



Veřejná doprava může být efektivní

Uplynulý rok 2014 byl pro nás velice náročný. Dál dochází ke snižování tržeb - stále se projevuje posilování konkurenční individuální dopravy oproti veřejné - a při snazší dostupnosti osobních vozidel, není snadné tomuto vývoji konkurovat.

Ale také díky konkurenci si uvědomujeme důležitost zrychlování veřejné dopravy z pohledu jízdní doby, například napřimováním tras, omezením zbytečných zajištění, a stále považujeme za nutnou modernizaci našeho vozového parku. A to nejen prostou obnovou dopravních prostředků, ale i modernizací vozidel.

U nových dálkových autobusů již považujeme za standard možnost dobíjení telefonů a tabletů u každého dvousedadla, stejně jako připojení k Wi-Fi síti. Tento standard budeme postupně zavádět i u důležitých páteřových linek.

Další naší podnikatelskou aktivitou je provozování Cestovní kanceláře Saturn. Pro rok 2015 máme připravenou bohatou nabídku zájezdů a to ve dvou letních a jednom



Jednou z posledních investic bylo zprovoznění budovy na autobusovém nádraží v Kaplici v samém závěru roku 2014.

zimním katalogu. Druhý katalog pro letní, resp. celoroční sezónu, nese název Gold Saturn a nabízí velmi atraktivní tipy na dovolenou ve vybraných destinacích v Itálii, Německu, Rakousku, Maďarsku, Slovensku a České republice.

Tváří naší společnosti pro letošní rok se stala Gabriela Bártová - Dvořáková, která služby naší kanceláře, společně s manželem Václavem Noidem Bártou, využívá.

Vážení kolegové, přátelé a naši obchodní partneři, ještě jednou

Vám přeji úspěšný rok 2015, bezpečné cestování a mnoho krásných zážitků nejen na dovolené!

Vladimír Homola, generální ředitel
ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice

Linkovými autobusy loni cestovalo 6,5 milionů lidí

V roce 2014 autobusy akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice na 132 pravidelných linkách na území Jihočeského kraje cestovalo celkem 6,5 milionů cestujících. Oproti roku 2013 to je o dvě procenta méně. Měřeno počtem ujetých kilometrů je to ale stejně.

V rámci takzvaného závazku veřejné služby firma působí hlavně na Písecku, Českokrumlovsku, Prachaticku a Vodňansku, s malými zajištěními do Západočeského a Středočeského kraje. Na jednotlivých linkách přitom

bylo dohromady ujeté 7,4 milionů kilometrů.

Součástí závazku veřejné služby jsou také pravidelné linky, obsluhující částečně nebo úplně intravilány měst. Tím do určité míry nahrazují městskou dopravu. Jihočeský kraj, jako objednatel veřejné dopravy, však postupně přechází k modelu, kdy typicky městské linky by měly hradit samotné obce, jako je tomu například v Písku, Táboře, Českých Budějovicích, Jindřichově Hradci. Letos k tomu přistoupil jako první Vimperk, kde místní linka, obsluhující

obytné části s nemocnicí, školami, autobusovým nádražím a průmyslovou zónou, je už hrazena z rozpočtu města. Dalším z měst, uvažujícím o změně, je Milevsko.

V zájezdové dopravě loni autobusy společnosti přepravily 168 tisíc cestujících a ujely 1,1 milionů kilometrů. Meziročně jde o podobný počet přepravených osob, také díky obnově vozového parku o tři nové vysokokapacitní autobusy pro 57 osob. S vysokým standardem kvality služeb a novými zákazníky chce firma počet klientů zvyšovat.

„Náš systém dopravní obslužnosti je velmi propracovaný, ale přesto v něm vidíme ještě drobné rezervy. Proto loni došlo k drobným úpravám jízdních řádů, které uspoří tři vozidla při zachování dopravní obslužnosti. Tedy bez toho, aniž by omezení pocítily cestující na nejméně využívaných spojích, kterých se tyto změny týkají,“ říká Karel Coufal, obchodní ředitel společnosti. Systém linek a spojů je však živý systém a drobné změny jízdních řádů budou proto pokračovat i letos.

Stefan Winkelbauer:

Veřejnou dopravu zatraktivní silnější propojení regionálních a městských autobusů s železnicí

Veřejná doprava má v každé zemi své zvláštnosti. Také dopravní koncepce Česka se od té rakouské liší. Co byste změnil k lepšímu?

Silnější propojení regionálních autobusů, městských autobusů a železnice by z pohledu cestujících mohlo zvýšit atraktivitu veřejné dopravy v porovnání s „plošnou“ automobilovou dopravou. Přitom však nesmí být ohroženy silné stránky stávajícího systému.

Co byste naopak převzal, kdyby to šlo, a využíval v Rakousku?

Právě zmiňované silné stránky, ke kterým řadím roli dopravních firem při plánování nových dopravních koncepcí společně s Jihočeským krajem a všemi dotčenými stranami. Díky tomu lze zabránit chybám, které vznikají při plánování samotnými „objednateli“, jak se to částečně praktikuje v Rakousku.

