

26 | Jaro 2023

Busem

Oproti některým jiným regionům se v Jihočeském kraji jezdí za původní ceny

Antonín Krák,
náměstek hejtmana
pro dopravu
v rozhovoru
na straně 3

2

Mimořádný rok 2022 byl plný složitých situací

4

Modernizované dílny v Prachaticích poskytují zázemí pro bezpečný provoz

7

Autobusové depo v Jindřichově Hradci je určeno pro údržbu, servis i řízení osobní dopravy

10

Autobusy na úzkokolejce dočasně nahradily zrušené vlaky JHMD

12

Charita v praxi: školní obědy pro potřebné děti

Mimořádný rok byl plný složitých situací

Máme za sebou mimořádný rok 2022. Je dobré se za ním ohlédnout i optikou roku letošního, protože získané zkušenosti byly mnohdy těžce nabyté a bude potřeba si je v budoucnu připomínat jako drahou, ale cennou zkušenost.

Loňský rok lze popsat jako stresový - jediný měsíc, nebo spíše týden, nebyl bez problémů spojených s dopady války na Ukrajině, energetickou a finanční krizí, stále rostoucí inflací a nedostatkem řidičů. Ten zapříčinil i omezení zájezdové dopravy, kterou se nám za celý rok nepodařilo obnovit do obvyklého rozsahu. Na druhou stranu jsme velmi dobře zvládli veřejnou a městskou dopravu, a za to všem děkujeme.

Pojďme si to připomenout.

Zcela jsme obnovili až polovinu vozového parku, zrekonstruovali opravny v Prachaticích a Lhencích. V Jindřichově Hradci jsme získali novou a velmi dobře vybavenou dílnu, včetně skvělého zázemí pro dispečery. Nový dispečink vznikl v Dačicích.

Ukázalo se, že nikomu z našich zaměstnanců není jedno, v jaké společnosti pracují a jaké jméno jejich zaměstnavatel má. Přes všechny krize a starosti naši zaměstnanci zvládli vše, co bylo na základě nových smluv s Jihočeským krajem potřeba. A tak jediné, kde jsme zůstali

za očekáváním, byla už zmíněná nepravidelná doprava.

Na místě je ocenit také pomoc regionálních dopravců z Vimperku, Blatné a Dobeve u Písku, stejně jako GW Bus, který formou subdodávky zajišťuje linky na Kaplicku a Třeboňsku, které z historie dobře zná. Spolupráce s místními dopravci je velmi důležitá a vzájemně výhodná.

A to zvláště poté, co firma ČSAD AUTOBUSY České Budějovice ve veřejné soutěži Jihočeského kraje obhájila dopravu v okresech Český Krumlov, Prachatice a Písek a nově získala dopravu v okresech Jindřichův Hradec a Strakonice.

S tím souvisí i celkové investice na nákup autobusů, vybavení dílen a přípravu zázemí pro technické pracovníky, řidiče a opraváře. Ty loni přesáhly 800 milionů korun. Nechtěli jsme nic podcenit, jde o obrovský závazek, ale investovali jsme zodpovědně.

Velmi si cením i postoje našich zaměstnanců, kteří po vpádu ruských vojsk na ukrajinské území a následný exodus

tisíců uprchlíků, pomáhali zajišťovat jejich přepravu do České republiky. V 99 procentech případů šlo o ženy s dětmi prakticky jen s minimem zavazadel.

Výsledkem ruské agrese bylo také zvýšení nákladů na energie, včetně pohonných hmot. Všechny kalkulace, které jsme do té doby měli, jsme mohli zahodit. Spolu s inflací a rostoucími úrokovými sazbami, proti západní Evropě až o 5,5 procentního bodu, nás donutily přepracovat kalkulace a hledat další úspory. A aby toho nebylo málo, v letních měsících chyběli i řidiči, a proto vypomáhali mnoho techniků a brigádníků. I díky tomu veřejná autobusová doprava v Jihočeském kraji, jejímž jsme hlavním nositelem, fungovala, na rozdíl od některých jiných regionů. Ostatním dopravcům, kteří se kvůli tomu často dostávali do televizních zpráv, nebylo rozhodně co závidět. Situace byla v celé republice opravdu vážná. Nás těší, že dnes je většina provozů stabilizovaných a žádné mimořádné problémy nehrozí. Letošní rok by proto měl být už zase „normální“. Posílili jsme o více než 140 zaměstnanců, ceny energií začaly pomalu klesat a opět tak očekáváme pozitivní hospodářský výsledek.

