoj moderních technologií se neustále zrychluje a přináší novinky i v dopravě. A je skvělé, že naše firma patří mezi lídry v jejich nasazování a využívání,“ dodal Tomáš Procházka.



Ilustrační foto dispečerského pracoviště.

Foto: Lubomír Šmíd, wikipedia

Přijímáme nové zaměstnance do Jindřichova Hradce a Strakonice

Už v červnu se pro zaměstnance dopravních společností v Jindřichově Hradci a ve Strakonici mnohé mění, ale přitom zůstane stejné. To platí i pro cestující v těchto regionech.

Rádi vás, dispečery počínaje, přes řidiče, opraváře, informatorky a další profese, přijmeme do svých řad. Změny se není třeba bát. Naším záměrem je vaše spokojenost. Bez vás nejsme schopni nové zakázky začít a dobře je plnit. Záleží nám na tom, abyste do práce chodili spokojení, abyste na firmu, v níž budete pracovat, byli hrdí a společně s námi chtěli kvalitu poskytovaných služeb dále posouvat k lepšímu.

Těšíme se na spolupráci.

Personální oddělení:

Ing. Michaela Khunová,
khunova@busem.cz
tel: +420 386 100 108

Ředitel osobní dopravy:

Tomáš Procházka DiS,
prochazka@busem.cz
tel: +420 386 100 112

Generální ředitel:

Ing. Vladimír Homola,
homola@busem.cz

Pokračujeme ve Vimperku

Rada města Vimperk na zasedání dne 20. prosince 2021 rozhodla zadat příjímým zadáním veřejnou zakázku malého rozsahu na služby „Zajištění městské autobusové dopravy ve Vimperku pro rok 2022“ společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Město službu umožňuje cestujícím využívat zdarma. Od 1. ledna na trasu na přání obyvatel přidalo dvě nové zastávky Základní škola TGM a U Kulturního střediska v rekonstruované ulici 1. máje.

Krátce z firmy



V Milevsku až k železniční stanici

Rada města Milevsko rozhodla využít pro zajištění přepravy občanů města nad 70 let věku na linkách 360051, 360059, 360062, 360067, 360068 a 360070 přepravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a schválila předložený návrh smlouvy na rok 2022. Městská hromadná doprava ve městě se přitom rozšíří v pracovní dny o spoje na zastávku Nádražní (linka 366001).

Nová adresa pro příští desetiletí: Hálkova 9

Nejméně dalších deset let je jisté, že sídlo dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice bude v ulici Hálkova 781/9 na Pražském předměstí krajské metropole. Do zdejší pronajaté vily se administrativa firmy přestěhovala koncem loňského roku.

„Hledali jsme nejen levnější nájemní prostory, ale zejména soukromí, kde nás nebude nic omezovat ani rozptylovat. Doprava není omezena časem, autobusy jsou prakticky 24 hodin a 7 dní v týdnu v provozu. Ty zájezdové určitě,“ říká generální ředitel Vladimír Homola. U vily je vlastní parkoviště, nedaleko jsou zastávky MHD. Přestože objekt s obestavěným prostorem 2690 m³ a podlahovou plochou 598 m² prošel před rokem rekonstrukcí, zachoval si prvorepublikovou atmosféru připomínající spíše pohodlí domova než typickou kancelářskou budovu.

„První dojmy jsou jen pozitivní. Máme klid na práci a to je klíčové. Každý den přináší nové úkoly a je důležité nenechat se ničím rozptylovat,“ dodal šéf firmy.

Přestěhovala se sem celá správa akciové společnosti, což je účtárna, obchodní oddělení a vedení, zahrnující generálního ředitele a manažery ekonomiky, techniky, personalistiky, osobní dopravy. Manažer pro opravárenství zůstal v Českém Krumlově blízko jedné z dílen. V budově je velká a malá zasedací a jedna školící místnost. Hálkova ulice patří mezi klidné části Českých Budějovic. Tvoří ji vilová zástavba nebo nízké bytové domy.