Moc se to nikde nezdůrazňuje, ale poté, co se vlastníkem firmy stal Postbus, začalo ČSAD výhradně nakupovat autobusy ve vyšším standardu. Tedy i s klimatizací a vysokými sedačkami. Proč jste se vydali touto cestou?



Stefan Winkelbauer

je předsedou dozorčí rady

akciové společnosti

ČSAD AUTOBUSY

České Budějovice.

V ní zastupuje zájmy jediného akcionáře, rakouské společnosti ÖBB-Postbus GmbH.

Ta má sídlo ve Vídni.

Jak roste motorizace, v Česku o 25 procent za deset let, má stále větší počet cestujících na výběr mezi autem a autobusem. Ve střednědobém horizontu si mů-

žeme zachovat konkurenceschopnost právě tímto vyšším standardem vybavení autobusů.

Co dalšího pro své zákazníky chystáte?

Je potřeba říct, že příslušné iniciativy vycházejí od představenstva a my v dozorčí radě máme kontrolní funkci. Přesto se v ní nad rámec zákonných úkolů, respektive úkolů určených stanovami, aktuálně diskutuje o modernějším vystupování na trhu. Úvahy sahají od nového loga přes modernizovanou autobusovou nádraží až po kritické zjišťování ne- hospodárných dopravních výkonů, aby se převedly finanční prostředky do obnovy vozového parku.

Jak do toho zapadá podpora dopravy na CNG?

Dosavadní zkušenosti jsou velmi dobré, i když na konečný úsudek je ještě příliš brzy. Management přesně sleduje spolehlivost a provozní náklady. V plánování vycházíme z toho, že podíl vozidel s pohonem na CNG se v příštích letech bude průběžně rozšiřovat. Budou se však nakupovat také nové autobusy s naftovým pohonem.

Stejně zajímavé je i nasazování malých autobusů. Jak jsou cestující spokojeni?

Nasazování malých a středně velkých autobusů je na určitých linkách a směrech smysluplné. Ale plánování nasazování je komplikovanější. Musí se například přesně odhadnout počty cestujících a špička jejich poptávky, protože malé autobusy mají přirozeně menší rezervy jako třeba míst k stání. Z ekonomického hlediska se však každopádně vyplatí. A zákazníci? Ti jsou převážně spokojeni, koneckonců jsme nakoupili moderní nová vozidla.

Doprava je docela věda a kumšt. Vnímáte ji víc jako vědu nebo kumšt?

To je zajímavá otázka. V Rakousku jsme léta měli Spolkové ministerstvo vědy, dopravy a kultury! Kvůli nezbytnému zdůvodnění podnikatelských opatření vidím větší blízkost k vědě. Vždy je ale nutné dávat pozor, aby se úkoly neanalyzovaly za každou cenu a aby se připustila také kreativní řešení.

Modernizace vozidel. Trend, který se nikdy nezastaví

Přijede-li pro cestující moderní autobus, ti to dokážou ocenit. Vědí, že je čeká pohodlná jízda. Dopravce pro změnu snižuje náklady na opravy a provoz, a také splňuje přísné emisní limity. Trh dopravních služeb už je takový. A dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice mu jde řadu let naproti.

Během posledních let firma obměnila významnou část svého vozového parku a letos v tom systematicky pokračuje. Během roku 2015 a v prvním čtvrtletí roku 2016 pořídí 17 nových autobusů. Část z nich bude nízkopodlažních a část v „plynové verzi“ na CNG. Všechny firma nakoupí prostřednictvím vyhlášených veřejných zakázek.



Nový autobus Mercedes Benz Tourismo jezdí v provozu Prachatice.

V této době budou rovněž pořizeny další autobusy pro dálkovou a zájezdovou dopravu ve dvou a třínápravových verzích, které nahradí používaná a už ne zce-

la vyhovující vozidla. První dva, třínápravové autobusy Mercedes Benz Tourismo 17 RHD, byly již pořízeny v závěru loňského roku. Modernizace vozového parku je



Pohled na moderní interier.

prostě trend, který se nikdy nezastaví. Umožňuje vyřazovat nejstarší a provozně náročné autobusy a snižovat tak provozní náklady.

Peter Schmolzmüller:

Ve velké firmě může být člověk úspěšný pouze jako součást týmu

Dosud jste byl předsedou dozorčí rady. Co pro vás znamená přechod do čela představenstva?

Především nový druh odpovědnosti, protože tahle pozice vyžaduje každodenní nasazení. Ale za téměř deset let v čele dozorčí rady firmu velmi dobře znám. Seznámil jsem se s angažovanými zaměstnanci na místech řidičů, v dílnách, správě a managementu i se všemi souvisejícími procesy.

S jakou představou, vizí, jste vedení firmy převzal?

