

NA CESTÁCH 2012 4



AUTOBUSY ČESKÉ BUDĚJOVICE

Zpravodaj pro akcionáře, zaměstnance a klienty společnosti



Generální ředitel Vladimír Homola bilancuje letošní rok. Cestujícím umíme nabídnout odpovídající komfort i rychlou přepravu **3**

Dotazníková šetření ukázala, že malé obce autobusy na zavolání vítají **4**



Karel Coufal má rád sport. Hlavně lední hokej a cyklistiku **6**

Helena Bečková: Klienti CK SATURN vnímají jako důvěryhodnou cestovku **7**

Autobusová nádraží jsou atraktivnější

Modernizované budovy autobusových nádraží v Písku a ve Vimperku, které patří akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, slouží veřejnosti už dobré dva měsíce. A dlužno říct, že nové služby opět cestování veřejnou hromadnou dopravou vylepšily.

■ Písek, Vimperk

„Jinak než investicemi do pořízení nových autobusů a vylepšením služeb cestující zpátky nezískáme. I když v létě benzín opět zdražil, konkurence osobní automobilové dopravy je stále silná. A chceme-li uspět, musíme investovat,“ říká Vladimír Homola, generální ředitel firmy. Proto se už připravuje i projekt rekonstrukce další-



Při otevření modernizovaného autobusového nádraží v Písku jsou na snímku (zleva) Pavel Sekyrka, ředitel písecké Obchodní akademie a Jazykové školy, místostarosta Vojtěch Bubník, přestavitel rakouské společnosti Postbus Helmut Starzer a Christian Eder a Vladimír Homola, generální ředitel společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

ho autobusového nádraží v Kaplici a jedná o dořešení majetkových vztahů na autobusovém nádraží v Milevsku.

„Přál bych si, aby standard, který jsme nastavili v Písku, měli cestující i na ostatních autobusových nádražích v místech, kde podnikáme,“ uvedl Vladimír Homola. Což v praxi znamená nový interiér odbavovací haly, čekárny, informační systém o odjezdech a příjezdech, informační kancelář a moderní sociální zázemí. O opravených budovách a instalaci automatických vstupních dveří do odbavovací haly ani nemluvě. Letos tyto investice, včetně pořízení nových autobusů, dosáhnou ve společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zhruba 80 milionů korun.

Přínos takových aktivit si uvědomují i představitelé měst.

(Pokračování na straně 2)

Christian Eder, předseda představenstva společnosti Postbus Vídeň říká:

Zákazník musí mít dobrý pocit z cestování

Christian Eder je nejvýše postaveným manažerem rakouské společnosti Postbus, která je vlastníkem firmy ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Při otevření modernizované budovy autobusového nádraží v Písku jsme se ho zeptali:

Jsou takové investice nutné?

Investovat se musí, aby byly výsledky a dosáhlo se dlouhodobé kvality. Ta je ve veřejné dopravě velmi důležitá. Investice jsou různé: do autobusů a jejich vybavení. Ta umožňují

zjistit, kde se nachází. Tím získáváme monitoring časového rozptylu, příjezdu, odjezdu. To přispívá ke spokojenosti zákazníka. Když se autobus opozdí, měli bychom umět ho o tom rychle informovat.



Christian Eder

A autobusová nádraží?

To je podobné. Dopravci je musí udržet na úrovni, aby se tam cestujícím líbilo. Zákazníci musí mít dobrý dojem nejen z cestování, ale i z firmy, která se o ně stará. Proto je zázemí, které pro ně firma na nádražích připraví, důležité. I tady se formuje vztah veřejnosti k hromadné dopravě.

(Pokračování na straně 8)

Autobusová nádraží jsou atraktivnější

(Dokončení ze strany 1)

Třeba písecký místostarosta Vojtěch Bubník v této souvislosti mluví o vstupních dveřích do města. „Lidé, kteří k nám přijíždějí veřejnou dopravou, si o něm úsudek dělají už podle nádraží. Je proto důležité, že v případě toho autobusového zde vznikl další pěkný kousek města.“

Na ten čeká i Český Krumlov, jedna z turisticky nejatraktivnějších lokalit v republice. Zastaralé a omšelé autobusové nádraží není její chloubou. „Jsme připraveni zde investovat, ale radnice naše návrhy zatím odmítá. Věřím ale, že se jednou dohodneme, protože fungující dopravní terminály přispívají ke spokojenosti lidí,“ dodává Helmut Starzer, předseda představenstva společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Podle Jiřího Borovky ze společnosti Jikord, která je organizátorem dopravy v Jihočeském kraji, firma se zájmem sleduje počiny svých partnerů. „A počiny ČSAD AUTOBUSY České Budějovice jsou inovativní. Ať již jde o nasazení autobusů na stlačený zemní plyn CNG v Českém Krumlově, zavedení autobusů na zavolání a málo kapacitních autobusů. To všechno vede ke snížení nákladů, které Jihočeský kraj jako objednatel dopravy za tuto veřejnou službu poskytuje,“ uvedl Borovka.

Co se změnilo

V budově AN v Písku se rekonstruoval interiér odbavovací haly, čekárny, informační kanceláře a sociálního zázemí pro



Informace jsou v Písku z první ruky

cestující včetně všech podlahových ploch a stropních podhledů. Vyměněna byla všechna okna a vstupní dveře do haly za automatické. Fasáda dostala nový nátěr.

