

# Busem

Hejtman  
**Martin Kuba**  
exkluzivně  
o jihočeské  
veřejné  
dopravě

Str. 3-5

2

Jaký byl rok s covidem?

6

Bezemisní elektrobusy jsou už součástí písecké městské dopravy

8

Moderní technologie zefektivňují veřejnou dopravu

9

Energeticky soběstačná nádraží nejsou fantazií. První projekt v Písku

10

Zaměstnanci si práce váží. Fluktuace je téměř nulová

11

Jubilant **Josef Zíka**: Nikdy jsem neriskoval, to se za volantem nevyplácí

## Jaký byl rok s covidem?

Rok 2020 bude navždy spojen s pandemií neznámé nemoci covid-19. Když se objevila v Číně, asi málokoho napadlo, že se převalí prakticky celým světem a přijde doba, v níž se téměř všechno uzavře a život se prakticky zastaví.

Při první vlně v březnu se městská, příměstská a dálková doprava na základě vládních nařízení a rozhodnutí krizového štábu Jihočeského kraje omezila na prázdninový provoz a značně poklesl počet cestujících v autobusech. Zároveň velkou výzvou bylo zajištění ochranných pomůcek, zejména roušek a desinfekcí pro naše řidiče. Vše se podařilo i s přispěním Jihočeského kraje, který v prvotní fázi zajistil roušky a respirátory pro řidiče ve veřejné dopravě. Následovalo postupné rozvolnění vládních opatření i následné zvýšení objemu dopravy až na plný provoz, který nastal v září.

Na podzim, kdy přišla druhá vlna pandemie, se doprava opět omezila na prázdninový provoz a dopravci opět zaznamenali značný úbytek cestujících.

Kapitolou sama pro sebe byla nepravidelná doprava, která prakticky zanikla. S uzavřením škol, obchodů a hranic

došlo k jejímu zastavení. Školy odřikaly výlety, typické pro toto období. Při rozvolnění v letních měsících se objevil náznak oživení, ale s příchodem druhé vlny na podzim se opět poptávka po nepravdělné dopravě vrátila téměř k nule.

### Události roku 2020

Celá situace nám ukázala skryté rezervy a hlavně rychlost s jakou se dokážeme přizpůsobovat novým skutečnostem. Chtěl bych tímto vyzvednout dvě důležité věci, které se minulý rok udály.

Klíčová byla příprava nabídek do výběrového řízení na dopravu v jižních Čechách na 10 let, jenž vypsala Jihočeský kraj, s termínem podání nabídky v půlce května. I když už v zemi dva měsíce platil nouzový stav, provázený řadou omezení a protiepidemiologických opatření, důležitý milník jsme zvládli a připravili nabídku. Všem zaměstnancům, kteří se na tom podíleli, patří velké poděkování za velké úsilí a odhodlání. V současné době čekáme na uzavření výběrového řízení a vyhlášení výsledků.

Druhou velmi důležitou událostí byla změna dopravní koncepce MHD Písek

v prosinci minulého roku. Zahrnovala nejen celkovou změnu linkového vedení a počtu linek, ale také kompletní obměnu vozového parku za ekologická vozidla. Nový systém odpovídá moderním požadavkům, jako jsou přehlednost, jednoduchost a srozumitelnost pro cestující. Došlo také k obnovení zastávky na Velkém náměstí před radnicí. Vozový park pro píseckou MHD se nyní skládá ze dvou CNG autobusů a pěti elektrických autobusů.

### Rok 2021

A protože i vstup do roku 2021 provázela další vlna nemoci covid-19, zlepšení ve veřejné dopravě se bude možné dočkat bezesporu nejdříve až v druhé polovině roku. Naším cílem je cestujícím stále nabízet kvalitní služby, aby se při rozvolnění omezujících opatření opět vrátili do našich autobusů. Věříme, že také uspějeme ve výběrovém řízení a v jižních Čechách budeme nadále patřit mezi významné dopravní společnosti.

**Tomáš Procházka,**  
vedoucí osobní dopravy

**Vladimír Homola,** generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice:

## Loňský rok nebyl pouze o číslech, ale hlavně o lidech

**Pojďme zbilancovat rok 2020. Jak dopadl? Jak pandemie poznamenala výsledky firmy?**

Loňský rok nebyl pouze o číslech, ale o lidech jako takových. Zprvu jsem měl strach o zaměstnance, kteří byli denně v kontaktu s veřejností. V ten okamžik byly tržby až na druhém místě. Samozřejmě, vždy je potřeba zaplatit své závazky a lidem mzdy za jejich práci. Společně s tehdejšími vedením krajského úřadu v čele s hejtmankou Ivanou Stráskou se nám podařilo vše zvládnout a to je v současné době to hlavní.