Mnohé dozorčí rady mají sklon k přílišnému vměšování do operativního chodu firmy. V ČSAD AUTOBUSY jsme dosud měli vysoce zodpovědný a aktivní management, který dozorčí radu sám obsáhl informoval. Díky tomu jsme neměli potíže soustředit se na zákonné úkoly, resp. vlastnické zájmy. Jako předseda představenstva bych v této úspěšné cestě chtěl pokračovat.

Jaké tedy máte priority?

Jako autobusovému dopravci se nám musí dařit permanentně zatraktivňovat veřejnou dopravu a tím oslabit trend přechodu na dopravu auty. Přitom je důležité, abychom společně s Jihočeským krajem, obchodními partnery a cestujícími ještě víc dbali na to, jaká doprava je na jakém místě zapotřebí. S jakou intenzitou a s jakou velikostí vozidel. Částečně dává smysl nasazovat v řidčeji obydlených oblastech malé nebo střední autobusy a místo toho zhušťovat frekvenci velkoprostorových autobusů podél hlavních dopravních tepen. Zde bychom v úzké koordinaci s Jihočeským krajem, obchodními partnery a cestujícími mohli realizovat smysluplné nové plány.

Jak se mění trh v Česku a Rakousku? Objevují se nové trendy?

V Česku aktuálně roste stupeň motorizace podobně silně, jako v Rakousku v letech 1980 až 2000. Veřejná doprava tehdy ztratila velké podíly na trhu. Až s výrazným růstem cen pohonných hmot od roku 2007 jsme dokáza-



Peter Schmolzmüller

se loni v lednu stal předsedou představenstva akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice

li opět stabilizovat počty cestujících. V Česku však pokles počtu cestujících dál trvá. Proto se

nám musí ještě víc dařit upozorňovat na výhody cestování autobusem. Autobus je koneckonců nejbezpečnějším a cenově nejvýhodnějším silničním dopravním prostředkem, a to zcela bez stresujícího hledání parkoviště.

Je to v silách společnosti změnit?

Ano, prostřednictvím dobré nabídky jízdních řádů, s vozidly způsobenými potřebám, a kompetentními řidiči. Ale vyžaduje to stejně jako dosud vysoké úsilí na politické úrovni, protože plošnou a cenově atraktivní veřejnou regionální dopravu lze zajistit pouze s finanční pomocí veřejného sektoru. V tom se český dopravní trh neliší od zbytku Evropy.

Dorazí propojování různých druhů veřejné dopravy i do Česka?

Systémy integrované dopravy podle střeoevropského vzoru mohou při dobré přípravě při-

spět ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy. Rozhodující pro úspěch je však také využití stávajícího know-how železničních a autobusových dopravců, kteří dosud působí na trhu. Zde se v současné době v Evropě dělá mnoho chyb v oblasti výběrových řízení.

Jak se podle vás bude vůbec veřejná přeprava vyvíjet?

Pokud se nám podaří dál zatraktivňovat dopravní nabídku a vytvořit smysluplnou síť, může se veřejné dopravě podařit udržetelný vzestup. Výrazně se to projevuje v regionu Vídně. Podíl veřejné dopravy tam v modálním splitu stoupl z 29 procent v roce 1993 na 39 procent v roce 2012. Současně klesl počet osobních automobilů na domácnost.

Jakou životní zkušenost pokládáte za nejcennější?

Ve velké firmě může být člověk úspěšný pouze jako součást týmu.

Pestré služby cestování zatraktivňují, spoje na zavolání zase zlevňují

Autobusy vybavené pro nabíjení tabletů či telefonů, wi-fi síť, elektronické jízdné z předplacených karet nebo přibližování autobusových zastávek k těm železničním, to všechno jsou služby, s nimiž se cestující setkávají na linkách společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Začalo to v roce 2010 právě vybavením autobusů volně přístupným internetem a pokračuje stále. V roce 2011 se přidaly pohodlné elektronické platby za jízdenky, nebo třeba možnost objednávání spojů na zavolání. Loni v říjnu například ve Vodňanech vznikla nová autobusová zastávka u výpravní budovy Českých drah. Cestující, kteří využívají oba druhy veřejné dopravy, tak mají snadnější a rych-

lejší přestup z vlaku na autobus a naopak.

„Dnes to je opět evropský trend, zlepšující kvalitu dopravní obslužnosti. Tam, kde to lze, a jsou pro to podmínky, tomu jdeme vstříc,“ říká Karel Coufal, obchodní ředitel společnosti. Podobná zastávka vznikla už dříve i v Českém Krumlově u vlakového nádraží a firma ještě jedná, aby zde mohla krátkodobě odstavovat své autobusy. Tím by zajistila ještě lepší dopravní návaznost na příjezdy vlaků a přepravu cestujících do města a dalších částí českokrumlovského okresu. Doslova revoluční novinkou, která v Česku do té doby neexistovala, bylo zavedení autobusů na zavolání v okolí Milevska v dopravní sezoně 2011/12. Projekt tehdy zahrnoval až 215 tisíc kilometrů roč-

ně na zavolání. Tyto spoje byly v pravidelných časech k dispozici všem cestujícím, ale vyjely pouze v případech, že si je vyjely „objednat“. Tedy informoval dispečink, že s nimi bude cestovat. Během let prošel systém několika úpravami, které dále zlepšily komfort objednávání i ekonomiku provozu. Zavedena byla bezplatná telefonní linka i možnost objednat spoj přímo u řidiče. Tento systém funguje dodnes a v Česku ho převzaly i některé další dopravci.