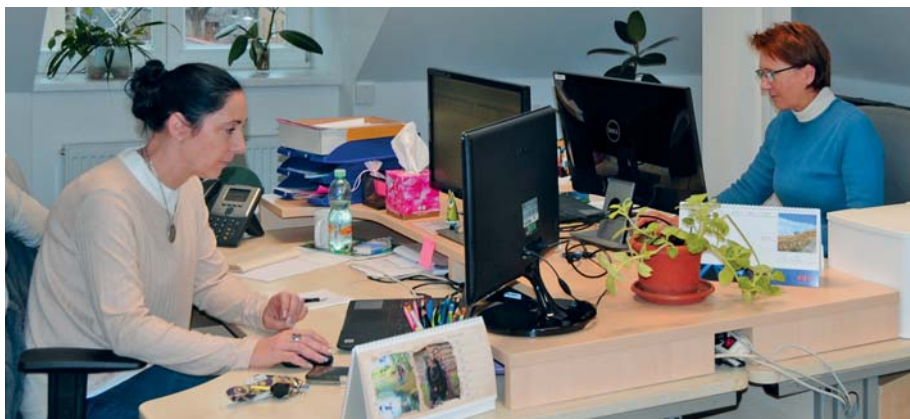
Rozsáhlé Pražské předměstí vyrostlo na severní straně vnitřního města, kde se jeho zárodkem stalo Staré Město. Skutečně nové předměstí se začalo utvářet ale



až v 19. století, zejména po roce 1848. To se přistěhovalci z české části jihočeského venkova usazovali v prostoru mezi Pražskou a Rudolfovsou třídou, kde se bývalá pole přeměňovala na parcely a zastavěla. Z někdejších polních cest se staly ulice. Obyvateli se stávali převážně nemajetní lidé, kteří hledali obživu jako dělníci v rozvíjejícím se průmyslu.

Pražské předměstí mělo od začátku charakter obytné čtvrti, budované na důsledném pravoúhlém schématu. V letech 1904 až 1921 mělo postavení osady, předtím i potom jen městské čtvrti. Po roce 1990 charakter předměstí výrazně ovlivnila výstavba nákupních center na Pražské a v křížení Pražské a Strakonické ulice.

Vily, tedy samostatné soukromé obytné stavby, často reprezentativního charakteru, se součástí městské zástavby v Českých Budějovicích stávaly od přelomu 19. a 20. století. Historii té v Hálkově 9 se nám ještě nepodařilo zjistit, ale nedaleko od ní, v Hálkově 16 stojí Hulcová vila architekta Kotláře projektovaná roku 1936. Ta se řadí mezi pozoruhodné vily na území města vedle například Eggertovy vily (Na Sadech 27), Lamezanovy vily (U Zimního stadionu 3), Herinkovy vily (Lannova 10 uvnitř bloku), Hardtmuthovy vily (U Zimního stadionu 1 – Dům dětí), Westenovy vily (Dukelská 23) nebo vily Karla Chocholy (S. K. Neumanna 4) či Zátkovy vily (Husova 11).



Zařízení, které sleduje styl jízdy. Šetří spotřebu nafty a chrání životní prostředí

Novinkou, s níž se řidiči společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice nyní setkávají, je monitorovací systém na spotřebu paliva a stylu jízdy. Zařízení zaznamenává několikrát do minuty informace z palubního počítače, které řidiči dávají zpětnou vazbu o stylu jeho jízdy a upozorňují ho na různé situace. Může jít o prudké brzdění, rozjezd ve vysokých otáčkách motoru, dodržování rychlosti, včasného řazení rychlostí nebo třeba i zbytečné stání se zapnutým motorem.

„Díky těmto informacím snížíme náklady na spotřebu nafty a celkový provoz vozidel,“ vysvětluje Jakub Zelenka z technického úseku. Moderní technologie tedy spoří palivo a tím zároveň snižují ekologickou zátěž. Firma očekává, že díky tomu sníží náklady na celkový provoz vozidel. V první fázi se systém instaluje téměř do poloviny vozů a postupně pak do celé autobusové flotily.