**Už víte, kolik cestujících vám ve veřejné dopravě ubylo?**

Abych řekl pravdu, nevíme. Omezení,



vyvolaná pandemií, naši činnost přerušila a je jasné, že bez všech žáků a studentů není veřejná doprava prostě využita.

Až všechna omezení skončí, věřím, že se lidé opět do autobusů vrátí. Ty naše jsou díky používání ozónu v interiérech naprosto bezpečné.

**Pomohla vám v téhle době některá předchozí rozhodnutí jako prodej cestovní kanceláře Saturn nebo modernizace vozového parku?**

Určitě, ale je mi to líto vůči všem podnikatelům v cestovním ruchu a zážitkových centrech. Tohle podnikání bychom stejně v loňském roce uzavřeli bez náhrady. Jako prozíravé se ukázaly i investice do malých autobusů, které nám dnes šetří náklady.

(Pokračování na straně 6)

**Martin Kuba**, jihočeský hejtman v exkluzivním rozhovoru říká:

## Musíme přesně vědět, jak a kdy jsou které linky vytížené a reagovat na to

**Jakou veřejnou dopravu v jižních Čechách chceme? Na tuto otázku jsme hledali odpověď v předchozích dvou číslech zpravodaje Busem prostřednictvím 10 politiků, kandidujících ve volbách do zastupitelstva Jihočeského kraje. Byl mezi nimi i MUDr. Martin Kuba, lídr ODS, který se stal jihočeským hejtmanem a poté i předsedou Asociace krajů ČR.**

***V anketě jste říkal, že se moderní společnost bez dobře organizované dopravy neobejde. A že když má kraj peníze na financování letiště, které dodnes nefunguje, tak rozhodně má i na kvalitní systém dopravy. Co si za ním představujete?***

Obsloužit co největší území co možná nejefektivněji – na tom především by měl stát moderní dopravní systém. Musíte si představit, že za těmi spoji jsou zaplacené finance a je důležité zvážit, jestli je nutné, aby do každé obce jezdil velký autobus, kde je třeba 50 nebo 70 míst, a byl přitom poloprázdný. Jestli by nebylo mnohem efektivnější, některé obce obsluhovat s větší frekvencí, ale s kapacitně menšími vozidly.

***Na čem by měl takový systém stát?***

Jsem zastáncem toho, aby v Jihočeském kraji byla doprava skutečně efektivní. Abychom častěji posílali menší spoje do míst, které jsou problematicky dostupné. Je řada lidí, kteří tento způsob dopravy využívají dnes a denně. Kraj by z jejich daní měl umožnit, aby pro ně byl co nejvíce komfortní. Na druhou stranu není možné, aby po kraji jezdily vlaky nebo autobusy, které jsou napůl prázdné a tuto službu neplní.

Maximální efektivita a maximální komfort pro všechny Jihočechy – to je moderní doprava podle mých představ a k tomu budeme směřovat. Je jasné, že je to vždycky hledání určitého kompromisu. Třeba stejně jako v rodině, kdy si



hledáte ideální automobil, který má splnit všechna vaše očekávání, a přitom nezruinovat váš rodinný rozpočet. To je velmi podobný systém.

***V čem, kde vidíte rezervy?***

Bezesporu v obsazenosti spojů. Někdy utrácíme veřejné peníze za spoje, kterými nejezdí tolik lidí a potom se nám stává, že po kraji jezdí napůl prázdné vlaky. Je třeba si uvědomit, že když ve vlaku sedí jen jeden člověk, tak náklad na provoz je nesmyslný a neefektivní. Jistě, vždycky proti tomu stojí argument, že ten konkrétní jedinec se jiným způsobem dopravovat nemůže. A právě proto tvrdím, že je vždycky třeba hledat

maximální efektivitu a zároveň kompromis mezi dosažitelností a ekonomickou únosností.

***Jak takový systém tedy zajistit a rozvíjet?***

Systém je třeba neustále sledovat a mapovat. Musíme přesně vědět, jak a kdy jsou které linky vytížené a reagovat na to, jak se doprava na krajské úrovni rozvíjí. Z mého pohledu je to jednoduché sledování nákladů oproti vytíženosti s využíváním co nejefektivnějšího modelu dopravy. Znovu říkám, že klíč je ve frekvenci, počtu a velikosti linek, ale zároveň vždy je to otázka jistého kompromisu.