„Ze zkušenosti ž víme, že objednaných spojů je přibližně 35 procent z celé nabídky. Zjednodušeně řečeno to znamená, že 65 procent spojů, které dříve musely jet, již tedy nemusí vyjíždět,“ vysvětluje Karel Coufal.

Jiří Borovka: Smluvní dopravce nutíme, aby ve veřejné dopravě stále zefektivňovali provoz

Jak jste se dostal k dopravě?

Dlouho jsem dělal územní plánování na českobudějovickém magistrátu, kde jsem byl poslední roky vedoucím územně analytického oddělení. V roce 2011 přišla nabídka jít pracovat do Jikordu. Vzal jsem ji jako výzvu s velkým očekáváním nových zkušeností a zúročením dosa-
vadní praxe.

Čím jste zde prošel?

Nastoupil jsem do tandemu s docentem Žemličkou, který stál u založení Fakulty managementu v Jindřichově Hradci, která později přešla pod pražskou VŠE, a zároveň je uznávanou autoritou v dopravě. Nyní zastávám jak funkci jednatele, tak ředitele. A musím říct, že jsem byl po nástupu překvapen velkou odbornou erudicí kolegů.

Kudy se bude JIKORD ubírat?

Nové výzvy ukáže analýza integrovaného dopravního systému. Kdyby pro jeho zavedení byly v kraji podmínky, JIKORD by musel přijmout další pracovníky. Zatím jich máme sedm a jsme hluboce pod českým průměrem podobných koordináčních pracovišť v krajích, kde je průměr dvanáct lidí. Další prostor k rozvoji dává i společné pracoviště s českobudějovickou Vysokou školou technickou a ekonomickou. V letošním roce chceme zavést jednotnou krajskou jízdenku pod obchodním názvem JIKORD+. Umožní cestovat na jeden jízdní doklad po celém kraji. Slibujeme si, že ji především budou využívat turisté a rodiny s dětmi na víkendové výlety.

Co vás čeká v dalších letech?

Například integrace oblasti Českobudějovicka. Společné výstupy Jikordu a VŠTE naznačují, že u této oblasti je vhodné začít s integrací dopravy a předpokladem nejlepší efektivnosti. Nejsme zastánci rázo-



Jiří Borovka

odpovídá za dopravní obslužnost v Jihočeském kraji a zastřešuje společnost JIKORD (Jihočeský koordinátor dopravy), jejímž je ředitelem a jednatelem

vě plošné celokrajské integrace, chceme integrovat postupně. Nejen že budeme mít adekvátní zpětnou vazbu, ale i cestující veřejnost bude mít postupně možnost seznamovat se s IDS a jejími výhodami. V některých krajích nemělo plošné zavedení IDS očekávaný efekt. Náš záměr je jediný - zastavit klesající trend využití hromadných prostředků.

Co vy a veřejná doprava?

Spíš znám tu zahraniční, protože cestování je moje velké hobby a zatímco doma jezdím vesměs autem, v cizině vždy vyzkouším místní hromadnou dopravu. Znáám třeba i thajskou a vietnamskou železnici, chystám se na ruskou Transsibiřskou magistrálu, po jejíž jižní větvi se chci dostat do Pekingu.

Máte zpětnou vazbu?

Velmi důkladnou. V Jikordu máme propracovaný systém kontroly smluvních dopravců a ročně děláme na 500 kontrol železničních a autobusových spojů. A musím říct, že sankce, je-li k nim důvod, byly citelné. Až do 200 tisíc korun. Ve správním řízení je vyměřuje odbor dopravy a silničního hospodářství. Jsem ale opravdu rád, že jejich počet klesá a snižuje se i jejich výše. Znamená to, že represe pomohly a dopravci se už cíleně zaměřují na kvalitu služeb, jak ji požadujeme ve smlouvách. Ukazují nám to i ankety na našem webu, které pořádáme pro cestující zhruba jednou za dva měsíce.

Jihočeský kraj ročně veřejnou autobusovou dopravu podporuje zhruba 430 miliony korun. Stačí to?

Máme jedenáct smluvních autobusových dopravců a jejich požadavky na dotace se meziročně

zvyšují v procentech. Chápu, že pohonné hmoty něco stojí, stejně jako nové autobusy a podobně. Ale každý máme svůj strop. Proto se při jednáních bavíme jen o racionálním navýšení kompenzací o inflaci, které musí odpovídat schválenému dopravnímu plánu.

Lze za prakticky stejné peníze, ujet víc?