Vladimír Homola, generální ředitel



Poděkování a respekt k odvedené práci, spojené s přípravou a loňským rozjezdem linek veřejné dopravy v nových i dosavadních jihočeských okresech, vyjádřili při své návštěvě jednotlivých provozů Silvia Kaupa - Götzl a Alfred Loid, zastupující akcionáře ÖBB Postbus. Spolu se členy dozorčí rady a představenstva poznali jejich vedení, mnohé řidiče a opraváře. Prohlédli si také nově rekonstruovaný dispečink v Dačicích, dílny v Jindřichově Hradci, Českém Krumlově, Písku, Prachaticích i Lhencích. „Viděli také, jak průběžně vylepšujeme naše služby, zázemí pro zaměstnance i cestující,“ uvedl šéf firmy Vladimír Homola. Na snímku zleva Andreas Bittemann, Peter Schmolzmüller, Stefan Winkelbauer, Alfred Loid, Silvia Kaupa – Götzl a Ewald Koller.

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

Oproti některým jiným regionům se v Jihočeském kraji jezdí za původní ceny

Ani přes vysokou inflaci a všeobecný růst cen, které už rok ovlivňují život lidí i firem v Česku, Jihočeský kraj jízdné ve veřejné dopravě, kterou si objednává, nezdražoval. „Nechtěli jsme zvýšené náklady přenášet na občany. Už tak je situace pro mnohé z nich složitá,“ vysvětluje Antonín Krák, náměstek hejtmána pro dopravu.

Bylo to těžké rozhodování?

Ve vedení Jihočeského kraje jsme se cenami jízdného v autobusových spojích několikrát zabývali. S ohledem na sociální a ekonomickou situaci našich obyvatel jsme se pak rozhodli jízdné v regionu nezdražovat a zvýšené náklady hlavně za dražší pohonné hmoty dopravcům kompenzovat ze svého rozpočtu. Veřejnou dopravu využívají hlavně žáci, studenti a senioři. Tedy nejohroženější skupiny. Nechtěli jsme je dál zatěžovat. Stačí se podívat na ceny energií, potravin, dalších služeb.

Na kolik to krajský rozpočet vyšlo?

Za první pololetí 2022 kraj doplácel autobusovým dopravcům v souvislosti s růstem cen pohonných hmot 16,3 milionu korun. Za druhé pololetí loňského roku to bylo 10,6 milionů korun.

Jak důležité tyto kompenzace byly?

Pro udržení plnohodnotné veřejné dopravy v kraji zcela zásadní. Pro naše smluvní dopravce se skokový růst nákladů na zajišťování závazku veřejné služby stal velmi rizikovým faktorem. Jsem rád, že se vedení kraje a zastupitelstvo pro tento krok rozhodlo. Díky tomu jsme po celý loňský rok udrželi vysokou úroveň veřejné autobusové dopravy. Věřím, že to cestující ocenili.

Udržíte tento trend i letos?

Oproti některým jiným regionům se v Jihočeském kraji jezdí stále za původní ceny a ve stejném rozsahu. Některé školní spoje na žádost místních samospráv přitom ještě přibýly.



Jinak řečeno, ani přes zvýšené ceny pohonných hmot a vysokou inflaci jsme škrty neplánovali. Snažíme se efektivně zajišťovat jízdní řády se stávajícími počty spojů.

Jaké hledisko tedy převážilo?

Právě zajištění systémové dopravní obslužnosti veřejnou dopravou v kraji a pomoc Jihočechům se současnou ekonomickou situací.

Mimochodem, jak hodnotíte „rozjezd“ nové desetileté smlouvy loni v červnu? Vypořádali se noví dopravci se svými povinnostmi?

Myslím, že se zahájení provozu na nových linkách v jednotlivých oblastech podle objednávky kraje zhostili velmi dobře.

Dobré je ale připomenout, že nové desetileté smlouvy Jihočeský kraj uzavíral již v roce 2021, aby dopravci měli

dostatek času připravit se na nové provozní oblasti. Oproti jiným regionům a díky komunikaci zástupců kraje a jeho dceřiné společnosti JIKORD s dopravci, vyjeli všichni bez větších problémů a na všech objednávaných krajských linkách.

Co tedy od roku 2023 ve veřejné dopravě očekávat?

Letos se intenzivně pracuje na přípravě celokrajského Integrovaného dopravního systému, který by pak zahájil provoz během roku 2024. Chceme, aby byl maximálně přívětivý k cestujícím, a tomu odpovídá i jeho příprava.

Jinak u jízdních řádů bude docházet v průběhu roku 2023 jen k dílčím změnám. Především půjde o zefektivnění provozu některých linek tak, aby nedocházelo ke zbytečným souběhům a veřejná doprava byla pro cestující atraktivnější než individuální doprava.

Zázemí pro bezpečný provoz v Prachaticích

Největší loňskou investicí do nemovité infrastruktury se stala komplexní rekonstrukce dílen v Prachaticích, vybudovaných v 60. letech. Jejich stav, i přes dílčí stavební a dispoziční úpravy, už neodpovídal potřebám expandující společnosti a potřebě mít odpovídající zázemí pro technické zabezpečení provozu.