*(Pokračování na straně 4 a 5)*

# Musíme přesně vědět, jak a kdy jsou které linky vytížené a reagovat na to

(Dokončení ze strany 3)

## **Bude kraj dál spoléhat na svou firmu Jikord, koordinující veřejnou dopravu, nebo přemýšlíte o změnách?**

Jikord je společnost, která by měla dokázat právě to, o čem mluvíme. Dobře koordinovat dopravu! Vždycky zvážit, jestli ekonomické náklady, které Jihočeši ze svých daní dávají na to, aby se dostali domů nebo do práce co nejkompfortněji a nejlépe, jsou adekvátní tomu, jak to reálně funguje. To budu po Jikordu vyžadovat: neustálou aktualizaci toho, jestli je systém funkční, opravdu jezdí tak, jak má, a to vše za únosných ekonomických podmínek. Je to prostě boj o efektivitu. Pokud bude toto Jikord zvládat, tak je to dobré. V téhle chvíli mám pocit, že mají co zlepšovat, protože zatím neustále narůstá objem peněz z veřejných rozpočtů, které Jihočeský kraj do dopravy dává. A nejsem si jist, jestli to znamená větší pohodlí pro všechny cestující Jihočechy.

## **V jiné pasáži ankety jste se netajil tím, že veřejná doprava musí být také podrobována pravidelné analýze a optimalizaci, aby se vlakem nebo autobusy jezdilo za rozumné náklady. Chystáte se na to?**

Ano, to je o čem dlouhodobě mluvím a o čem mluvíme i teď. Je to neustálé vyhodnocování toho, kolik veřejných prostředků dáváme na jakou formu dopravy a jestli opravdu plní to, co má. Jestli náhodou nevyhazujeme zbytečné peníze za spoje, které někdo moc nevyužívá a jestli by náhodou nebylo rozumnější buď jezdit menšími spoji a ušetřit, nebo někde ubrat a někde naopak přidat. To jsou věci, které je třeba pravidelně prodiskutovávat jak se zástupci obcí, tak se všemi Jihočechy, a otevřeně mluvit o tom, jaká forma dopravy je pro ně nejvhodnější. To, že ji má kraj zajistit, je jasné. To, že se na ní podílí všichni Jihočeši ze svých daní, je také jasné. A právě proto je povinností Jikordu a zástupců kraje zajistit, aby náklady na dopravu byly vždycky optimální a přinášely užitek.



Martin Kuba při otevření očkovacího centra na českbudějovickém Výstavišti.

## **Bude tedy Jihočeský kraj v této oblasti šetřit? Pocítíli by to cestující?**

Nevím, jestli „šetřit“ je dobré slovo. Nechci, aby úspory pocítily cestující. Myslím, že hledání úspor by mělo být především v efektivitě spojů.

## **Co to bude pro smluvní dopravu znamenat? Budou muset víc využívat moderní technologie a vozidla, aby byli efektivnější?**

Ano, bude to pro dopravce znamenat využívání moderních technologií, abychom byli schopni neustále mapovat vytíženost a efektivitu jednotlivých spojů a dokázali na ni pružně reagovat. Doba se opravdu vyvíjí a mění a je nutné si uvědomit, že držet nějaký starý model, kdy velký autobus dojíždí i do té nejmenší obce, a přitom v něm na posledních kilometrech sedí už jen jeden

pasáží, je velmi neefektivní záležitost. Je to jako, kdybyste si domů koupili velký džíp, který má spotřebu 30 litrů a jezdil s ním sám do práce, tak to taky v rodinném rozpočtu poznáte.

## **Jakou dáváte vůbec veřejné dopravě prioritu v době, kdy budujete očkovací centra, řešíte vakcíny proti nemoci covid a přitom ještě předsedáte hejtmanům a také budujete chod krajského úřadu k obrazu svému?**

Veřejná doprava je samozřejmě zásadní součástí života kraje, takže pro mě také má zásadní prioritu. Ta doba, kdy budujeme očkovací centra, řešíme vakcíny je přirozeně daná tím, že je celá společnost svázána řadou omezení a zákazů, které zásadně dopadají do ekonomiky celého života nejen Jihočeského kraje,

„Klíč je ve frekvenci, počtu a velikosti linek.“



V rozhovoru se zdravotnickými záchranáři.

ale i celé republiky. Pokud co nejrychleji neotevřeme celou společnost, firmy nezačnou pořádně fungovat, lidé nezačnou utrácet, tak budou veřejné rozpočty dlouhodobě strádat, protože se bude vybírat málo peněz na daních. A pokud nebudeme mít dostatečné výběry na daních, tak si zase nemůžeme dovolit zaplatit dobrou veřejnou dopravu.