Hospodaříme s veřejnými penězi a každý náš smluvní dopravce potvrdí, že je u dopravní obslužnosti nutíme k tomu, aby zefektivňovali provoz. To je věc, která tady do roku 2010, tedy doby než vznikl JIKORD, systémově nastavena nebyla. Řešil to odbor dopravy a silničního hospodářství, jehož posláním je výkon státní správy. Zatímco JIKORD zastává činnost samosprávné, které mu svěřil kraj. A na projektu s ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, se kterým jsme zavedli takzvané autobusy na zavolání, jsme si ověřili, že to možné je. Tedy ušetřit peníze, přitom nijak neomezit počet spojů a kvalitu veřejné dopravní služby rozšířit. Těch kilometrů ročně v kraji naši smluvní partneři ujedou kolem 19,5 milionů. Nově jsme zavedli autobusy na zavolání v oblasti Vlachova Březí. Každoročně nasazujeme malokapacitní autobusy tam, kde je malá frekvence.



Rychlá a pohodlná veřejná doprava zajímá cestující především.

Vladimír Homola: Integrovaná doprava má smysl, když dopravní systémy na sebe navazují

Co firmu letos čeká?

Stále chceme být efektivnější v přepravách a nabízet lepší služby. Proto chceme napřímit další páteřové linky, aby se naše spoje zrychlily a pro cestující byly pohodlnější a atraktivnější. S tím souvisí i další modernizace vozového parku a zlepšování služeb. Tedy žádné organizační kotrmele, ale stabilita a funkční veřejná doprava. To je to, co nás a naše akcionáře, zajímá.

Pojďme to rozebrat. Začneme autobusy.

Teď se zaměřujeme hlavně na obnovu naftových autobusů, což už jsme dlouho nedělali. Obnovujeme i vozidla na dálkových linkách, aby byly luxusnější, uzpůsobené i na dobíjení mobilů nebo tabletů u každé sedačky. Vozový park a dopravní technologie prostě musí odpovídat potřebám obyvatel.



Vladimír Homola,
generální ředitel
dopravní společnosti
ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice

někud jinou představou o cenách, než kterou jejich výrobci zatím nabízejí. Jejich nabídky pokládáme za přemrštěné, a proto jsme výběrové řízení z roku 2014 přesunuli na rok 2015.

Co dalšího chcete?

Rozšířit opravárenské služby i pro externí zákazníky a dopravce, stejně jako nabídku naší Cestovní kanceláře Saturn, a pokročit ve vylepšování autobusových nádraží. Tam, kde je i železniční doprava, chceme vytvářet dopravní terminály. S nimi počítá i strategie Evropské unie a budou mít její finanční podporu. Ale shodnout se na tom musí nejen dopravci, ale také města a kraj. Čeká nás tady ještě hodně práce.

Co soudíte o integrované dopravě?

Když obsahuje to, co to slovo obnáší, pak je skvělá. Když se ale zjednodušuje jen na společ-

nou jízdenku u různých dopravců, pak mi to připomíná scénu ze Švandrlíkových Černých baronů. Tam major Haluška, řečený Terazky, povídá: vojín Kefalín, a čo si predstavujete pod slovom absurdný?

Jak to myslíte?

Integrovaná doprava má smysl, když dopravní systémy na sebe navazují a to včetně individuální přepravy osob. Integrovaná doprava jsou záchytná parkoviště, ve větších městech přestupní dopravní terminály, jednotné odbavení cestujících. Cílem má být zrychlení veřejné dopravy a efektivnější využití finančních prostředků, které se do ní vkládají. Dnes je doprava o mnoha souběžích, o zajištění někým, kam by dopravu mohl dělat souběžný vůz. Prostě aby měla smysl. Jenom tak může být pro lidi atraktivní.

Autobusy na stlačený zemní plyn posilují vozový park

Vozový park akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice je už bohatší o 16 autobusů s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG). Nasazovány jsou na linkách v Písku a Českém Krumlově, kde jsou na toto alternativní palivo vybudované veřejné plnicí stanice. Na pravidelné lince jezdí i v provozech Milevsko a Vodňany a chystají se na Kaplicko.

„Vozový park se autobusy na stlačený zemní plyn obnovuje už několik let. S každou další veřejnou plnicí stanicí se možnosti rozšiřují, ale bohužel jich stále není mnoho. Ty, co jsou v Písku a Českém Krumlově, vznikly jen díky našemu zájmu a aktivitám společnosti MOTOR JIKOV Strojírenská. Chybí tady jasný regionální koncept, který by jejich vznik podporoval ať už z jakýchkoliv



Nové plynové autobusy začaly jezdit v závěru loňského roku i v Českém Krumlově.

zdrojů,“ říká obchodní ředitel Karel Coufal.

Pohon na CNG je ekonomický a nezatěžuje prostředí exhalacemi a spaliny jako naftové motory. Hlavně pak prachovými částicemi, což zlepšuje životní prostředí v daném městě. Náklady na provoz autobusu na CNG jsou

ve srovnání s klasickými palivy prakticky až o 30 procent nižší. Trochu náročnější je servis vozidel, který mírně tuto úsporu snižuje, ne však zásadně. Jinak řečeno, u používaných typů CNG autobusů je prokazatelná úspora od 1,50 Kč do 3,50 Kč na ujetý kilometr podle velikosti autobu-

su. U autobusů s vyšší spotřebou je tedy rozdíl nákladů na pohonné hmoty větší. Vedle toho pořízení plynových autobusů také dochází k omlazení vozového parku a zvýšení podílu nízko-podlažních autobusů.