Podobnou změnou prošlo i AN ve Vimperku. Výměny se dočkala okna, podlahy, stropy i obklady na stěnách, vstupní dveře byly vyměněny za automatické. Venkovní schodiště je nyní vybaveno plošinou pro tělesně postižené osoby. Plášť budovy byl zateplen spolu se střechou. Informační systém bude modernizován ve stejném standardu jako v Písku.

Rekonstrukce budov autobusových nádraží společnosti ČSAD AUTOBUSY začaly v Prachaticích. Nyní na ně firma využila

finanční podporu z Regionálního operačního programu: 5,4 milionů v Písku a 5,5 milionů ve Vimperku. Rekonstrukce probíhaly od listopadu 2011 a stavební práce byly dokončeny 30. června 2012.

Další plány

Další novinky nejsou vyloučeny. V Písku by třeba měla být v budoucnu v budově AN i pracoviště cestovní kanceláře, minigalerie s minikavárnou, aby lidé, čekající na spoj měli další příležitost, jak využít volný čas. „Rekonstrukce byly z větší části kryty z peněz Evropské unie. Potom, co dostaneme tyto náklady proplaceny, chceme začít investovat do dalších věcí,“ uzavřel Vladimír Homola.

Kulaté kilometry

Řidiči ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, kteří ke konci července „zakulatili“ počet bez nehod najetých kilometrů:

2 000 000

Ladislav Kotlár, řidič autobusu provozu Český Krumlov

1 500 000

Jan Novotný, řidič autobusu provozu Milevsko

1 000 000

Stanislav Říha, řidič autobusu provozu Písek

1 000 000

František Rod, řidič autobusu provozu Vimperk

Jan Skala, řidič autobusu provozu Písek

500 000

Jiří Roučka, řidič autobusu provozu Vimperk

Gratulujeme k dosaženému úspěchu a přejeme další bezpečné kilometry.

BLAHOPŘEJEME

Pracovní jubilea

Ve třetím čtvrtletí roku 2012 oslaví pracovní jubilea títo stálí zaměstnanci ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.:

10 let

Pavel Pletka, řidič autobusu, oblast Písek (18. 7.)

20 let

Pavel Cába, řidič autobusu provozu Český Krumlov (7. 7.)

Jana Kržová, dispečerka provozu Vodňany (1.9.)

25 let

Luboš Micka, automechanik provozu Písek (1.9.)

30 let

Jan Klimeš, řidič autobusu provozu Kaplice (1.9.)

Tomáš Matoušek, automechanik provozu Vimperk (1.9.)

40 let

Jaromír Švarc, řidič autobusu provozu Český Krumlov (1.9.)

45 let

Jaroslav Paclík, automechanik provozu Prachatice (1.9.)

50 let

Vladimír Děkan, řidič autobusu, brigádník, provoz Český Krumlov (1. 9.)

Vedení společnosti děkuje všem za dlouholetou práci a do dalších let přeje mnoho úspěchů.

Životní výročí

Ve třetím čtvrtletí roku 2012 významná životní výročí oslavili, či ještě oslaví, títo zaměstnanci ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.:

červenec

Ladislav Dian, řidič autobusu provozu Vimperk

Jan Skala, řidič autobusu provozu Písek

srpen

Radek Týmal, hlavní dispečer provozu Český Krumlov
Rudolf Jančuška, řidič autobusu provozu Kaplice
Jan Jakeš, řidič autobusu provozu Český Krumlov

Juraj Gondek, řidič autobusu provozu Český Krumlov
Jan Sitter, řidič autobusu provozu Vimperk

září

Ing. Božena Dominová, Správa akciové společnosti
Petr Novák, řidič autobusu provozu Český Krumlov
Josef Bláha, řidič autobusu provozu Vodňany
Jaroslav Baloun, řidič autobusu provozu Vodňany

Jubilantům přejeme vše nejlepší a do dalších let pevně zdraví.

Vzpomínáme

Vzpomínka

Ve věku 60 let zemřel 19. srpna po dlouhé nemoci Jiří Slavík, řidič autobusu provozu Písek. V naší společnosti pracoval 35 let.

Ve věku 63 let zemřel 5. září Pavel Beran, řidič autobusu provozu Vodňany.

V naší společnosti pracoval 30 let.

Čest jejich památce

Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice o letošním roce říká:

Cestujícím umíme nabídnout odpovídající komfort a přitom provozovat veřejnou dopravu úsporně a efektivně

Vladimír Homola řídí společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice od roku 2010. Předtím, do roku 1995, pracoval v Německu, pak byl pět let vedoucím autobusové dopravy ČSAD České Budějovice v Písku, v roce 2000 se stal šéfem jeho píseckého závodu a o tři roky později obchodním ředitelem ČSAD AUTOBUSY. Odtud pak přešel na post generálního ředitele.

Máte za sebou největší letošní investice. Jak jste s těmi devíti měsíci spokojen?

Já to беру jako začátek toho, jak by měla firma vypadat. Tedy mít kvalitní autobusová nádraží s odpovídajícími službami, spokojené cestující a samozřejmě i zaměstnance. Bez toho, aniž bychom modernizovali autobusová nádraží, bychom se neposunuli dál. Po Vimperku a Písku teď připravujeme podobnou akci v Kaplici. V Milevsku, kde máme stavby, jednáme o koupi příslušného pozemku, abychom investovali do vlastního. Podobně jednáme i v Českém Krumlově, kde bychom rádi získali autobusové nádraží a mohli mu pak dát moderní tvář.