**Jedno od druhého tedy oddělit nelze.**

Myslím, že ty věci spolu naprosto souvisí, a to, že se teď zdá, že se mnohem více věnujeme očkování a vakcíně vůbec není o tom, že bychom nějaké priority odsouvali. Dokud se neotevře celá společnost, nezačneme normálně fungovat. A pokud by tahle doba trvala ještě pár let, tak to všichni poznáme na všech veřejných

službách, protože se nebudou vybírat daně. Poznáme to nejen na dopravě, ale třeba i na sociálních službách a na zdravotnictví. To si prostě nesmíme dovolit. Energie, kterou teď musíme vynaložit na to, abychom společnost co nejdříve otevřeli, musí být maximální.

**„Nechci, aby úspory pocítili cestující. Myslím, že hledání úspor by mělo být především v efektivitě spojů.“**

***Mimochodem, jak si organizujete den, když má jenom čtyřadvacet hodin a také musíte být tatínkem anebo se vyspat?***

Tak já o sobě netvrdím, že vstávám ve čtyři ráno jako někteří ministři.

I když teď je vše extrémně časově vyjítkaté. Ale také na rovinu musím říct, že jsem trochu workoholik a že mi vysoké pracovní tempo vyhovuje. Je pravda, že tady na úřadě na to nejsou úplně všichni zvyklí, takže je to pro některé

tak trochu nová zkušenost, ale já jsem i ve svých firmách pracoval v podobném tempu. Musím ale také říct, že kombinace řízení úřadu a realizace očkovacích center, a to všechno, co se děje kolem nás, je opravdu velká zátěž. A já se přiznám, že jsem něco podobného za svůj profesní život snad ještě nezažil.

**Jak to řešíte?**

Jsem rád, že kolem sebe mám tým lidí, se kterými to zvládáme. Chci velmi ocenit všechny, jak tady na úřadě, tak zejména ředitele nemocnic a všechny, kteří s námi spolupracují, protože si myslím, že se věci v Jihočeském kraji daří. Mým hlavním cílem je, abychom situaci na jihu Čech co nejrychleji zvládli, co nejdříve otevřeli ekonomiku, abychom se mohli vrátit do normálního života, tak jak ho máme rádi. A k tomu samozřejmě patří i fungující doprava.

# Bezemisní elektrobusy jsou už součástí písecké městské dopravy

Ulicemi Písku od 13. prosince 2020, kdy začal platit nový grafikon městské hromadné dopravy, jezdí také pět ekologických elektrobusů SOR EBN 8 a EBN 11. Tomu předcházelo 10. prosince dokončení a zprovoznění nabíjecí stanice na autobusovém nádraží. Místní MHD tak mohla vstoupit do nové éry, která se ale dotkla i provozovatelské společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

„První dny a týdny jsme se samozřejmě nevyhnuli drobným zádrhelům, plynoucím z nedostatku zkušeností s provozem elektrobusů. Museli jsme vydat

jak jejich samotný provoz, tak zejména systém a časy nabíjení. Současně s tím jsme pracovali i na zefektivnění průběhu turnusů MHD, aby byl zajištěn optimální provoz,“ vrací se na konec loňského roku Marcela Václavíková, hlavní dispečerka písecké provozovny ČSAD AUTOBUSY.

Největší tíha odpovědnosti v začátcích ležela právě na vedení provozu v Písku a samotných řidičích elektrobusů. A to se bez vzájemné úzké komunikace samozřejmě neobešlo a dodnes neobejde. „Jsme bohatší o řadu zkušeností, ale stále se učíme za pochodu. Ale vím, že

jsme na dobré cestě,“ dodává. I když je řízení i ovládání elektrobusů prakticky stejné, bylo třeba si zvyknout na novou hnací jednotku a pravidelné dobíjení vozidel. Ta doplnila vozový park, vybudovaný na „plynových“ CNG autobusech.

Veřejnost přijala změnu vozového parku pozitivně, neboť jde o posílení ekologické dopravy.

Nový systém MHD nabízí 6 místo předchozích 11 linek. Spoje na nich jezdí pravidelněji, zahrnují větší území a jsou pro cestujícího přehlednější.



Nová trafostanice s autobusem.

## Loňský rok nebyl pouze o číslech, ale hlavně o lidech

(Dokončení ze strany 1)

**Prakticky se ale zastavila zájezdová doprava. Co jste dělali s řidiči, kteří na ní jezdili?**

Řidiči nepravidelné dopravy se zapojili do veřejné a městské dopravy. Autobusová doprava totiž potřebuje smluvní řidiče, kteří vypomáhají těm kmenovým. V této době tak museli pomoci právě řidiči ze zájezdových autobusů.