Vedle chybějící CNG infrastruktury ale rychlejšímu rozvoji této dopravy vadí stále vysoké pořizovací ceny. Autobus na CNG je až o milion korun dražší než ten, jezdící na naftu.

V Česku nyní jezdí zhruba 500 CNG autobusů, což jsou pouze 2,5 procenta ze všech, které jsou zde v provozu. Jde tedy jen o zlomek a má-li se tento poměr zásadně změnit, podporu na pořízení CNG autobusů potřebují nejen dopravci, ale také města. Zvláště, když míra urbanizace v Česku dosahuje 73 procent a negativnímu působení emisí z městské dopravy je tak vystavena většina obyvatel.

Antonín Krák: Prioritou je doprava občanů do zaměstnání, škol, úřadů či k lékaři. Ale nezapomínáme ani na turisty

Na co při zajišťování dopravní obslužnosti sázíte?

Filozofie Jihočeského kraje vychází ze schváleného Plánu dopravní obsluhy území v letech 2012 – 2016. V něm jde hlavně o zajištění potřebného rozsahu dopravní obslužnosti veřejnou dopravou a zlepšení její kvality. Prioritou je doprava občanů do zaměstnání, škol, úřadů či k lékaři, nezapomínáme ani na návštěvníky regionu, protože rozvoj cestovního ruchu má velký význam pro hospodářství kraje.

Co zvažujete při objednávce rozsahu dopravy?

Musíme zvažovat členitost i rozlehlost kraje a rozložení obyvatelstva. Zatímco náš kraj je rozlohou druhý největší v republice, hustotou obyvatel se řadí na poslední příčku. To je důvod, proč je velmi náročné zajistit financování potřeb a požadavků našich obcí a občanů.

Jaké má kraj, jako kupující, požadavky na dopravce? Mění se?

Dopravci v kraji mají uzavřeny



Antonín Krák, radní Jihočeského kraje pro dopravu. Za odvětví, dotýkající se statisíců lidí, je odpovědný už druhé volební období

desetileté Smlouvy o závazku veřejné služby, do prosince 2019. Tím je zajištěna stabilita provozu a vytváří se prostor pro postupnou obnovu vozového parku. Smlou-

vy obsahují rovněž požadavky na kvalitu přepravy. To se ve veřejné linkové dopravě týká jak vozidel, tak i řidičů. Určují například maximální a průměrné stáří vozového parku a vybavení autobusů či autobusových označků. V případě nedostatků pak dopadají na dopravce smluvní sankce.

Jak se s tím dopravci vyrovnávají?

Musí, chtějí-li od nás práci. Chceme třeba po nich, aby na linkách či spojích s nízkým počtem cestujících nasazovali ekonomicky výhodnější malokapacitní autobusy a lépe se koordinovaly návaznosti mezi jednotlivými dopravními obory. Vyžadujeme i nasazování nízkopodlažních autobusů, které jsou vhodnější pro přepravu osob s omezenou pohyblivostí.

Funguje zde konkurence?

V současné době máme ve veřejné linkové dopravě 11 smluvních dopravců. To je dostatečný počet, aby v případě problémů u některého z dopravců byla dopravní obslužnost regionu zajištěna

bez přerušení. Nejedná se nám v první řadě o konkurenci, ale o vzájemnou spolupráci dopravců, například v návaznosti spojů, ale i v případě mimořádných událostí.

Jak ze srovnání vycházejí ČSAD AUTOBUSY České Budějovice?

Pro nás to je největší smluvní dopravce v kraji, který pokrývá přes třetinu objednávaných výkonů. Oceňujeme přitom obměnu vozového parku, využívání nových technologií a zefektivňování provozu. Například zavedením spojů na zavolání nebo nasazováním autobusů, jezdících na stlačený zemní plyn (CNG). Spojce na zavolání jsou pro kraj výhodné v tom, že hradí pouze ty, kdy autobus opravdu vyjede, tedy když o ně cestující požádá. Bereme to jako alternativu, doplněk ve veřejné dopravě, který nelze využít všude, ale do řídké osídlených oblastí kraje se hodí. V kombinaci s malokapacitními autobusy jde o další možný nástroj k zachování současné dopravní obslužnosti kraje, aniž by nás to stálo miliony navíc.