Jak do tohoto konceptu zapadá nákup nových autobusů?

To je další klíčová věc. Jen bych dodal nových, úspornějších autobusů. Těch už jsme letos koupili sedmnáct. Jsou určeny pro 22 sedících a 17 stojících cestujících a i při nízké spotřebě nafty jsou poměrně komfortní. Nasazujeme je na doprovodné, vedlejší linky, vedoucí malými obcemi, kde je počet pasažérů omezený. Vedle toho jsme zahájili přechod některých „městských“ autobusů na stlačený zemní plyn (CNG), který opět umožní snížit provozní náklady. Nechceme stále chodit za objednateli dopravy, ať už na kraj nebo městské úřady, žádat o peníze. Chceme spojit a dopravu provo-



Vladimír Homola

zovat efektivně. To je naše filozofie, kterou od nás začínají kopírovat ostatní.

Lze tedy o firmě ČSAD AUTOBUSY mluvit jako o pro zákazníky orientované?

Chceme-li dostat cestující veřejnost zpátky do veřejné dopravy, pak jiná cesta není. Taková je logika. Nelze zákazníkovi vozit starými autobusy nebo jim nenabídnout odpovídající zázemí na autobusových nádražích, kde by se šitíli jít na WC. Tyhle naše „vstupní brány“ musí být na úrovni! I sebestarší automobil je proti novému autobusu ve výhodě. Proto měníme i dopravní schéma, aby páteční linky jezdily přímo a tedy i v co nejkratších časech. Na ně pak navazují vedlejší linky, jezdící po obcích. Čas, který lidé stráví v autobusech, jim nedokážeme vrátit. Můžeme, a musíme, je ale umět dopravovat co nejefektivněji a z jejich pohledu nejrychleji.

Jak to myslíte?

Když budeme zajíždět do každé osady podél hlavní trasy, tak ti, co jedou do vzdálenějších míst nebo na konečnou, přijdou třeba o půl hodiny každý den. Logicky budou přemýšlet, jestli by se neměli vrá-

tit k autu. Proto jsme v Milevsku a okolí přišli s projektem „autobusů na zavolání“. Nechceme lidi na samotách a v malých obcích o nic připravit. Stále jim nabízíme stejnou službu, jen s tím rozdílem, že do osad je svážejí malé vozy a na hlavních tazích se jezdí přímo. Naše průzkumy ukazují, že lidem nejde o to, jestli utratí o pětikorunu víc, ale kolik v autobuse stráví času.

Co dosavadní výsledky nového projektu v Milevsku ukázaly?

Především, že jdeme správným směrem - snížila se cena jízdného, zvýšili jsme dopravní výkon o deset procent a přitom jsme náklady snížili o 400 tisíc. V tak malém regionu, kde nelze vytvořit páteční linky podle našich představ, to je skvělý výsledek. A bude ještě lepší, až tento systém spojí třeba Písek, Prachatice, Vodňany. Pak se ukáže rychlost spojení a důležitost malých autobusů, které rozváží lidi po osadách.

Jenomže v létě se nechal v médiích slyšet starosta Kovářova, že zas taková sláva tenhle systém autobusů na zavolání není.

Za tím není nic jiného než politika, protože starosta obce je jedním

ze zakladatelů uskupení, sloužícího k získání uvolněných pozic v těchto volbách. A jak je vidět, chce na sebe upozornit. Tedy i za cenu účelových výroků. V politice je korektnost důležitá, což říkám nejen jako manažer firmy, ale i jako kandidát ODS do krajských voleb. Osobně jsem se mohl politice na hony vyhnout a pokrytecky nadávat všem politikům. Byl bych oblíbenější a žil v klidu. Styděl bych se ale za sebe, každý, kdo má tu možnost, měl by se současně politice postavit. Chci pro naše děti konkurenceschopnou společnost, a to bez slušné politiky a schopných politiků nelze.

Teď už i jako politik mluvíte.

Já vůbec neměl ambice do místní, krajské politiky vstupovat. Když ale člověk vidí, jak to tu chodí, tak si řeknete, buď můžete nadávat, nebo se pokusit něco změnit. Tak jsem si vybral druhou možnost. Jestliže se bude stále zapomínat na podporu malého a středního podnikání, pak jsme zákonitě v situaci, kdy u nás vládnou montážní a nákupní centra. V těch prvních si logicky lidé moc nevydělají, protože v nich není žádná přidaná hodnota, v těch druhých zase není leckdy úplně kvalitní zboží, jak teď ukazují i kontroly. Těch věcí, které se mi nelíbí, je víc - tak se s tím zkusím poprat.

Můžete to sám změnit?

Naštěstí nejsem sám. Lidí, kteří mají za sebou čitelnou minulost, vybudovali si firmu, umí řídit lidi, jsou organizačně zdatní a chtějí se s tím, co se jim v české politice nelíbí, poprat, je naštěstí víc. Řada z nich je i v ODS také dnes proto terčem. Před zhruba čtyřmi lety přišlo mnoho lidí z praxe, to se samozřejmě mnoha „zasloužilým“ politikům nelíbí. My nechceme o podpoře malého a středního podnikání jen mluvit. Dokázali jsme, že umíme práci vytvářet a nabízet. Chceme opravdu lepší budoucnost pro naše děti a to není vůbec složité. Stačí nemyslet na sebe - na provize, výhody, podivná rozhodnutí ve prospěch nějakého jedince.