**Shrmete-li to, jak tedy loňský rok hodnotíte?**

Hodně jsme se naučili, hlavně vážit si obyčejných věcí. Začalo se říkat „to bylo ještě, když se chodilo do kina“ nebo „naši chodili na rande do kavárny“. Takhle zkušenost je prostě výchovná. Ale už je také potřeba vše vrátit do normálu. Tedy aby děti chodily do škol, otevřely se hotely, obchody, restaurace, mohlo se do zoo, na stadiony i plovárnu. A lidé, co třicet let budovali své firmy, o ně díky

restrikcím nepřišli. Mně nevádí hygienická opatření, ale vadí mi likvidace normálního života.

**A co rok letošní?**

Věřím, že ho podnikatelsky s našimi zaměstnanci zvládneme. Nesmíme ale přitom pod tíhou různých obav zapomínat mít také radost ze života, z obyčejných věcí. Jak rychle se téhle krize zbavíme, je jen na naší odpovědnosti, toleranci a respektu k ostatním.

# Kudy jezdí autobusy:

## MHD Písek schéma linkového vedení



**Trasování linek**

- 1** Vlakové nádraží – Nádražní – Budovcova – Nemocnice – Žižkova – Logry – Lesní hřbitov – Na Houpačkách (tam) / Kulturní dům (zpět) – Dvořákova – Čelakovského – Strakonická – Vlakové nádraží
- 2** Hradiště – Na Rozhledně – Hradištská – Švantlova – Budovcova – Nemocnice
- 3** Hradiště – Švantlova – Budovcova – Žižkova – Logry – Nábí. 1. máje (tam) / Kulturní dům (zpět) – Pražská – Dobešice
- 4** Hradiště – Hradištská (tam) / Šrámkův most (zpět) – Václavské náměstí – Čelakovského – Pražská – Dobešice
- 5** Smrkovice – Semice – Flekačky – Za Kapličkou – Budovcova – Vlak. nádr. / Aut. nádr. – Čelakovského – Pražská – Dobešice
- 6** Hradiště – Vlak. nádraží – Aut. nádraží – Nádražní – Budovcova – Velké náměstí – Nemocnice – Žižkova – Za Pazdernou – Na Houpačkách – Dvořákova – Nezamyslova

..... Přerušovanou čarou jsou označeny úseky, které jsou obsluhovány pouze vybranými spoji.  
 X Zastávka Švantlova dočasně zrušena z důvodu uzavírky ulice Zeyerova, linky 2 a 3 jsou vedeny po objízdné trase.

Schéma je platné od 15.2.2021. Podrobnosti o jízdních řádech najdete na [www.busem.cz](http://www.busem.cz).

### Linka 1

Jde o polookružní páteřní linku, která spojuje nejvýznamnější body a městské celky. Lze s ní cestovat do centra i do oblasti nádraží a významných obchodních míst. V zastávce Nemocnice je možný přestup na linku 2. Ta obsluhuje významné sídliště Hradiště. Kombinací linky 1 a 2 dochází ke zvýšení přepravního potenciálu ve městě. „Jednička“ se dále „proloží“ linkou číslo 6. To znamená, že nepojede-li číslo 1, vkládají se do ní spoje linky 6 s velmi podobnou trasou. Díky tomu se na hlavních přepravních trasách výrazně sníží intervaly a MHD se zatraktivní.

### Linka 2

Linka číslo 2 primárně spojuje oblasti Hradiště s centrem a nemocnicí. Trasa je co nejkratší a neefektivnější. V zastávce Nemocnice lze přestoupit na linku 1, která obsluhuje ostatní městské části.

### Linka 3

Linka číslo 3 zaveze cestující do velké části centra města a současně je hlavní linkou k obsluze průmyslové zóny. Její trasu ocení i obyvatelé části Hradiště a Logry, které propojuje s centrem města.

### Linka 4

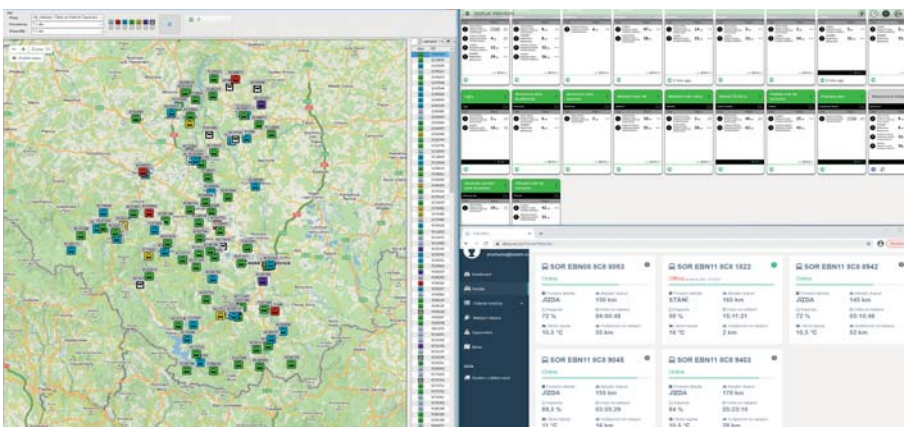
je podpůrnou linkou, která nahrazuje bývalou linku 23. Obsluhuje a propojuje části Hradiště a Václavské předměstí s průmyslovou zónou. Slouží tedy jako důležitý spoj pro přepravu zaměstnanců. Tomu odpovídají i její přepravní časy.