Veřejná hromadná doprava se tak stává příkladem oboru, v němž už existuje řada chytrých aplikací, pomáhajících



Monitorovací zařízení k vyhodnocení jízdy.

dopravcům výrazně snížit a zefektivnit náklady na provoz vozového parku. Moderní technologie umožňují také sledovat pohyb jednotlivých spojů, aktuální

zpoždění proti jízděmu řádu nebo předpokládané odjezdy ze všech obsluhovaných zastávek, což bezesporu ocení také cestující.

Hledání na mapě:

 ☒ seřadit ☐ oblast



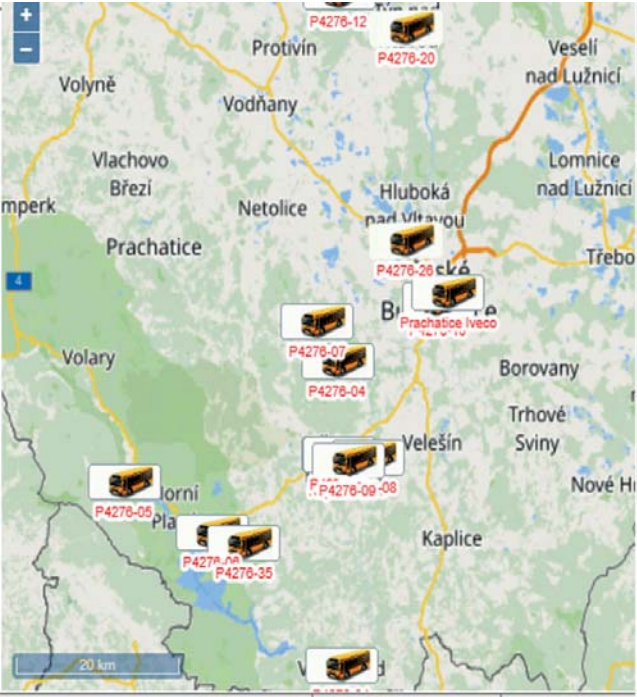
Požadavek na zařízení:



Zákazník: ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.

Výběr: - Vše - - Vše -





Podrobnosti o vozidle:

 **ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. Busem - test [72]**

Řidič: 670Q0 Kaplice **Kaplice Iveco** 8C86757

Zapalování: ON

Rychlost: 0km/h

Poznámky:

Tachometr: 91.435km

Palivo: 90l

Prob. vzděl.: 0km

Prob. čas:

Vstupy:

Hlavní napájení: 28.07V

601 rpm **0%**

Screen obrazovky výstupu z tohoto zařízení.

Složité rok 2021: výnosy klesly, zisk zůstal

Přestože jsme pro rok 2021 plánovali uklidnění situace ohledně vývoje vlivu koronaviru a pozitivní vývoj zejména v oblasti nepravidelné dopravy, nebyla skutečnost v žádném ohledu ani trochu příznivá. Trvající omezení pohybu osob buď z vládních nařízení, nebo samotné obavy obyvatel a neochota cestovat, nedovolila zájezdovým autobusům dosáhnout plánovaných výkonů. To snížilo výnosy oproti předpokladu o více než 50 procent a téměř 10 milionů Kč. Zásadní dopravní výkon společnosti tak nadále činila pravidelná linková doprava obdáváná kraji a městy.

Významně ovlivňuje hospodaření také vývoj ceny motorové nafty, která, přes snížení sazby spotřební daně rozhodnutím vlády o 1 Kč na litr k 1. 1. 2021 tuto



úsporu „smazala“ již během prvních 14 dnů ledna a dále vytrvale zatěžovala rozpočet dopravců. Rekordem byla nákupní cena v úrovni +7,80 Kč/l na počátku listopadu, tedy o téměř 40 procent vyšší nákupní cenou oproti začátku roku. Nafta spolu se mzdovými náklady jsou nejvyššími vynakládanými provozními náklady.