(Pokračování na straně 8)

Dotazníková šetření ukázala, že malé obce autobusy na zavolání vítají

Malé autobusy na zavolání, které už více než rok jezdí na linkách v okolí Milevska, si lidé z menších měst většinou chválí. Ukázala to dotazníková šetření, která společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice provedla letos v létě, po roce pilotního projektu. Ten začal 12. června 2011 a trval do 10. června 2012.

■ České Budějovice

Projekt je v Česku unikátní zejména tím, že jako první zavedl do běžné veřejné dopravy tzv. spoje na zavolání, kdy si cestující telefonicky objednáva autobusový spoj, který standardně bez objednávky nevyjíždí.

Šetření probíhalo celkem ve 34 zainteresovaných obcích. Mezi jinými třeba v Bernarticích, Kostelci, Branicích, Božeticích, Květově, Hrazanech nebo Sepekově.

Otázky se týkaly spokojenosti s nabídkou spojů na zavolání, času spojení, vhodnosti nasazovaných vozidel a způsobu objednávání spojů, přehlednosti a srozumitelnosti systému, spokojenosti s obsluhou telefonického dispečinku nebo objednacím dobou.

Další okruh dotazů se týkal systému přestupních jízdních řádů, návaznosti spojů, bezpečnosti přeseďání a odbavování na přestupních spojích jedinou jízdenkou, přístupu k cestujícím, dostupnosti informací o systému nebo bezhotovostního odbavování bezkontaktní čipovou kartou. Starostové měli i možnost k odpovědím na dotazy přidat na závěr návrhy na úpravy v systému.

Vrátilo se zhruba 70 procent dotazníků, které přinesly další cenné podklady pro zlepšování systému, který se postupně rozšíří i do dalších regionů jižních Čech.

Širší nabídka spojů

Dotazníkové šetření ukázalo, že obecně je systém vnímán pozitivně a cestujícím vyhovuje zejména širší nabídka spojení, hlavně v tzv. sedlových časech. Tedy mezi časy hlavních cest do zaměstnání a škol a pak zase zpět. „Slabinou se naopak ukazuje vyhledávání spojů na zavolání v celostátním informačním systému jízdních řádů www.jizdnirady.cz. Cestující jsou tak odkázáni jen na informace o spojích na zastávkách, v našich informačních kancelářích či



Vyjíždí se až na zavolání

webových stránkách, nebo na vývěskách obecních úřadů, kam aktualizované jízdní řády necháváme umísťovat,“ říká obchodní ředitel Karel Coufal.

Počáteční „mouchy“

Zpočátku firma zaznamenala nespokojenost s některými časy spojení, změnami oproti původnímu systému. V několika případech se nedalo bohužel kvůli oběhům autobusů vyhovět a změnu provést. Jednalo se však spíše o nesouhlas obecně se změnou dlouhodobě zavedeného systému, než o to, že by se někomu znemožnilo pohodlně a včas cestovat do práce či školy.

Vyřešit se naopak podařilo zpočátku zpoplatněnou telefonickou linku pro spoje na zavolání zavedením bezplatné linky 800 55 00 99, která je funkční pro pevnou linku i mobilní telefon. Objednávání funguje také přímo u řidiče autobusu, což cestující od počátku přijímají pozitivně. Tento způsob

využívá přibližně 30 procent cestujících.

Novinka pro řidiče i cestující

Z dotazníkových šetření také vyplynulo, že se cestující musí „učit lépe znát jízdní řád“, protože při objednávkách je nezbytné sdělit požadovanou linku a spoj. Určitý prostor pro zlepšování je i mezi pracovníky informační kanceláře i samotnými řidiči. I pro ně byl systém novinkou a přesto musely zvládat informace o jeho funkčnosti.

Někteří starostové soudí, že bezhotovostní systém odbavování nebudou jejich obyvatelé příliš využívat a raději budou jízdenku platit v hotovosti. To se ale týká zejména lidí, kteří autobusy nejezdí tak často. Pro ty, co jezdí pravidelně, bude tento systém komfortnější a kromě snadného odbavení přinese cestujícím i zvýhodněnou cenu jízdného.

„Všechny připomínky jsme prodělali hned po jejich obdržení.

Se všemi starosty jsme se setkali zhruba každé dva měsíce. I to vzájemné komunikaci pomohlo. Pokud jde o úpravy jízdních řádů, nyní je systém odladěný a vyhovuje jak cestujícím, tak požadavku na oběh autobusů. Případné připomínky se pak vyhodnocují standardně při pravidelných celostátních změnách jízdních řádů,“ vysvětluje Karel Coufal.

Spokojené obce i kraj

Minibusy, které jezdí po méně frekventovaných linkách, už před lety zavedla dopravní společnost Postbus v Horním Rakousku.

„Lidé si na nový systém zvykli a spoje fungují. Musím poděkovat dopravci, se kterým se pravidelně scházíme a spolupracujeme,“ glosoval první zkušenosti s minibusy Pavel Souhrada, starosta Bernartic, v regionální příloze deníku Právo. Upozornil však, že systém se teprve rozjíždí, a na komplexnější hodnocení je proto zatím ještě brzo. Dobrý dojem mají zatím z nového systému i v Kostelci nad Vltavou. „Pokud vím, tak jsou lidé s autobusy na zavolání spokojeni a funguje to. Nezaznamenal jsem ani jedinou stížnost,“ konstatoval v deníku starosta Pavel Kos. Milevsko je jedním z menších regionů, ale přitom jde o velmi členitou oblast s množstvím málo osídlených míst. Před zavedením nového systému chybělo spojení i v časech na hlavních trasách kvůli zajíždění do míst, kde často ani nikdo necestoval a dopravu nepotřeboval.