### Linka 5

Linka číslo 5 obsluhuje část Smrkovice a Semice a zároveň sídliště za Kapličkou a okolí Zemského hřebčince. Cestující přiveze i do centrální části města a zároveň do oblasti nádraží a nákupních center. Současně ji využijí lidé zaměstnaní v průmyslové zóně, neboť vybrané spoje zajistí její přímé spojení s přilehlými městskými částmi.

### Linka 6

Linka číslo 6 je doplňková k páteřní lince číslo 1. I o „šestce“ platí, že je prokladová a slouží ke zkrácení intervalu na hlavních trasách. Primárně na ní budou proto jezdit vozy s menšími rozměry a kapacitou. Linka také obsluhuje oblast Za Pazdernou a nabízí přímé spojení ze zastávky Na Houpačkách s centrem města. Konečná zastávka Dvořákova má být průjezdná, kde cestující nejsou nuceni vystupovat a mohou pokračovat po trase do centra, kde vznikla zastávka Na Velkém náměstí.



# Moderní technologie zefektivňují veřejnou dopravu

Digitalizace a dekarbonizace dopravy jsou jedním z hlavních současných témat, řešících zefektivnění veřejné dopravy. Vžilo se pro ně označení ITS (inteligentní dopravní systémy) a zahrnují řadu technologií, jejichž cílem je učinit dopravu bezpečnější, efektivnější a také ekologičtější s nižším zatížením životního prostředí.

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice patří mezi dopravce, kteří tyto obecně uznávané trendy uvádějí do života a investuje nemálo peněz do moderních technologií. Ať již jde o chytré zastávky, GPS technologie, odbavovací systémy nebo ekologický vozový park, jako jsou elektrobusy a vozy na CNG.

## Doba datová

Naše vozidla jsou vybavena palubní jednotkou, která komunikuje s datovým centrem, v němž systémy data vyhodnocují a zpracovávají pro vyšší efektivitu dopravy. V evropském měřítku zaujímá Česká republika při zavádění inteligentních dopravních systémů přední postavení. K tomu přispívá i naše společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která jde cíleně a systematicky také tímto směrem.



Symbolem dekarbonizace dopravy jsou elektrobusy SOR.

Pro zajištění vyššího komfortu dopravy, investujeme do systémů jako jsou elektronické platby, odbavovací systémy a v neposlední řadě i do systémů, zajišťujících potřebné informace cestujícím přes webové služby. Digitální věk umožňuje, aby byla doprava mnohem flexibilnější, inovativnější a chytřejší při

zajišťování bezpečnosti a komfortu při cestování. Letos plánujeme dokončit projekt chytrých zastávek ve vybraných lokalitách jako je Český Krumlov, Milevsko, Písek nebo Vimperk a rozšířit bezhotovostní platby na našich předprodejních místech.

**Jakub Zelenka**



Palubní jednotky komunikují s datovým centrem.



Informace pro cestující se neustále zlepšují.



Chytré označnický letos přibudou na dalších zastávkách.



# Energeticky soběstačná nádraží nejsou fantazií. První projekt v Písku

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zahájila s rokem 2021 přípravu pilotního projektu pro energeticky soběstačné autobusové nádraží v Písku. Zde jsou k tomu nejlepší podmínky, neboť zdejší administrativní budova je díky projektu s tchajwanskou firmou Tatung již energeticky soběstačná.

Cílem je propojit tři části, a to budovu autobusového nádraží, zastávková stání a nabíjecí stanice pro elektrobusey, v jeden moderní a energeticky soběstačný celek. V současné době se zpracovávají podklady a zjišťují možnosti dotací.

Chceme zde vybudovat ucelený komplex, který bude sloužit zejména cestujícím. V současné době je velkým trendem rozvoj elektromobility, a proto by součástí nabíjecí stanice elektrobuseů měla být i stání pro osobní automobily na elektrický pohon. Prostor zde vznikne i pro stání a nabíjení elektrokol.