Přes nastíněný negativní vývoj uvedených skutečností bude hospodaření zejména díky uzavřeným smlouvám a valorizačním doložkám v kladných hodnotách, což umožní do dalších let naplnění plánovaných investic a rozvoje zejména servisního zázemí a prostor autobusových nádraží pro cestující veřejnost.

Ing. Karel Coufal, ekonomický ředitel

Čekají nás nové výzvy, ale zvládneme je

Rozhovor s ekonomickým ředitelem Karlem Coufalem

Byl rok 2021 nejtěžším, který jste jako manažer zažil, nebo ho lze srovnávat s některým jiným?

Z pohledu plánování ekonomiky provozu jsou poslední dva roky, plné nepředvídatelných opatření velkou prověrkou. Díky našemu zaměření podnikání na poskytování závazku veřejné služby, objednávané kraji a městy, nedošlo z velké části k zásadnímu omezení nebo úplnému zastavení provozu; na druhou stranu vypadly částečně příjmy z prodeje jízdného omezením výběru jízdenek i výpadkem přepravených osob z důvodů celostátních lockdownů. Na nákladové stránce se promítalo rozkolísání cen vstupů, v roce 2021 snížení ceny motorové nafty, podpořené snížením spotřební daně, následované růstem v roce 2021 na hodnotu o 40% vyšší, než na konci roku 2020. Mnoho nákladů jsme do této doby vůbec neznali, např. na povinné testy, respirátory, desinfekci autobusů, provozních prostor, hygienická opatření u řidičů i cestujících. Z tohoto pohledu jsou poslední dva roky s předchozími naprosto neporovnatelné.

Museli jste takřkajíc šlápnout na brzdu a hledat úsporná opatření? V čem konkrétně?

Úsporná opatření v hospodaření spo-

lečnosti jsme zaváděli průběžně od roku 2010, kvůli pandemii jsme díky zachování provozu nemuseli ani prodávat výrobní prostředky, ani propouštět zaměstnance. Přestože došlo k úplnému zastavení nepravidelné dopravy, predisponovali jsme vozový park i zaměstnance do závazkové dopravy. Z tohoto pohledu jsme nebyli vystaveni nutným zásadním opatřením. Novými výzvami se však v posledním čtvrtletí roku stali raketový růst cen vstupů, energií a inflace. Pomyslné šlapání na brzdou rozhodně není u konce.

Dotklo se to i závazků veřejné služby?

Výkon v závazku veřejné služby byl omezen po dobu všech lockdownů, kdy se jezdilo dle prázdninových jízdních řádů a větší množství autobusů tak nemělo výkon. To jsme naopak využili k opravám autobusů nebo čerpání dovolených. Jen několik zaměstnanců jsme nechali doma z důvodu překážek na straně zaměstnavatele. Otázka růstu cen nákladů je otázkou nastavení smluvních vztahů s objednateli. Tady věřím, že budou neovlivnitelné zvýšené náklady promítnuty do kompenzací z jejich strany.

A zaměstnanců, řidičů?

Části řidičů, stejně jako i jiných zaměst-

nanců, se dotkla nákaza virem SARS Cov19, z části jsme, jak jsem popisoval výše, nenaplněný pracovní výkon řešili dovolenými zaměstnanci.

Na druhou stranu, mezi nepředpokládané náklady patřily ty na testování řidičů na covid. Jak jste tohle zvládli?

Objednatelé část těchto nákladů na testy pokryli mimořádnou dotací, následně, ve druhé polovině roku, byly testy do určité výše propláceny zdravotními pojišťovnami a hlavně se díky saturaci trhu a konkurenci v nabídce testů snížila cena až na proplácenou hranici.

Co vám tedy loňský rok manažersky dal? Jaké z něj plyne poučení?

Naučili jsme se díky pandemii koronaviru kalkulovat s možnými nepředvídatelnostmi nejen v dopravě, ale i v plánování nákladů. Z hlediska dalšího ekonomického vývoje čelíme dalším výzvám v podobě růstu inflace, provozních a mzdových nákladů, převisu poptávky po zaměstnancích i zdražování peněz pro úvěrování. Nový rok si tedy s tím loňským jistě v ničem nezadá. Přesto zůstávám optimistou a věřím, že společnost všechny výzvy zvládne a na trhu veřejné dopravy obstojí.