Nyní pro cestující z těchto lokalit zajíždějí malé vozy a lidé na hlavních frekvencích jezdí přímo, rychle, bez zdržení a za nižší jízdné. Za rok provozu se tak podařilo ušetřit na 400 tisíc korun a cestující v hlavních směrech jezdí přímo bez zajížděk.

Hejtman Jiří Zimola říká, že systém minibusů na zavolání je pro Jihočeský kraj, který je druhý největší a přitom nejméně zalidněný, přínosný. Takový typ dopravy na „zavolání“ proto kraj zvažuje zavést i na Dačicku, Slavonicu, Novohradsku a Kaplicku, tedy v příhraničních oblastech s nízkou zalidněností.

V areálu Jitexu vznikly nové opravárenské dílny

Na šedesát autobusů, které akciová společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice používá ve svých prozovech v Písku a ve Vodňanech, má od července k dispozici nové opravárenské a servisní zázemí.

■ Písek

Vzniklo přestavbou menšího objektu v bývalém průmyslovém areálu textilky Jitex Písek. K dispozici zde jsou dvě montážní jámy a dvě odstavná stání se sloupovými zvedáky, sklad náhradních dílů, malá kancelář pro příjem externích zakázek a samozřejmě šatna a sociální zázemí pro pracovníky servisu. „Proti předchozím dílnám máme o jedno stání víc. Zvládáme zde kompletní opravy našich autobusů, včetně těch generálních, a také garanční servis pro společnost SORR Libchavý,“ říká mistr Petr Košatka. V pracovním týmu je šest zaměstnanců, především autoklempířů, automechaniků a elektrikářů. Některé speciální práce si pak firma najímá. K dispozici je zde třeba zařízení na výměnu pneumatik, vyva-



Odstavná stání se sloupovými zvedáky



Při kontrole

žovačka, zouvačka, dále plnička klimatizací nebo diagnostické přístroje.

„Každý autobus prochází drobnou údržbou alespoň jednou za měsíc. Po nich následují kom-



Petr Košatka

pletní prohlídky a výměna provozních kapalin,“ popisuje Petr Košatka a dodává, že práce je ve srovnání s minulostí složitější. „Dříve mechanik, když slyšel autobus, věděl, co mu je. Dnes to je mnohdy velké hledání. Třeba když motor nejde do otáček zhruba jednou za sedm dní, jako se to stalo nedávno. Motory mají vlastní řídicí jednotku, která komunikuje s dalšími řídicími jednotkami, a teď závadu hledáte... Je to mnohem složitější a i časově náročnější,“ poznamenává. I to byl důvod, proč firma investovala do nového servisního zázemí.

Nádraží v Kaplici se změní. Přestaví se nebo postaví nové

Po již stavebně dokončených budovách autobusových nádraží v Písku a ve Vimperku přichází na řadu modernizace autobusového nádraží v Kaplici. Zdejší provozní budova je ze všech nejstarší a jednoznačně potřebuje opravit a uvést do stavu, který by odpovídal současným požadavkům.

■ Kaplice

Přípravy na rekonstrukci jsou „papírově“ dokončeny. Investice je schválena a k dispozici je zároveň projektová dokumentace a stavební povolení. Právě zmíněné „stáří“ objektu, a tím i následný rozsah rekonstrukce, otevřely debatu o tom, zda nepostavit nový objekt, který by splňoval provozní nároky a požadavky a vytvářel odpovídající zázemí pro cestující. „Tuto možnost v současné době ve vedení společnosti ČSAD

AUTOBUSY České Budějovice diskutujeme. Jednou z hlavních otázek jsou samozřejmě investiční náklady,“ říká technický ředitel Zdeněk Hovorka. Možností se nabízí několik, ale základní koncept zůstává: jde o investici, která musí firmě a veřejnosti sloužit další desítky let. V každém případě však diskutuje o tom, zda se objekt zrekonstruuje nebo se postaví nový, musí skončit v letošním roce, aby bylo možné podle původního harmonogramu zahájit práce v roce 2013.



V příštím roce nádražní budova v Kaplici změní podobu

Amatérský sport vnáší do života řád a odpovědnost

Karel Coufal (1975) je obchodním ředitelem společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice od ledna 2010. Jako absolvent Střední školy elektrotechnické v Písku, později kvůli účetnictví, kterému chtěl přijít „na kloub“, zvládl další střední školu, píseckou Obchodní akademii. A pak při zaměstnání i Fakultu managementu Vysoké školy ekonomické se zaměřením na informatiku. A celou tu dobu, i když měl času sebeméně, ho provázela amatérský sport. Lední hokej, cyklistika, lyžování. Což koneckonců platí dodnes.

■ Písek, České Budějovice

„Sport je úžasný relax. Dostává vás mezi lidi, vnáší do života řád a odpovědnost. Dodnes jsem rád, že mě k němu rodiče někdy v pěti letech přivedli, ráno vozili na zimák a pak do školky a později školy. Bez takové podpory se žádné dítě neobejde ani dnes. Někdo mu přece první brusle musí nasadit a zavázat,“ vzpomíná s úsměvem. A říká, že za ty roky na sport zanevřel vlastně jen dva roky, v době „telecích let“, když mu bylo sedmnáct, osmnáct. Ale pak mu sport zase začal chybět. Tak se k němu rád vrátil.