Součástí pilotního projektu je také kompletní zastřešení autobusového nádraží. Tím vznikne plocha pro instalaci fotovoltaických panelů, vyrábějících elektřinu. Ta zajistí energetickou soběstačnost celého areálu.

Při této přestavbě se změní také krytá zastávková stání autobusů a jejich mobiliář doplní chytré lavičky. Osvětlení



Archivní pohled na plochu píseckého autobusového nádraží. Po jejím zastřešení by vznikl prostor pro solární elektrárnu.

zajistí chytré lampy, reagující na pohyb. Nebudou tedy svítit nepřetržitě, ale jen tehdy, zaznamenají-li na nástupišti pohyb cestujících.

Celé autobusové nádraží v Písku bude po rekonstrukci bezbariérové. Cestující budou mít k dispozici moderní informační systém a wi-fi připojení.

Pilotní projekt je velmi ekologický. Zahnuje také ochranu půdy a vody. Proto se počítá s tím, že povrch autobusového nádraží pokryje pruskáková

asfaltová technologie, která propouští dešťovou vodu, a tedy umožňuje její další využití.

Současně uvažujeme o dalších podobných projektech, umožňujících energetickou soběstačnost našich autobusových nádraží v Jihočeském kraji. Pro cestující by to znamenalo, že budou odjíždět a přijíždět na komfortní dopravní terminály.

**Ing. Pavel Marek,**  
vedoucí technického oddělení

## Spolupráce s Tatungem položila dobrý základ

Současný projekt, který společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice připravuje na svém autobusovém nádraží v Písku, navazuje na loni dokončenou etapu. V ní se díky spolupráci s tchajwanským koncernem Tatung podařilo instalovat a do provozu uvést bateriové úložiště s kapacitou 7,2 kilowatthodiny elektrické energie, kterou vyrábí fotovoltaická elektrárna, umístěná na střeše správní budovy. V provozu je od roku 2018 a má výkon 9,6 kilowatthodiny. Její součástí jsou také senzory měřící teplotu, vlhkost, oxid uhličitý a pevné částice.

Bateriové úložiště umožňuje ukládat vyrobenou, ale nespotřebovanou



energii ze solární elektrárny a využít ji v noci, kdy sama nevyrábí. Technologie má životnost až 15 let.

Budova autobusového nádraží je vybavena také úsporným LED osvětlením. Jeho výměna za běžná světla snižuje náklady na osvětlení v budově o více než 70 procent. Roční úspora tak činí zhruba 27 MWh elektřiny, což znamená snížení emisí CO<sub>2</sub>, nutných k výrobě této energie, o 29 tun.

Úpravu za 2,5 milionu korun zaplatily obě firmy společně.

Fotovoltaické panely jsou od roku 2018 už na střeše administrativní budovy.

# Zaměstnanci si práci váží. Fluktuace je téměř nulová

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice má téměř nulovou fluktuaci svých zaměstnanců. Těch v ní pracuje na 250, ale odchody jsou minimální. Pokud už lidé odcházejí, tak většinou je důvodem důchod. „Jde tedy o kolegy, kteří ve firmě strávili mnoho let a vztah s ní udržují i nadále jako třeba brigádníci formou dohody o pracovní činnosti,“ říká Michaela Khunová, asistentka generálního ředitele.

Nízkou fluktuaci přisuzuje dobrým pracovním podmínkám, nastavenému systému zaměstnaneckých benefitů a mezilidským vztahům.

Neznamená to ale, že by firma nové zaměstnance nepřijímala, protože přirozená obměna zaměstnanců je daná především jejich průměrným vyšším věkem a i s tím musí personální úsek kalkulovat. Aktuálně je vedle řidičů a řidiček autobusů zájem také o automechaniky, autoelektrikáře a diagnostiky.

## Benefity pro řidiče

1. Příspěvek na penzijní připojištění
2. Příspěvek na životní pojištění
3. Fond sociálních nákladů 3 tis. Kč/rok
4. Týden zdravotního volna ročně
5. Zvýhodněné zaměstnanecké jízdné – i pro rodinné příslušníky 200/300 Kč ročně
6. Zvýhodněné telefonní tarify až pro 7 rodinných příslušníků
7. Bezúročná půjčka na řidičský průkaz a profesní průkaz
8. Náborový příspěvek 10 tis. Kč u hotového řidiče
9. Příspěvek zaměstnanci 10 tis. Kč při doporučení nového řidiče
10. Nepeněžní dar za odpracovaných 20–45 let (až 20 tis. Kč)
11. Nepeněžní dar při odchodu do důchodu (až 10 tis. Kč)
12. Nepeněžní dar pro dárce krve (až 8 tis. Kč)
13. Odměna při výročí 50 let věku (do 4 tis. Kč)
14. Odměna za ujeté kilometry bez nehody

## Kolektivní smlouvu ovlivní především úspěch firmy ve vyhlášeném tendru

**František Bína,**

řidič autobusu, má za sebou další rok v čele odborové organizace.