„V objektu byla pouze dvě servisní pracoviště s montážními jámami a nebyl průjezdný,“ popisuje původní stav Pavel Marek, technický ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Cílem tedy bylo zvýšit kapacitu dílny pro spádovou oblast okresu Prachatic. Při rekonstrukci došlo k vybourání vnitřní části dílny a štitové zdi s přípravou na osazení nových vrat. Ke stávajícímu objektu přibyla přístavba, do níž jsou umístěna jednotlivá pracoviště jako pneuservis, sklady olejů a náhradních dílů, kancelář mistra a sociální zázemí. Současně se zvýšil strop dílny o téměř dva metry, aby bylo možné opravovat autobusy pomocí sloupových zvedáků.

„V nových prostorách lze nyní opravovat



V přístavku je kancelář, pneuservis, sklad náhradních dílů a olejů.

čtyři vozidla současně a dílna je průjezdná. Na dobrém výsledku mají podíl i pracovníci provozu Prachatic a jejich aktivní přístup k řešení problémů po celou dobu stavby. Za to jim patří dík,“ dodává Pavel Marek.

V rámci této investice bylo v nedaleké

budově autobusového nádraží vybudováno nové kvalitní sociální zázemí pro automechaniky. K dispozici zde mají odpočinkovou místnost, šatny, sprchy a toaletu.

Práce za zhruba 12 milionů korun trvaly šest měsíců, od loňského dubna do října.



V průjezdné dílně lze najednou opravovat čtyři autobusy. Nově i s pomocí sloupových zvedáků.

Ve Lhenicích se garáže promění v dílny



Opravou a rekonstrukcí prošly také garáže ve Lhenicích. Práce za 3,5 milionu korun umožní, aby zde v budoucnu byla specializovaná dílna. Byly položeny nové průmyslové podlahy, zateplena střecha, vyměněna elektroinstalace s novým vytápěním, vyměněna okna, dveře, nové je WC a sprchy. A také vjezdová vrata. V první polovině letošního roku bude objekt připojen do veřejné sítě. Současně se opravilo přilehlé zázemí garáží, zpevnily se okolní plochy a před vjezdem položil asfalt.

Ekonomicky komplikovaný loňský rok se stal výzvou, kterou jsme zvládli

Rok 2022 byl z ekonomického hlediska plný neočekávaných situací a výzev. Společnost převzala výkon dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby v nových oblastech Strakonicka a Jindřichohradecka pro období let 2022–2032.

Ve veřejné soutěži jsme předložili ekonomicky nejvýhodnější nabídky a Jihočeský kraj s námi uzavřel desetileté kontrakty, podobně jako pro Českokrumlovsko, Prachaticko a Písecko, kde jsme své pozice obhájili.

Masivně jsme investovali zejména do obnovy a modernizace vozového parku a do zaměstnaneckých poměrů nastoupily desítky nových lidí. V roce 2022 jsme současně připravovali přechod na nový ekonomický informační systém Helios.

Současně jsme čelili bezprecedentnímu vývoji cen vstupů. Zejména pohonných hmot po vojenském napadení Ukrajiny Ruskem vloni v únoru a růstu ceny peněz, ovlivňující významně nákladové úroky. Přesto jsme hospodaření roku 2022 zakončili s kladným výsledkem.

Rok 2023: uklidnění a návrat do normálu

Přestože na počátku roku 2023 se nadále projevují dopady energetické krize a dodavatelé uplatňují valorizační doložky smluv, které umožňují zvyšovat ceny v souvislosti s vyhlášeným indexem spotřebitelských cen, který za loňský rok vzrostl o 15,1 procenta, věříme optimisticky v uklidnění situace a návratu věcí do normálu.

Zastropování cen energií se vztahuje i na velké společnosti, a ceny se pohybují již nyní pod těmito stropy. Nastala i stabilizace cen pohonných hmot a Jihočeský kraj dodržel smluvní závazek jejich ceny valorizovat podle vývoje na trhu. To vše jsou indikátory, které nám dávají naději v úspěšné zvládnutí i letošního, bezesporu opět ekonomicky složitého, roku.

Karel Coufal, ekonomický ředitel

MHD v Písku nezdražila

Cena jízdenek v písecké MHD se letos nemění. Město se tak rozhodlo i přesto, že provoz autobusů meziročně prodraží asi o osm milionů korun. Provozní dotace pro ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která MHD zajišťuje, vzroste z 10 na 17,9 milionu Kč. Omezovat by se neměl ani počet spojů. Úspory bude dopravce hledat v provozních nákladech.

Ve městě autobusy MHD ročně na šesti linkách najedou zhruba 300 tisíc kilometrů. K dispozici je pět elektrobusesů a dva vozy na CNG. Zdražení energií na ně tedy významně dopadlo. „Jejich vysoké ceny se promítly do předpokládané provozní dotace. V případě poklesu cen elektřiny a plynu se provozní dotace vyúčtuje podle skutečnosti. Je tedy možné, že město za provozování MHD zaplatí nakonec méně, než se nyní předpokládá,“ řekl místostarosta Josef Soumar.