Jako Písečák měl za vzor slavné místní hokejové rodáky - reprezentanty Lálu a Caldru. Sám to v dresu tehdejšího HC Jitex Písek dotáhl do juniorské extraligy. A pak, jak už řečeno, s hokejem na čas skončil. Mezi muže se vrátil na krajské úrovni v populárním Bostonu Kluky. Když klub po pár sezónách skončil, protože se prostě rozpadl, začal jezdit hrát krajský přebor do HC Vimperk, kde je dodnes.

„Sezónu máme krátkou. Od září do konce února. Dostanu se tak na jeden trénink a zápas o víkend. Ale pořád mě to baví, i když už jsem druhý nejstarší,“ říká postavou drobný, ale důrazný obránce. Do obrany se přesunul věkem.



Loni HC Vimperk vyhrál hokejový krajský přebor a Karel Coufal byl u toho



Volný terén je lepší než cyklostezka, říká Karel Coufal

Jako žák hrával v útoku. Jeho současní spoluhráči jsou hlavně studenti. Hodně kluků dělá také v sousedním Německu ve strojírenských fabrikách, kde se vyrábějí díly do automobilů. Všichni se hokeji věnují po práci a i zde platí, že sport zde drží při životě nadšenci.

„V novinách se píše jen o tom vrcholovém, ale bez tohoto podhoubí, by nemohl existovat. Bohužel mám o jeho budoucnost trochu obavy. Stát ho už moc nefinancuje a náklady padají na bedra funkcionářů a rodičů. Když ti první neseženou peníze od sponzorů, děti třeba končí s hokejem, který je pro rodiče drahý. Proto se mi líbí projekt Jardy Pouzara, který už sta-

ví novou, „levnou“ halu a chce vybudovat klub Budějovičtí lvi, v němž dá šanci všem klukům. I těm ze sociálně slabších rodin.“ Když Karel Coufal nehraje hokej, sahá na jaře a v létě po jízdě kole. Cyklistika ho chytla ještě jako kluka někdy ve čtrnácti. To si přestavěl „favorita“ po tátovi. Přestříkal rám, nasadil dvoutác a pětikolečko. Kdo ví, jak tyhle věci byly ve své době vzácné, pochopí radost, která dostavěné dílo provázela.

V posledních letech víc než „silnice“ ho ale baví horská kola. Časově jsou náročnější. Musí se skloubit s prací a s rodinou. A tak na kolo usedá hlavně o víkendech. Výhodou je, že hned za barákem se zvedají Písecké hory. Nemusí se nikam složitě přejíždět a cyk-

listům nabízejí příjemné útočiště a ohromný relax. Rád má ale i Šumavu v okolí Kvildy, Modravy, Zadova a přilehlé okolí Německa, nebo cesty podél Otavy a Vltavy až k Orlíku. Manželku cyklistika také chytla, a tak tráví hodně času na kole spolu. A dvouapůlletá dcera Barborka už má ve vozíku za kolem ujetých také pěkných pár stovek kilometrů.

„Raději než po asfaltové cyklostezce jedu ale volným terénem nebo po lesní turistické stezce. Ty dávají jistotu, že se tam, kde to neznáte, neztratíte,“ dodává.

Někdy, když se domluví s kamarády, si do práce v Českých Budějovicích přiveze kolo, a po jejím skončení nasedne a šlape domů do Písku. Po silnici přes Hlubokou, Temelín a Albrechtice to je nějakých 55 kilometrů. Cyklističtí kamarádi ale už objevili i delší trasu přes Dubné, Lhenice, Bavorov a Drahnice. Má kolem 75 kilometrů, ale na tu letos ještě nenašli čas. Na horském kole mají rádi trasu terénem opět přes Hlubokou na Dívčice, Záblatí a po loukách přes Záboří na Vysoký Kamýk nad Protivínem...

„Život bez sportu by byl fádni. Navíc kolektivní sport vytváří týmový duch, učí lidi spolupracovat, podporovat se navzájem a to se pak přenáší i do civilního života. Třeba v práci mám takovou atmosféru rád, protože přináší lepší výsledky a vede k cíli,“ uzavírá Karel Coufal.



Tentokrát jako „tahač“ vozíku s dcerou Barborkou

Ředitelka CK SATURN Helena Bečková se ohlíží za letní sezónou a říká:

Klienti nás vnímají jako důvěryhodnou cestovní kancelář

Přes negativní dopady ekonomické krize se CK SATURN zatím daří držet tržby na loňské úrovni. Více o tom v rozhovoru s její ředitelkou Helenou Bečkovou.

Hlavní část turistické sezóny je už za vámi a tak je možné bilancovat. Jak tedy rok zatím vypadá?

Letošní sezona není pro cestovní kanceláře jednoduchá. Svědčí o tom i bankrot některých z nich. Osobně ji považují za jednu z vůbec nejobtížnějších, protože dopady ekonomické krize na nás padly v plné výši. Zákazníci byli v kupování zájezdů opatrnější a víc vyčkávali na slevy na poslední chvíli. I proto jsme kvůli malému zájmu museli některé poznávací a cykloturistické zájezdy zrušit. Přesto jsme ale za osm měsíců roku nezaznamenali proti loňsku výrazný pokles tržeb.