Připravovaná kolektivní smlouva bude na deset let

Nyní pracujeme na nové kolektivní smlouvě, která by měla platit pro léta 2022 až 2032, tedy po dobu schváleného výběrového řízení na obsluhu veřejné autobusové dopravy v Jihočeském kraji.

Chtěli bychom, aby i v oblasti Jindřichohradecka byla obnovena odborová organizace, která zanikla během správy předchozího dopravce.

Na Strakonicku, tedy ve druhé nové oblasti, kde bude firma zajišťovat od léta dopravní obsluhu, odborová organizace v ČSAD STTrans, existuje a rádi bychom její činnost udrželi a rozvíjeli i po přechodu jejich pracovníků. S tímto předsedou odborů jsme v kontaktu. Přetrvávající nedostatek nových řidičů způsobuje podle mého názoru několik okolností. Především délka pracovní doby, která činí 12 až 14 hodin. To rozhodně nepřispívá k dobrému sladění pracovního a rodinného života



a omezuje tedy i čas na potřebnou regeneraci fyzických a duševních sil.

Dalším důvodem je i mzdové ohodnocení. V posledních letech sice došlo k navýšení mezd řidičů, přesto si myslím, že by měly být dál zvýšeny až třeba na 50 tisíc korun, protože s rostoucí dopravou

na českých silnicích se zvyšuje i náročnost a odpovědnost této profese.

Vylepšit je potřeba také skladbu zaměstnaneckých benefitů. Už proto, že například pátý týden dovolené je velmi obtížné si při nedostatku řidičů vybrat. Nyní se třeba také diskutuje o možném zrušení zaměstnaneckého jízdného pro rodinné příslušníky, což bychom v odborech pokládali za velmi citelný zásah do rodinných rozpočtů zaměstnanců. Ti ho pravidelně využívají pro cesty do práce nebo do škol.

O těchto a dalších bodech budeme proto se zaměstnavatelem kolektivně vyjednávat, podobně jako s vedením Jihočeského kraje. Má-li si veřejná doprava udržet v regionu vysoký standard a dál se rozvíjet, musí být o řidiče a další pracovníky, kteří ji zajišťují, podle toho postaráno.

František Bína,

řidič a předseda odborové organizace ČSAD AUTOBUSY České Budějovice

JKORD vede Jiří Kafka. Nahradil Josefa Michálka

Novým jednatelem Jihočeského koordinátora dopravy (JKORD) se stal Jiří Kafka.

Dosavadní dopravní specialista, prognostik a metodik této společnosti v jejím čele nahradil Josefa Michálka, který ji opustil zhruba po roce a půl ze zdravotních důvodů. „Kafkovo jmenování na základě výběrového řízení potvrdila 13. ledna rada kraje,“ uvedl Antonín Krák, náměstek hejtmána pro dopravu.

Právě Jihočeský kraj je zřizovatelem organizace, koordinující veřejnou silniční a železniční dopravu na jeho území. „Těší mě, že v čele firmy stane odborník, který má v oboru mnoholetou praxi. Společně s ní chceme i nadále pokračovat v zajišťování co nejkvalitnější dopravní obsluhy obyvatel na jihu Čech,“ uvedl Antonín Krák s tím, že výběrová

komise doporučila Kafku na post jednatele jednomyslně. „Panu Michálkovi bych pak chtěl jménem kraje za jeho odvedenou práci velice poděkovat,“ doplnil náměstek.

Jiří Kafka se v dopravě pohybuje prakticky celý profesní život. Zaměřit se chce

zejména na rozvoj veřejné dopravy v kraji a její další zefektivnění. Letos šestapadesátiletý manažer je absolventem Dopravní fa-

kulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, kde vystudoval dopravní management, marketing, logistiku. Mnoho let pracoval v Českých drahách, kde loni končil jako obchodní ředitel Regionálního obchodního centra České Budějovice. Tuto pozici zastával sedm let. Je také členem dozorní rady Dopravního podniku města České Budějovice.