Oprávenství získalo nové zázemí a rozšířilo kapacity pro více než 300 autobusů

Rychle, levně, spolehlivě. A když pojedete, nemusíte běžet klusem (protože jezdíte Busem). Motto, které si vymysleli sami technici, vystihuje práci lidí z dílen společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Bez nich by byla kvalitní veřejná doprava těžko představitelná.

V loňském roce prošlo opravárenství významnou změnou. V Jindřichově Hradci bylo otevřeno nové servisní středisko, v Prachaticích se dílenské zázemí významně rozšířilo a modernizovalo. Rekonstrukcí prošly i dílny ve Lhenicích.

„Loňský rok byl pro mě i kolegy z dílen výzvou. Dokázali jsme zvládnout nové projekty a s úkoly, které nebyly vždy jednoduché, se vypořádali více než dobře. Všem kolegům za to patří velký dík,“ říká Jiří Schwarz, ředitel opravárenství ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Firma nyní disponuje opravárenskými a údržbářskými kapacitami pro více než 300 autobusů v Českém Krumlově, Písku, Prachaticích, Lhenicích, Jindřichově Hradci a ve Vimperku.

Rekonstrukcí prošly dílny ve Lhenicích, kde mechanici našli dočasné opravárenské zázemí během modernizace dílen v Prachaticích. Nové jsou podlahy, elektroinstalace, topení, osvětlení, zašlepené stropy, vrata i sociální zázemí.

„Do budoucna bychom zde chtěli rozšířit opravárenské služby o karosářské práce a lakovnu pro celou naši firmu. Vše bude záviset na financích. Zatím tento prostor slouží jako sklad pneumatik a materiálu z dílen,“ vysvětluje Jiří Schwarz.

Modernizace dílen v Prachaticích, kde se opravují autobusy z celého regionu a části Vodňan, pomohla rozšířit jejich kapacitu. Nově jsou zde čtyři průjezdná stání, zvýšily se stropy, aby bylo možné používat sloupové zvedáky. Nové technické vybavení přispělo k efektivnější práci mechaniků. Díky tomu lze provádět opravy až čtyř autobusů najednou.

V depu Jindřichův Hradec se rozšířily servisní práce o výměnu oken autobusů a opravy čelních skel, pro všechny provozní firmy. „Pracují zde vyškolení mechanici, kteří mají k dispozici výjezdové

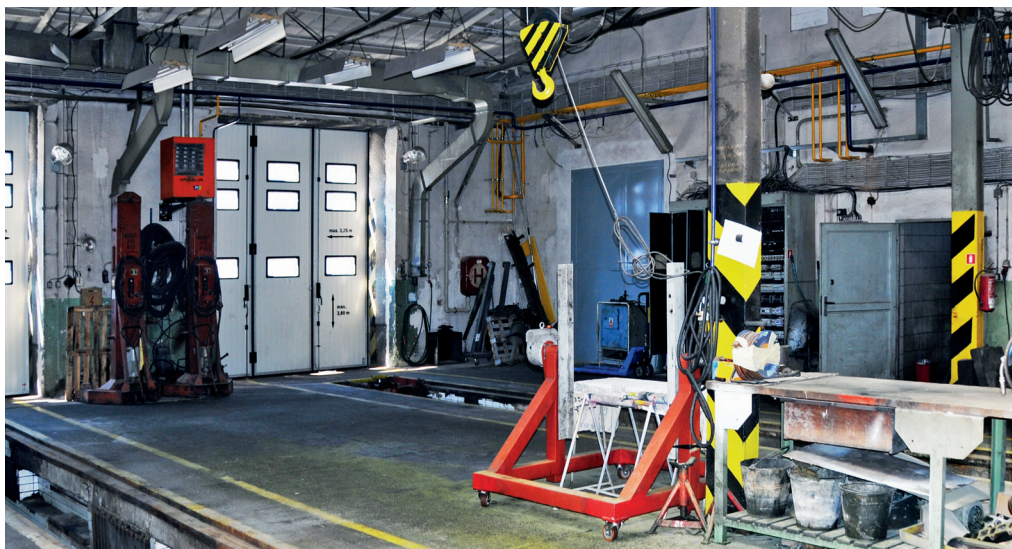


Mechanici Jiří Hladík a Erik Doležal v jindřichohradecké dílně.

vozidlo s nejmodernějším vybavením. Jsou tak schopni měnit a opravovat autobusová okna našich vozidel po celém kraji. Jsme samostatnější, můžeme garantovat termíny. To dříve nebylo,“ říká Jiří Schwarz. To pozitivně ovlivňuje i ekonomiku střediska.