Jak jste to dokázali?

Posílili jsme marketing a reklamu v médiích i našich autobusech. Od února do června jsme v regionálním Rádiu Orlický měli pravidelné pořady o cestování, tematicky zaměřené na zajímavá místa z naší nabídky. Dalším faktem, který nelze nezmínit, je větší důvěra zákazníků v naši cestovku. Ti nás vnímají jako důvěryhodnou a spolehlivou cestovní kancelář, která má své kapitálové zázemí v dopravní

firmě ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

CK SATURN se zaměřuje hlavně na letní sezónu, pobytové zájezdy do Chorvatska, Itálie a Španělska. O jaké destinace byl největší zájem?

Nabídka pobytových zájezdů opravdu tvoří přes padesát procent našeho obrátu. Jednoznačně největší zájem byl o chorvatský Jadran, který patří k nejkrásnějším a nejčistším mořím v Evropě. Na jeho pobřeží nabízíme ve více než 16 letoviscích ubytování v hotelech a apartmánech. Každý pátek vypravujeme autobus do severní a střední Dalmácie. Srovnatelný zájem s loňskem byl i o severní Itálii, zejména letovisko Lido di Jesolo, kde se poměrně dobře prodávaly i pobyty v hotelích vyšší cenové kategorie. Pokud jde o španělské pobřeží Costa Brava, zde jsme proti loňsku zaznamenali desetiprocentní propad. To si vysvětlují vzdáleností. Autobusem trvá cesta asi 24 hodin. To může být pro starší klienty a rodiny s dětmi docela problémem.



Helena Bečková

Jak si vedly cykloturistické zájezdy, které jsou vaší specializací?

Pozitivní je, že na cykloturistické zájezdy máme stálou klientelu, která s námi jezdí opakovaně každý rok. Proto se snažíme každoročně připravit dvě až tři novinky. Ty pak bývají v lednu a v únoru jako první vyprodané. Velmi dobře se letos prodávala Sardinie, Jižní Tyrolsko a Jižní Tyrolsko a Gardské jezero. Tady jsme pro velký zájem dokonce museli vypsát náhradní termíny. Na druhou stranu se ale některé akce pro malý zájem zrušily. Pokud jde o jednodenní cyklovýlety, kterých máme v nabídce 19, a které jezdíme pravidelně každou sobotu od konce dubna do konce září, tak ty se podařilo téměř všechny prodat a odjet.

Co zimní sezóna? Na jaké novinky se mohou lidé těšit?

Začátkem září vyšel zimní katalog s nabídkou jednodenních ly-

žařských výletů do oblíbených rakouských středisek Schladming, Zauchensee, Flachau, Obertrauen a Mauterndorf. Je v něm i nabídka termálních lázní, kde jsme pro velký zájem rozšířili nabídku do německého Bad Füssingu, kam ročně vypravíme více než 80 autobusů. Novinkou jsou termální lázně Bad Griesbach a v Bad Füssingu nejmodernější a největší lázně Johannesbad. V zimním katalogu nebudou chybět ani prodloužené víkendy do maďarských termálních lázní v Sárváru a Bükkfüdő. Ty vyhledává hlavně starší klientela. Kdo si chce zpříjemnit předvánoční čas, tomu je určena pestrá škála jednodenních adventních výletů do Rakouska a Německa. S prodejem jsme začali 10. září.

A letní sezóna 2013?

Už o ní samozřejmě přemýšlíme. Zákazníkům mohu slíbit novinky nejen u cyklozájezdů, ale i u prodloužených víkendů do termálních lázní ve Slovinsku. V květnu jsem se zúčastnila mezinárodního incomingového workshopu ve slovinské Krajinjské Goře a získala zde celou řadu cenných kontaktů pro další spolupráci. Z toho je vidět, že CK SATURN nestagneje, že svou činnost rozvíjí a myslí na své stále i nové zákazníky. Kdo s námi necestoval, měl by to zkusit. Nebude zklamán.

Firemní výlet do Rakouska - Vysoké Taury

I zaměstnanci cestovní kanceláře mohou někdy vyrazit na firemní výlet. Jako v případě CK SATURN. Pro ně ho připravili kolegové z rakouského Postbusu. Cílem byly Vysoké Taury, jedna z nejkrásnějších částí Rakouska. Start byl v Zell am See, stylově v provozovně Postbusu, jeho dílnách i u historických autobusů. Pak už z nedalekého Brucku mířila trasa vysokohorskou silnicí k nejvyšší hoře země Grossglockneru (3798 m.n.m.). Z vyhlídky Kaiser - Franz - Josefs - Höhe byla jako na dlani. Atrakcí tu jsou i všude přítomné rodinky svišťů. Někteří kolegové absolvovali část vysokohorské cyklotrasy, nazý-

vané příznačně Královská cesta, na kole. Jde o jednu z nejnáročnějších cyklotras v Rakousku se stoupáním až 12 procent.

Nocovalo se v Zell am See. Lázeňském městečku a středisku zimních sportů, které si oblíbila už císařovna Sissi. Ta se odtud vydávala na horské túry na blízký vrchol Schmittenhöhe a vlastně díky ní se místo stalo turisticky velmi oblíbené. V Zell am See dožil svá poslední léta také Ferdinand Porsche, významný konstruktér a zakladatel automobilek Porsche a Volkswagen.