(První rozhovor s Jiřím Kafkou po převzetí funkce čtěte na straně 11.)



Zeptali jsme se odborářů

Co byste vzkázali novým zaměstnancům? Doporučili byste jim vstoupit do odborové organizace?

Josef Keclík, Písek

Vstup do odborové organizace jim vřele doporučuji. Každé naše středisko má svoji základní organizaci, jejíž předsedové se zhruba měsíčně scházejí s vedením firmy. Cílem odborové organizace je řešit nejen provozní problémy, ale i vyjednat co nejlepší pracovní a platové podmínky pro zaměstnance.

Nové kolegy rádi uvítáme, zvláště v dnešní době, kdy je nedostatek řidičů. Doufáme, že naše firma splní jejich očekávání, nabízíme jim bezesporu slušné a seriózní jednání a dobrý kolektiv.

Roman Galajda, Vimperk

Co vzkázat? Každého jednoho z nových kolegů budeme oslovovat, protože odborová činnost má smysl. Klíčová ovšem bude mzdová politika firmy. A co přinese, ukáže čas.

Ing. Jiří Kafka, jednatel krajské společnosti JIKORD v rozhovoru říká:

Chceme dokončit integrovaný dopravní systém

JIKORD je unikátní organizací hospodařící s miliardami krajských, tedy veřejných peněz. Co od vás kraj a jeho představitelé očekávají?

Jako organizátor dopravy připravujeme pro krajskou samosprávu základní podklady a informace o veřejné dopravě v Jihočeském kraji, kde zajišťujeme její koncepční rozvoj. Vytváříme efektivní návrhy jízdních řádů a aktivně inovujeme ve spolupráci s dopravci oběhy vozidel.

Při projednávání jízdních řádů s městy a obcemi JIKORD reaguje na dílčí připomínky občanů a připravuje podklady pro vedení kraje k uzavírání smluv a dodatků mezi krajem a dopravci. Jen upřesním, že s finančními prostředky hospodaří kraj, ale odpovědnost za jejich účelné vynaložení je samozřejmě na naší firmě JIKORD.

Kde tedy leží vaše priority?

Priorit je několik. Tou nejvyšší je podpora veřejné dopravy v kraji před individuální automobilovou. V předešlých letech se udělaly kroky k rozvoji té veřejné a připravily dlouhodobé smlouvy s dopravci. V železniční dopravě uzavřené postupně od roku 2018 a v autobusové dopravě od 12. června 2022.

V krajském měřítku je tak stabilizovaný trh na desetileté období a je potřeba jej v rozsahu uzavřených smluv efektivně provozovat. Nabídnout cestujícím ve veřejné dopravě bezpečnou, rychlou a kvalitní dopravu 21. století.

Jak ji tedy dál rozvíjet, modernizovat, zefektivňovat, aby lidem opravdu dobře sloužila i v těch menších obcích?

Zde je cest několik, ale tou hlavní je integrace po celém kraji. Tedy IDS JK, integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje. Dnes se IDS provozuje na území Českobudějovicka a je potřeba jeho potenciál a získané zkušenosti využít i pro celý kraj. Ten patří v Česku mezi poslední, v němž není tento systém rozšířen. To musíme odpovědně, bez chyb připravit. Zkušenosti v republice existují. Prvním krokem bude tarifní integrace a druhým provozní úpravy jízdních řádů, prostě jejich zefektivnění.

Přemýšlíte o změnách? Už víte, co zachováte, budete rozvíjet, a co naopak třeba omezíte?



Budeme nadále prosazovat železniční dopravu jako páteřní, veřejnou linkovou dopravu nadále rozvíjet a zkvalitňovat lepším provázáním s železniční. A také posilovat autobusy o víkendech a v okrajových hodinách tak, aby plnily důležitou funkci v systému veřejné dopravy Jihočeského kraje a bylo možné se dostat téměř vždy „odkudkoliv kamkoliv“ bez zbytečných časových prostojů mezi jednotlivými druhy dopravy.