„V roce 2023 chceme pokračovat ve standardech, které jsme loni nastavili. V opravárenství chceme být co

nejvíce samostatní a v záručních údržbách a opravách, využít všechny dostupné technologické prostředky, aby naše autobusy vždy dovezly cestující bezpečně a bez poruch do cíle,“ uvedl Jiří Schwarz. S tím souvisí také průběžné vzdělávání a rozšiřování znalostí nových i stávajících mechaniků, aby byli schopni diagnostikovat a opravovat i ty nejmodernější autobusy s nejvyšší emisní normou.



Českokrumlovská dílna se specializuje na opravy motorů, převodovek a retardérů celého firemního vozového parku.

Autobusové depo v Jindřichově Hradci je určeno pro údržbu, servis i řízení osobní dopravy

Nové autobusové depo se zázemím pro řízení osobní dopravy a údržbu a servis vozidel otevřela loni 20. září v Jindřichově Hradci společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Ta v regionu od 12. června převzala na příštích deset let odpovědnost za veřejnou autobusovou dopravu objednanou Jihočeským krajem a jeho společností JIKORD.

„Bez kvalitního a vzdálenostně dostupného servisního zázemí nelze dobré dopravní služby poskytovat,“ uvedl při zahájení provozu Vladimír Homola, generální ředitel společnosti, jezdící pod značkou Busem. Ta má v regionu tři provozovny Třeboň, Dačice a Jindřichův Hradec se zhruba 80 autobusy.

Podle Františka Talíře, prvního náměstka jihočeského hejtmána, kraji záleží na tom, aby doprava cestujících v závazku veřejné služby byla nejen ekonomická a ekologická, ale i bezpečná. „Veřejná doprava má velký společenský význam, protože spojuje lidi a místa. A každá investice do modernizace vozového parku a servisního zázemí tak posiluje její bezpečnost,“ dodal.

Jindřichohradecké depo vzniklo na Jiráskově předměstí v prostorách pronajatých od společnosti NDC Real Estate. Tvoří ho dvě části. Kancelářská na ploše 110 m² poskytuje zázemí pro dispečinky a řidiče autobusů, technická má zhruba 1000 m² a tvoří ji dílna, automatická myčka, sklady a administrativní



Depo vzniklo v prostorách pronajatých od NDC Real Estate. Vlevo vjezd do automatické myčky.



František Talíř, vicehejtman Jihočeského kraje.



Andreas Bittermann, Peter Schmolzmüller, Ivana Mühlbachler (překladatelka) a Karel Coufal.

a sociální prostory pro zaměstnance. Součástí depa je rovněž parkoviště pro 30 autobusů a také osobních aut zaměstnanců.

V dílně se provádějí nejen základní, ale i složitější opravy. K dispozici jsou sloupové zvedáky, geometrie náprav, pneu-servis či plnička klimatizace.



Pozvání na slavnostní otevření přijala řada hostů.

Zliner se podílí na záručních prohlídkách autobusů Iveco. Jsou rychlejší a operativnější



Na záručních prohlídkách a opravách autobusů Iveco se od loňska podílí společnost Zliner, největší autorizovaný prodejce autobusů Iveco Bus v Česku.

„Díky tomu jsme získali přístup k technickým datům a technické podpoře a tím posílili naši vlastní soběstačnost

těchto prací. Ve spolupráci s dispečerem si také určujeme, kdy se autobus přistaví na servis,“ vysvětluje Jiří Schwarz, ředitel opravárenství ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Zliner také dodává originální náhradní díly Iveco, pro něž si zřídil menší sklady

v Českém Krumlově a Jindřichově Hradci. Tím jsou dodávky rychlejší a operativnější. Samotný dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice pak vytvořil novou pozici záručního technika, v níž pracuje Radek Sitter. Ten také s firmou Zliner vyřizuje veškeré záruční opravy.

Meziročně ve firmě vloni přibylo přes 140 zaměstnanců

Na začátku roku 2022 nás ve firmě bylo 241 zaměstnanců. Z toho 180 řidičů, 19 automechaniků, 42 THP pracovníků. K zajištění nových provozů na Strakonicku a Jindřichohradecku, které zahajovaly činnost 12. června, ale bylo potřeba dalších přibližně 150 zaměstnanců. V ten moment to bylo těžko představitelné až nepředstavitelné.

Situace nebyla příznivá, profesionální řidiči na trhu práce dlouhodobě chybí a míra nezaměstnanosti je velice nízká. Navzdory tomu se nám prakticky během půl roku podařilo potřebné pziče obsadit. Základním pilířem se stali ti nejlepší vedoucí pracovníci pro nové oblasti, které se nám podařilo získat.

Právě díky jejich píli, organizačním

schopnostem a spolupráci s vedením společnosti se podařilo nové provozy v tom nejlepším slova smyslu rozjet. Získali jsme potřebný počet řidičů, automechaniků i THP pracovníků. Pravda, situace nebyla ještě stoprocentní, ale v ten moment dostatečná. A postupně chybějící zaměstnanci přibývali.