Odtud se jelo do skalní soutěsky Liechtensteinklamm, jedné z nejdelších, nejužších a nejhlubších na území Alp. Počasí přálo a pro-



Účastníci zájezdu

cházkou po dřevěném chodníku skalní průrvou, na jejímž dně burácel vodní živel, stála za to. Včetně pohledu na Závojevý vodopád.

Příjemný a pohodový výlet se tak může stát tipem a inspirací i pro jiné firemní kolektivy nebo rodiny.

Jana Masáčková

Pro jízdu na linkách ČSAD AUTOBUSY České Budějovice už není třeba hotovost Dopravní karta zrychluje a usnadňuje odbavení

Akciová společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice uvedla počátkem září do života Dopravní kartu, která umožňuje bezhotovostní odbavení cestujících. To se tak zrychlí a zjednoduší.

České Budějovice

„Karta platí na všech našich linkách, které provozujeme. Tedy na 135 linkách příměstských a 12 linkách městské hromadné dopravy,“ říká Karel Coufal, obchodní ředitel společnosti. Jde o bezkontaktní čipovou kartu, na kterou si cestující dopředu uloží určitou finanční hotovost a kartu pak při



svoých cestách autobusem používá jako elektronickou peněženku. Zavedení této čipové karty odpovídá moderním trendům v dopravě a přináší řadu výhod. Vedle toho, že není třeba mít v kapse potřebnou hotovost, karta nabízí, právě v porovnání s platbou

v hotovosti, i výhodnější jízdné. Rodiče školáků nebo i starší lidé zase ocení, že v případě její ztráty stačí požádat o zablokování karty. Tím se zabrání jejímu zneužití a tedy se i ochrání zůstatek „načtené“ hotovosti. Ta se pak převede na novou kartu.

„Zavedení této novinky jsme věnovali hodně úsilí a jsme rádi, že se postupně dostává do života. Především lidé, kteří našimi autobusy pravidelně cestují, o ní mají zájem. Proto věříme, že se časem stane běžnou součástí cestování. Už fakt, že nemusíte čekat u řidiče na zaplacení a vrácení jízdného, je doslova k >nezaplacení<, jak se říká,“ poznamenává Karel Coufal.

O vydání čipové karty lze požádat na autobusových nádražích v Písku, Českém Krumlově, Pračaticích, Vimperku a v Kaplici a na provoznách společnosti ČSAD AUTOBUSY ve Vodňanech a v Milevsku. Další možnosti je objednávka prostřednictvím webu www.csadautobusy.cz

Cestujícím umíme nabídnout odpovídající komfort a přitom provozovat veřejnou dopravu úsporně a efektivně

(Dokončení ze strany 3)

Praxe je mnohem těžší než politika. Pomlouvám zhrzených se usmívám a nebojím se jich. Těm, kteří přicházejí o své politické jistě, nic jiného nezbyvá.

Uspějete-li v krajských volbách, nebude toho na vás moc. Jste přeče i čelným představitelem Jihočeské hospodářské

komory. Budete mít na všechno čas?

Právě proto, že jsem jednou z tváří krajské hospodářské komory, jsem vstoupil do politiky. Už dál nechci sledovat politickou naivitu v podobě podpory montážních hal a nákupních center, které ze svých podstaty kvalitní práci nabídnout nemohou. A co se týká času - je to jen o organizaci práce a času, který všemu věnujete. A věřte,

že jsem v práci víc než osm a půl hodiny.

Vše stíhám zejména díky svým skvělým spolupracovníkům a tolerantní rodině.

Co vás tedy do konce roku ještě čeká?

Pominuli krajské volby, pak hlavně práce. Ve společnosti ČSAD AUTOBUSY dál rozšiřujeme úspěšný projekt „autobusů na za-

volání“ do příhraničních oblastí na Kaplicku a Vimpersku. Byli jsme první v republice, kdo tento systém zavedl a nejlepší vizitkou je, že ho nyní přejímají i jiní dopravci v kraji a mimo něj. Argumenty jsou totiž jasné: rozšířili jsme dopravní systém z 900 tisíc na milion ujetých kilometrů ročně a snížili jsme náklady o 400 tisíc korun. Nikomu jinému se to v republice nepodařilo.

Zákazník musí mít dobrý pocit z cestování i firmy

(Dokončení ze strany 1)

Jak velkou roli pak hraje cena jízdného?

Ve veřejné dopravě jsou v Evropské unii vesměs všude dotované. Proto se v Česku nebo v Rakousku drží na úrovni, kterou cestující akceptují, i když provozní náklady dopravců mají tendenci stále růst. Tlak na snižování nákladů je pro celou unii společný. Proto velmi záleží, jak je doprava efektivní, jak jsou postavené jízdní plány. Lepší organizace, optimalizace jízdního plánu, tam lze vždy na-

lézt úsporu. Také menší autobusy přinášejí profit. Důležité je investovat také do školení řidičů, sledovat jak efektivně jezdí a nepoškozuji firmu.

Přemýšlíte i v této době o příhraniční spolupráci?

Obchodní jednání se vedou, i když ekonomická situace stává jim mnoho nepřeje. Ale o rozšíření spolupráce v příhraničních regionech stále přemýšlíme. Jsem přesvědčen, že investovat do podobných podniků se zemím z řady důvodů vyplácí.

CK SATURN zakázila prodej zimních zájezdů a výletů. Katalog Vám na požádání rádi zašleme.
Více informací na www.cksaturn.cz

lyžařské výlety
termální lázně
adventní výlety

ZIMA 2012/2013