Samozřejmě nezapomínám na posilování páteřních autobusových linek v relacích jako například České Budějovice – Třeboň / Český Krumlov / Týn nad Vltavou – Bechyně, Jindřichův Hradec – Dačice či Český Krumlov – Kaplice.

Zároveň bychom chtěli posunout rozvoj přestupních terminálů a parkovišť P+R. Dnes je to v kraji také „popelka“, ale je zde velký potenciál nejen u železničních stanic, ale i u autobusových terminálů s rychlou návazností do „okresních“ center.

A co bezkontaktní a mobilní platby a vůbec nové technologie? Loni kraj třeba představil mobilní aplikaci k rezervaci jízdenek a zřídil internetový portál. Už ho cestující objevili? Využívají ho?

Tady o žádném portálu nevím a ani jsem jej neobjevil. Zřejmě máte na mysli loni zřízený internetový portál dopravanajihu.cz, který spustil JIKORD jako základní online informaci pro cestující o poloze autobusů a vlaků v kraji. Chceme ho postupně rozvíjet. Dnes obsahuje již přes 75 procent spojů a do konce letošního roku by to mělo být minimálně 95 procent jihočeských spojů.

Pak je tu také krajská jízdenka. Kdy se do ní zapojí dopravci v závazku veřejné služby?

Krajská jízdenka JIKORD+ je přepravní doklad, který je obdobou celokrajské síťové jízdenky. Tuto jízdenku uznávají všichni jihočeští dopravci a umožňuje cestování ve všední den jednoho cestujícího maximálně s jedním dítětem do 15 let a o víkendech a svátcích dvou dospělých a až tří dětí do 15 let. Na tuto jízdenku rovněž dostanete slevu na vstupném ve vybraných památkách či muzeích. Bohužel se to málo komunikuje. Ale potenciál rozvoje tu je. I po změně dopravců v polovině letošního roku se bude tato jízdenka uznávat ve stejném rozsahu.

Celý život jste spojil s železniční dopravou. Jaké to teď pro vás bude sledovat a hodnotit i tu autobusovou?

Plánování či operativní řízení obou druhů dopravy je velmi podobné. Kraj spolu s naší firmou JIKORD vybral dodavatele veřejných služeb s přesně stanovenými podmínkami veřejné dopravy. Ty jsou dané a my ji naplňujeme. Pro dopravce jsou stanoveny linky jednotlivých spojů v daných časech, vozidla jsou vybavena klimatizací či zásuvkami pro dobíjení telefonů a wifi. Cestující si na stránkách dopravanajihu.cz mohou vyhledat spoj a zjistit jeho aktuální polohu, díky vybavení vozidel odpovídajícími technologiemi. Takže zásadní rozdíl vidím mezi železniční a silniční dopravou jen v tom, že vlaky mají kovová kola a autobusy kola gumová. (směje se u toho)

Kdy, co, jak? Otázky, které zaznívají při setkáních

Ve druhé polovině června začneme s provozem nově vysoutěžené veřejné dopravy na území Jihočeského kraje. S tím je spojeno mnoho otázek, které nám pokládají naši budoucí kolegové. Nejčastější dotazy lze shrnout do této podoby:

Zůstane nám stejná práce, stejný turnus?

Jízdní řády budou od června trochu jiné a hlavně, každý spoj má přiřazený svůj typ autobusu podle obsaditelnosti. Z tohoto důvodu se budou turnusy upravovat. Naším záměrem samozřejmě je, aby se řidičům práce zásadně neměnila. Tedy, pokud je to možné, aby se turnusy podobaly tomu, na co jsou zvyklí.

Jaké budeme používat autobusy?

Naše flotila je založena na autobusech značky IVECO. Nejčastějším typem je Crossway a následovat ho bude Dekstra na stejném základu.

Autobusy budou rozděleny podle stáří po všech provezech rovnoměrně. Je to zejména kvůli údržbě v souvislosti s kilometrovým proběhem a obsazeností jednotlivých spojů.