Na konci roku 2022 jsme tak měli 384 zaměstnanců, z nichž bylo 301 řidičů, 24 automechaniků a 59 THP pracovníků.

Když se podíváme na tyto počty, vidíme, že přibylo mnoho řidičů autobusů, ale jen poměrně malý počet „kancelářských“ pracovníků. Nyní poptáváme už pouze jednoho IT technika.

Michaela Khunová,
personální ředitelka

Spotřebu paliva monitorují moderní technologie

Vývoj cen pohonných hmot, které jsou klíčovou nákladovou položkou všech dopravců, přiměl společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice k využití moderních technologií, sledujících styl jízdy. Tedy i spotřebu nafty.

Slouží k tomu monitorovací zařízení firmy LogisCarE instalované do několika desítek autobusů. Výstupem jsou grafy a data z řídicí jednotky, ukazující režim jízdy a spotřebu paliva daného vozidla.

Získaná data umožňují dispečerům s řidiči autobusů konzultovat jejich styl jízdy, a tedy i co neefektivněji využívat technické parametry vozidla. I tím se spoří palivo.

Zástupci Postbus viděli budované servisní zázemí ve všech provozovnách



V Jindřichově Hradci zleva Ewald Koller, Alfred Loidl, Silvia Kaupa - Götzl, Peter Schmolmüller, Stefan Winkelbauer, Vladimír Homola a Andreas Bittermann.



V Prachaticích ještě na staveništi Andreas Bittermann, Peter Schmolmüller, Alfred Loidl, Stefan Winkelbauer a Ewald Koller.



Silvia Kaupa – Götzl, členka představenstva rakouské dopravní společnosti ÖBB Postbus.



Momentka ze setkání s prachatickými řidiči. Zleva Miloslav Kuncipál, Václav Řízký, Silvia Kaupa – Götzl, Jiří Stejskal a Václav Červenka.



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

- Obsluhovaná okresní města
- Obsluhovaná města

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 případě 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 nákupů 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.)

Autobusy dočasně nahradily úzkokolejku. Busem jezdí místo vlaků JHMD

Dopravu cestujících na unikátní úzkorozchodné trati, která krajinu na Jindřichohradecku protíná již od konce 19. století, nahrazují od loňského října částečně autobusy Busem společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Stalo se tak poté, co se vlakový dopravce Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) dostal do existenčních problémů a sám na sebe loni podal insolvenční návrh.

„Požádal nás o to Jihočeský kraj. Následně se jednalo s dotčenými obcemi o jejich požadavcích na nezbytné a zbytné spojení. Z toho vzešlo zadání pro naši společnost. Většinu požadavků jsme zajistili existujícím vozovým parkem, počet autobusů v oblasti jsme zvýšili jen o jeden. Velké díky všem našim zaměstnancům, podílejícím se na řešení této kritické situace,“ říká Tomáš Procházka, ředitel osobní dopavy ČSAD AUTOBUSY. Autobusy Busem zajišťují dopravní obslužnost míst, která obsluhovaly úzkokolejné vlaky JHMD, jimž vloni krajský zastupitelé pro neplnění ukončili a vypověděli smlouvu platnou do prosince 2024.

Jihočeský kraj má přitom zájem na fungování úzkokolejky s rozchodem 760mm, protože jde o regionální fenomén. Technický unikát existuje od roku 1897, kdy byl zprovozněn první úsek z Nové Bystřice do Jindřichova Hradce v délce 33km. Provoz tratě z Jindřichova Hradce do Obratně, měřící 46km, pak začal v roce 1906.



Jindřichohradecké úzkokolejky čekají na návrat železniční dopravy. Zatím ji nahrazují autobusy Busem.

„Situace nás trápí, ale nemůžeme do ní příliš zasahovat, protože úzkokolejka je ve vlastnictví soukromého subjektu, kterému Drážní úřad odebral i licence,“ říká Antonín Krák, náměstek hejtmana pro dopravu. Ale i při omezených možnostech kraj hledá cesty, jak provoz zabezpečit alespoň v letních měsících. O provozování dráhy má zájem brněnský Gepard

Express. Ten by ráda vlaky na trať vrátil do léta.

Zájem o trať mají i obce z okolí úzkokolejky, a proto založily spolek, který má pomoci s obnovou provozu. O členství v něm se přihlásilo 16 samospráv.

„Dopravní obslužnost celé oblasti byla, je a bude ale v každém případě zajištěna. Ať již vlakovou nebo autobusovou dopravou,“ ubezpečil náměstek.

Moderní technologie usnadňují odbavení. Bankovní kartou lze platit i v autobusech

Moderní způsoby odbavování jsou od konce loňského roku na všech spojích Busem rozšířeny o placení bankovní kartou.

„Pokud cestující využívají dopravní spojení v okresech Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachovice, Strakonice mohou zaplatit pomocí bankovní karty ať už fyzicky, nahanou v mobilu nebo jen přiložením chytrých hodinek,“ říká Tomáš Procházka, ředitel osobní dopavy ČSAD AUTOBUSY, již značka Busem patří.