Charitativní projekt Šťastná hvězda pomáhá potřebným

Charitativní projekt Šťastná hvězda má za sebou dva ročníky. Zatímco v roce 2014 zažil v čase adventu svou jihočeskou premiéru, letos navázal úspěšným pokračováním. „Jsme spokojeni. Jde o nový charitativní projekt, kterým podporujeme potřebné a zároveň zdůrazňujeme společenskou roli a odpovědnost naší společnosti.“ říká Karel Coufal, obchodní ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Vloni projekt vynesl 37 tisíc korun, letos pak bezmála 39 tisíc korun. Do charitativní akce se zapojily stovky cestujících a občanů, včetně mnoha zaměstnanců ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, kteří si v autobuse Šťastná hvězda kupovali samo-



Antonín Krák při premiéře charitativního projektu.

lepky hvězdiček v hodnotách desítek i stovek korun a se svým přáním je pak lepili na vozidlo.

Loni se vybrané prostředky rozdělily mezi rodinu třináctileté Zuzanky Lávičkové z Větrní, která od narození trpí dětskou obrnou

spastické formy, a oddělení neonatologie Nemocnice České Budějovice. Zatímco Zuzanka mohla díky tomu podstoupit potřebná rehabilitační cvičení, pomáhající k jejímu velikému cíli, zbavit se invalidního vozíku, neonatologie z daru za-

koupila speciální „pelíšky“ pro předčasně narozené děti. Ty jim umožňují se cítit, jako by byla stále v bříšku maminky.

Výtěžek letošní sbírky organizátoři předali počátkem února kojeneckým ústavům ve Strakonici a v Kamenici nad Lipou. Ty se starají o děti od narození do tří let.

„Každý, kdo si hvězdičku zakoupil, má naše uznání, protože pomohl dobré věci. Vážíme si podpory všech a děkujeme za všechny vzkazy a přání na hvězdičkách. Zvláště když byla věnována dětem a lidem, pro které je náš projekt určen,“ uvedl Karel Coufal. Na jeho pořádání se podílí rovněž společnost JIKORD, Jihočeský kraj a Cestovní kancelář Saturn.

Nádraží se stávají skutečnou vstupní branou do měst. Mění se zázemí pro cestující i řidiče

Člověk nemusí být zrovna pamětníkem, aby ocenil měnící se podmínky na autobusových nádražích společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Jejich modernizace totiž spadá do několika posledních let a stála miliony korun.

Především cestující v Prachaticích, Písku, Vimperku a Kaplici se díky tomu dočkali zázemí, které veřejnou dopravu příjemněji. A s nimi i řidiči autobusů, kteří tím získali rovněž nové zázemí. Především odpočinkovou místnost či místo, kde mohou přenocovat.

V Písku prošlo v první fázi rekonstrukcí sociální zařízení v prvním podlaží a celá část pro veřejnost. Ve druhé pak i část 1. podlaží pro zaměstnance. „Veřejnost má k dispozici sociální

zázemí, čekárnu, kde má i přístup k informacím o veřejné dopravě,“ říká technik Zdeněk Hovorka. V budově jsou nová okna a vstupní automatické dveře. Občerstvení zajišťují automaty. Ve Vimperku se zateplil plášť budovy a střecha a rekonstrukcí prošla celá odbavovací hala, která získala automatické vchodové dveře z obou stran, obdobně jako v Písku. V celém objektu byla vyměněna okna, kompletní rekonstrukcí prošlo i vstupní schodiště z nástupiště a rovněž čekárna byla nově vybavena. V Kaplici prošlo nejdříve změnou autobusové nádraží, kde se upravila stání a odjezdů a plochy nádraží a nástupiště. Na to navázala rekonstrukce nádražní budovy, která znamenala posta-

vit zcela novou nadzemní část. V ní je sociální zázemí a čekárna s přístupem k informacím. Vstup je bezbariérový, vchod je zajištěn automatickými dveřmi. Zlepšilo se i pracovní zázemí zaměstnanců.

V Prachaticích v roce 2008 prošla rekonstrukcí budova autobusového nádraží, jejíž součástí bylo, podobně jako v dalších případech, i zateplení. Instalován byl také elektronický informační systém pro cestující nejen v čekárně, ale i na příslušném nástupišti.

„Letos bude rekonstruován prostor pro zaměstnance a sociální zázemí a částečně také venkovní prostor nádraží,“ doplnil Zdeněk Hovorka.

Zatím největším problémem tak zůstává autobusové nádraží

v Českém Krumlově, kde se město snaží o posun k lepšímu, ale zatím bez většího efektu.

Nové technické zázemí získaly v Písku i opravárenské dílny, které společnost přesunula do areálu Jitexu. V novém servisu vznikly dvě montážní jámy a dvě odstavná stání, sklad náhradních dílů a malá kancelář pro příjem externích zakázek. Servis je vybaven zabezpečovacími zařízeními, které je podmínkou pro provádění servisních prací na vozidlech s motory na CNG. Jedná se o automatické signalizační a bezpečnostní vybavení oddělené části servisu. A protože jsou nádraží, ta autobusová nevyjímá, odjakživa také vstupní branou do města, získává jí ta jihočeská další bonus navíc.



Místo původní budovy byla v Kaplici na stejném půdorysu postavena nová.



Součástí investice byla také změna nástupiště a stání. Pohled do čekárny.



Modernizací prošlo také autobusové nádraží v Písku.



Zateplená a opravená nádražní budova v Prachaticích.