Budete nám proplácet tzv. cestáky?

Nelze říct, že je to pravidlo pro každé dojíždění do práce, ale v určitých případech je to možné.

Kdy budou k dispozici turnusy a jízdní řády?

Nejpozději měsíc před začátkem práce.

Jak to bude s nástupem? Budeme mít zkušební dobu?



Glosář Vladimíra Homolý

Ne, pracovní smlouvy budou bez zkušební doby.

Nepřesunete nás na nějaký jiný provoz?

V žádném případě nechceme nikomu zhoršovat pracovní podmínky, a proto s přesuny vůbec nepočítáme.

Vztahuje se na nás náborový příspěvek?

Zatím s ničím takovým nepočítáme. Jsme ale připraveni zaplatit všem proškolení s novými strojkami, autobusy a seznámení se s novými provozy před započítáním trvalého pracovního poměru. Tento čas bude proplacen jednorázovou částkou.

Převezmete za nás závazek vůči původnímu zaměstnavateli jako je důchodové a životní pojištění?

V naší společnosti nezavazujeme zaměstnance k vrácení vyplacené částky na životní a důchodové pojištění

zaměstnavatelem. Proto ani nechápe, proč bychom měli tento závazek převzít. Jsme ale samozřejmě připraveni novým zaměstnancům dále peníze na jejich účet posílat.

Kolik týdnů dovolené máte?

Máme čtyři týdny dovolené a pátý týden tzv. zdravotního volna.

Převezmete i dispečery, pokladní a informátorky?

Ano, máme zájem o všechny odborníky na veřejnou dopravu. I tito lidé, pokud budou mít zájem, od nás dostanou nabídku práce.

Koho můžeme kontaktovat?

Pokud potřebujete další informace, neváhejte využít uvedené kontakty na kolegy uvedené na stranách 2 a 6. Pokud chcete kontaktovat přímo mě, pak na e-mail: homola@busem.cz nebo na telefon 602 463 429.

Ve firmě nám záleží na dobré pracovní atmosféře. Každý, kdo chce řešit jakýkoli problém, má k dispozici hned několik úrovní. Dalším seriózním partnerem našich zaměstnanců je odborová organizace. Kontakt na předsedy jednotlivých oblastí či na předsedu této organizace Františka Bínu, lze získat u kohokoliv, koho o to požádáte.

Společně se držíme zásady - Nemusíme spolu vždy všichni souhlasit, ale o každém problému je potřeba hovořit a najít to nejlepší řešení, které zajistí všem seriózní pracovní podmínky. A je jedno, či ta pravda byla.

Zimní linky usnadnily lidem cestu na hory

Ještě do 13. března jsou ve víkendovém provozu spoje pro lyžaře na autobusové lince České Budějovice – Prachovice – Vimperk – Kašperské Hory či Zadov, kterou provozuje společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Proti předložené jízdence z autobusu pak provozovatel Lyžařského areálu Zadov poskytuje téhož dne slevu 20 procent z aktuální ceny jednodenních skipasů pro mládež do 15 let, dospělá a seniory. Jde o areál Kobyla a lanovku Zadov – Churáňov. Ve Vimperku je umožněn přestup na linku na Kvildu a zpět. Linka je v provozu od 18. prosince.

Další zimní linky, zajišťované jinými dopravci, nabízejí víkendové spojení Českých Budějovic a Českého Krumlova s Lipnem nad Vltavou a Tábora, Písku, Strakonice a Vimperku se šumavským centrem Kvilda. Ve Skiareálu Lipno dává platná jízdenka nárok na slevu 30 procent z jednodenního skipasu, na vleku Nové Hutě a Kvilda pak 20 procent.

Poslední zimní linku letošního systému tvoří víkendový spoj pro běžkaře z Českých Budějovic přes Trhové Sviny na Hojnou Vodu v Novohradských horách.

Projekt, rozšiřující nabídku veřejných dopravních služeb, připravila společnost JIKORD spolu se svým zřizovatelem Jihočeským krajem.