Firma tak pokračuje v zavádění technologických novinek do svých služeb.



Jako jedna z prvních nabídka před lety cestujícím možnost platit v autobuse pomocí čipové karty. Tu si mohli cestující nabít na svojí Dopravní kartu finanční částkou, kterou uznali za vhodnou. S ní pak platili u řidiče za jízdné. To ocenili zejména rodiče, neboť děti nemusely mít peníze v hotovosti. Zároveň se zrychlilo odbavení.

„Doba ale už zase pokročila. Současným trendem je placení bankovní kartou. Lidé si již zvykli, že nemusí mít u sebe hotovost a všude pohodlně zaplatí,“ dodal ředitel.

Cestování veřejnou dopravou vylepšilo 75 elektronických označníků

Nové označníky s elektronickým displejem usnadňují cestování veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravou v Písku, Českém Krumlově, Milevsku a Vimperku, kde ji provozuje společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Celkem jde o 75 zastávek. Jejich dovybavení moderní informační technologií vyšlo na téměř sedm milionů korun. Stalo se tak v rámci projektu zaměřeného na využívání telematiky ve veřejné dopravě ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Významnou část nákladů, plných 85 procent, kryla dotace z výzvy IROP.

Displeje fungují na principu elektronického inkoustu a mají solární napájení. Zobrazené údaje o odjezdech jednotlivých spojů vycházejí z reálného provozu, tedy skutečné polohy autobusu. Cestující tak mají přesné informace o době příjezdu jejich spoje.

„Smyslem projektu je zásadním způsobem zlepšit kvalitu veřejné dopravy na našich spojích. Pokud cestující dostane informaci včas, získává určitou jistotu, že je doprava skutečně řízena a je předvídatelná. Může pak vybírat jiné alternativy spojení nebo alespoň odhadnout, jak se zdrží při své cestě,“ vysvětluje Vladimír Homola, generální ředitel společnosti ČSAD AUTOBUSY, která veřejnou dopravu v pěti okresech Jihočeského kraje provozuje.

Vladimír Homola byl zvolen do představenstva Svazu dopravy

Nové představenstvo Svazu dopravy ČR zvolené pro období 2022 až 2025 má 16 členů, mezi nimiž je i Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Rozhodli o tom zástupci členských firem loni v červnu na valné hromadě.

„Každé odvětví dopravy má své priority, jsem rád, že v představenstvu jsou zastoupeni odborníci ze všech oblastí. Všichni jsou zkušený a úspěšní manažeři a reprezentanti významných dopravních firem,“ řekl nový prezident Svazu



Nové autobusy v provozovně Český Krumlov.

První „chytré“ zastávky firma instalovala v Písku už na jaře 2018. Tehdy šlo o 19 elektronických informačních systémů. Panely zobrazují čísla linek, směr, čas do skutečného odjezdu a také krátký text z dispečinku v případě, že nastane významnější změna v provozu.

„Využití moderních technologií zkvalitňuje veřejnou dopravu a dělá ji přívětivější. Včasný a úplný informační servis je naprostým základem, a proto je postupně stále rozšiřujeme,“ uzavřel ředitel.

dopravy ČR Oldřich Sládek. Svaz dopravy sdružuje 84 subjektů podnikajících v dopravě s více než 70 tisíci zaměstnanci. „Beru to jako velké uznání práce celé naší firmy. Veřejná autobusová doprava má své nezastupitelné místo, lidé ji berou jako samozřejmost a se žádnými chybami nepočítají, natož aby je tolerovali. Proto je třeba, aby veřejná doprava měla své zástupce v odborných uskupeních, které mohou přímo jednat se zástupci vlády a jinými důležitými institucemi,“ uvedl Vladimír Homola.

Odbory v Dačicích

Kolektivní smlouva platí do konce letošního roku. Znamená to, že už letos začneme vyjednávat o nové. Při jednání se zaměstnavatelem se budeme snažit dohodnout na navýšení platů řidičů, neboť vláda nezvýšila minimální mzdu v platové skupině, do níž právě řidiči autobusů spadají.

Novou, a celkově osmou, odborovou organizaci v naší firmě založili odboráři z dačického provozu. Vše si zařídili sami včetně registrace u Oborového svazu dopravy. Jsem rád, že se tak rozhodli a věřím, že tím posílí vyjednávací pozici řidičů. Byl bych rád, kdyby se k podobně rozhodli i kolegové v Třeboni a Jindřichově Hradci.

Vím, že nejtěžší je rozhodnout se, zda vůbec chci mít na provozu odbory, stát se odborářem a pak vybrat toho nejschopnějšího za předsedu, což je velmi nevděčná role. Ale musíme mít silné lokty a být diplomaty při jednání s vedením společnosti o zvýšení výdělku či rozšíření zaměstnaneckých benefitů. To samé platí i o jednání s kolegy – řidiči nebo pracovníky dílen.