Helena Bečková: Cestování autobusy je bezstarostné. Proto ho mají lidé stále rádi

Jak to jde dohromady, autobusová firma a cestovka?

Velmi dobře, protože to je pro oba subjekty výhodné. My jezdíme výhradně autobusy naší firmy, což má spoustu výhod pro nás i pro dopravce.

Čím je cestování autobusy konkurenceschopné?

Tím, že je bezstarostné. Nehledáte trasu, parkování, nehrozí únava za volantem. O to se starají jiní. Na kratší vzdálenosti je tento typ dopravy rozhodně operativnější

Existuje cenová či časová hranice, za níž by jízda autobusem ztrácela smysl?

Hranice je individuální. Jsou li-



Helena Bečková

je ředitelkou CK SATURN od roku 2001, kdy kancelář přešla pod křídla akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

MIKROINTERVIEW NA ZÁVĚR

dé, kteří mají z létání fobii a i do vzdálenějších míst volí jiný druh dopravy. Ale určitě zde platí, že autobusová doprava je výhodná na kratší vzdálenosti, řekněme

do okolních států. Jsou ale lidé, kteří ji volí i na delší trasy.

Kolik máte letos v nabídce zájezdů?

V tradičním letním katalogu to je

na 520 zájezdů a výletů včetně těch pobytových, poznávacích a cykloturistických. V Gold Saturn pak nabízíme 17 evropských destinací do známých a oblíbených letovisek v Itálii a Chorvatsku, dále do termálních lázní v Maďarsku, Německu a Rakousku. Pokud lidé touží poznat bohatou historii evropských měst, připravili jsme pro ně nabídku kvalitních hotelů v Aachenu, Drážďanech, Krakově, Budapešti a Benátkách. Do celkového výčtu našich aktivit je pak třeba připočíst rovněž zimní nabídku, zahrnující přes 30 zájezdů a výletů.

Čím se odlišujete od dalších jihočeských cestovek?

Určitě jsme pro zákazníky čitelní. V ČSAD AUTOBUSY máme za sebou silného vlastníka. To dává klid. Dbáme na individuální přístup. A máme velmi dobře skloubený poměr ceny s kvalitou služby, kterou garantujeme.

Co vás na té práci baví?

Kontakt s lidmi, nová prostředí a tváře. Proto mi práce ještě nezevšedněla. Je také příjemné pracovat s týmem lidí, na které se lze spolehnout, a kteří nekoukají na čas strávený v práci.



Přesun českobudějovického sídla Cestovní kanceláře Saturn blíže k centru, do ulice Karla IV., posílil kontakt s klienty.

Letní nabídku letos zatraktivnil katalog Gold Saturn

Cestovní kancelář Saturn vstoupila do roku 2015 se dvěma letními katalogy. Vedle standardní nabídky se stal novinkou Gold Saturn. Menší cestovní kancelář, patřící pod dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, tak ukazuje, že umí zaplňovat mezery na silně konkurenčním trhu. V roce 2014 se jí podařilo tržby zvýšit téměř o 20 procent, a postarat se o volný čas zhruba 12 tisíc cestujících a turistů. „Naši silnou stránkou jsou stálí klienti, kteří i přes spoustu dalších nabídek nám zachovávají přízeň. Toho si velmi vážíme,“ říká Helena Bečková, ředitelka Cestovní kanceláře Saturn.

V žebříčku poptávky vedou jednoznačně relaxační pobyty v ma-



ďarských a německých termálních lázní a pobytové zájezdy u moře. Za nimi následují cykloturistické a poznávací zájezdy.

Důležitou součástí marketingu jsou novinky a nové destinace. Letos to jsou například místa u Jaderského moře a nové cykloturistické zájezdy v oblasti italského Rimini a ve Slovinsku. Zde cyklisté mají možnost spojit svůj oblíbený sport s pobytem v termálních lázních.

Letní nabídku přitom významně zatraktivnil nový katalog Gold Saturn, nabízející vyšší standard a luxusnější hotely a služby v Itálii, Chorvatsku, Německu, Rakousku a Maďarsku. „Chceme jím oslovit nejen náročnější klientelu, která si pobyt v hotelu spojuje s wellness službami nebo službami all inclusive, ale tento vyšší standard dopřát i našim klientům, kteří by na něj třeba ani nepomys-

leli,“ vysvětluje Helena Bečková. „Gold Saturn nabízí kompletní služby. Záměrně neříkám dražší zájezdy, protože cena, jak mi každý ze své osobní zkušenosti asi potvrdí, bývá relativní. Koupíte relativně levnější zájezd, ale dokupováním doplňkových služeb a nabídek, se vám dosti prodrazí, aniž si to připustíte... Máte-li kompletní službu, máte garanci a předpoklad, že prožijete kvalitní dovolenou. Na první pohled za větší peníze, ale možná opravdu jen na první pohled. V každém případě to je alternativní nabídka a věřím, že veřejnost osloví,“ poznamenává Vladimír Homola, generální ředitel mateřské společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.