František Bína, řidič,
předseda odborové organizace
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice

Charita v praxi: školní obědy pro potřebné děti

Podnikatelské fórum v Písku v závěru loňského roku poděkovalo třinácti firmám, členům Jihočeské hospodářské komory, za pomoc v regionu, zvláště pak v rámci projektu Obědy pro děti. Byla mezi nimi i společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která stála i u jeho zrodu. Mezi hosty byli také starosta města Michal Čapek a jihočeský hejtmán Martin Kuba. „Když jsme v polovině roku 2021 s tímto projektem přišli, nečekal jsem takovou pozitivní odezvu. Od září jsme pak mohli začít hradit dětem obědy ve školní jídelně. Jde o rodiny, kde rodiče po ztrátě partnera nebo jiných složitých událostech, nemají na zaplacení školních obědů. Děti tak přicházejí o možnost kvalitně se stravovat a také potkávat se s kamarády i při jídle,“ uvedl na setkání Vladimír Homola, místopředseda Jihočeské hospodářské komory a generální ředitel ČSAD AUTOBUSY.

A i když se samotné firmy v souvislosti s energetickou krizí, vysokou inflací a dalšími okolnostmi, komplikujícími podnikání, dostávají do složité situace, v letošním školním roce přispívají i dalším dětem. „Pomoc organizujeme tak, že dárce



Místopředseda Jihočeské hospodářské komory Vladimír Homola, hejtmán Martin Kuba a starosta Michal Čapek na podnikatelském fóru v Písku.

zaplatí oběd přímo školní jídelně za konkrétní dítě. Právě tato přímá podpora v místě, kde firmy působí, byla to, co naše členy zaujalo,“ vysvětluje Kateřina Rybaříková z písecké kanceláře Jihočeské hospodářské komory.

Oběd pro jedno dítě vychází zhruba na 600 Kč měsíčně a týká se základních

škol J. K. Tyla a Záhoří a také Obchodní akademie.

Projekt Obědy pro děti existuje v Česku od roku 2013, kdy jej obecně prospěšná společnost Women for women založila s podporou ministerstva školství. Z jejího transparentního účtu jde na obědy pro děti stoprocentní suma.

Když dva dělají totéž, není to vždy totéž

Veřejnou dopravu ve velké míře ovlivňuje politika. Přeci jen slouží všem. Pokud se nějaká místa stanou nedostupná a lidé bez osobních aut, jako jsou děti, maminky s předškoláky nebo senioři, ale i mnoho těch, co řidičák má, ale o ochraně životního prostředí jen nemluví, začnou mít problémy s dopravou busem, společnost hned rychle a negativně reaguje.

V jižních Čechách máme štěstí. Za žádné krajské vlády se na veřejnou dopravu nezapomnělo, vždy a to ať už vládli pravíci, nebo levíci hejtmáni, doprava plnila svou roli s minimem stížností. Je to důkaz, že v kraji demokracie funguje. Že středoleví i středopraví politici vnímají realitu denního života.

Není to ale obvyklé všude. Stačí si všimnout všelijakých pokusů, vesměs populistickým, k nimž někde přistupují, aby

získali a přetáhli další voliče, jako to dělala předchozí centrální vláda. V Pardubickém kraji zase sice do veřejné dopravy přibýlo několik desítek milionů, ale doprava byla postavena zcela znovu.

Glosář Vladimíra Homoly

Mnoho spojů a linek změnilo trasy a autobusy jezdily prázdné. A veřejná doprava se tam z toho vzpamatovává dodnes. Člověk pak ocení, že se v jižních Čechách nic takového neděje. I v krizi, jaká nás potkala loni, veřejná autobusová doprava zůstala v původním rozsahu, aniž by museli cestující sáhnout hlouběji do kapsy a připlácet si za jízdenky. V tom je role fungující, aktivní regionální vlády, empatické k potřebám svých občanů,

zásadní. Pro zajištění potřeb veřejné dopravy i běžných lidí, kteří ji využívají.

Veřejná doprava je velmi citlivá na všechny nevážené kroky. Pokud cestujícím dopravní řešení nevyhovuje, najdou si jiný způsob, jak řešit své dopravní potřeby. Cesta zpět je pak velmi náročná a nikdy se už všichni cestující zpátky do autobusů ani nevrátí.

Ze zkušenosti víme, že zavedení nové linky trvá minimálně rok, ale spíše déle. To samé platí i pro „obnovenou“ dopravu, která před experimenty a neváženými kroky fungovala. Těch příkladů máme v Česku bezpočet, těch nejkřiklavějších si pak třeba v létě všimly i zpravodajské relace médií. Jihočeští politici se však k ničemu podobnému svést nenechali a pro zbytek republiky zůstali dobrým vzorem. Za sebe i cestující za to děkují.