### **Jak dopadlo kolektivní vyjednávání se zaměstnavatelem pro rok 2021?**

Čekáme, jak naše firma dopadne v součty na desetiletou dopravní obslužnost, kterou vypsala Jihočeský kraj. Pokud vím, stále se výsledky zabývá antimonopolní úřad. Jakmile se s krajem podepíše smlouvy na dopravní obslužnost, dovedu si představit vyjednávání o nové podobě kolektivní smlouvy. V té aktuální pro rok 2021 se tedy v zásadě nic nemění a zaměstnanci mají mzdy a sociální benefity nastavené jako dosud.

### **O co byste usiloval?**

V nové smlouvě bych zohlednil některé náležitosti jako zvýšení odměn



za stanovený počet ujetých kilometrů a délku zaměstnání u firmy. Nelze se vyhnout ani zrušení superhrubé mzdy, která zaměstnancům navýšila mzdy ze zákona o několik stovek ve výplatě navíc.

Může to být i motivace pro udržení stávajících řidičů a získání nových adeptů.

### **A pokud jde o kovidovou pandemii?**

V souvislosti s ní klademe důraz na to, aby se dál pokračovalo v ozonování autobusů, stejně jako v zajištění dezinfekce. Pokud by vláda zavedla povinné nošení respirátorů FFP2, pak bychom po vedení firmy požadovali jejich zajištění pro řidiče. Usilujeme také o to, aby se řidiči autobusů, pracující už od loňského března po vyhlášení nouzových stavů v první linii, dostali jako třeba zdravotníci a zdravotnický personál mezi přednostně očkované skupiny vakcínou proti nemoci covid-19. Na každém řidiči by pak bylo, zda toho využije nebo ne. Na druhou stranu bych si ale velmi přál, aby už epidemie ustoupila a mohli jsme naplno a bez omezení fungovat jako předtím.

# Jubilant Josef Zíka: Nikdy jsem neriskoval, to se za volantem nevyplácí

Když šumavský patriot Josef Zíka před pár lety žádal o důchod, výčet zaměstnavatelů měl velmi chudý. Do ČSAD České Budějovice nastoupil 26. června 1972 a nebýt pozdějších změn po rozdělení a privatizaci, byl by v něm dosud. Takhle pouze „přešel“ do jednoho z nástupců, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, ale bere to jako půlstoletí u firmy.

„Rád bych se toho napřesrok dožil. Zdraví slouží, tedy věřím, že tomu tak i bude,“ říká dnes osmašedesátiletý šofér, jezdící posledních pár let s malým autobusem na linkách kolem Volar, Stožce, Jeleních Vrchů, Nové Pece. Tyhle trasy má rád. Přesedlal na ně po desítky let strávených za volantem autobusu na lince z Prachatic a Vimperku do Prahy. Nedávno proto oslavil i 1 500 000 kilometrů ujetých bez nehody. I když oslavil. S dispečerem prachatické provozovny Janem Fenclem si podali ruce, chvíli zavzpomínali a bylo to. Koronavirová pandemie ani víc nedovolila.

Ale jak Josef Zíka říká, další více než milion kilometrů prožil na silnicích po celé Evropě s kamionem v barvách ČSAD Prachatic. Tyhle kilometry se mu ale po zrušení tamní „kamionky“ už nepočítají.

„Tehdy v roce 1995 jsem měl dvě možnosti. Zůstat na kamionu a přejít do budějovického Jihotransu, nebo zůstat v Prachaticích a přesedlat na autobus. Dokonce jsem si mohl vybrat – volné tehdy byly linky do Plzně a Prahy. A protože jsem toho harcování po světě měl už dost, padla volba na autobus,“ vzpomíná.

## To bylo tak

Odmaturoval na zemědělské škole, ale tuhle profesi nikdy nedělal. Učaroval mu volant. Nastoupil do ČSAD, dva týdny dělal závozníka a pak už sám rozvážel pivo a limonády. Na vojně vozil autobusem českobudějovickou posádkovou hudbu a chtěli, aby tam i zůstal. Ale civil lákal víc. Proto se vrátil do prachatického ČSAD a časem se dostal na kamionovou dopravu, s níž jezdil na Kypr i Krétu. To byly cesty na dvacet, dvaadvacet dní. Takhle prožil spoustu let, než v pětadvadesátém přesedlal na veřejnou dopravu.



Josef Zíka příští rok oslaví 50 let práce v ČSAD.

„Nijak těžké to nebylo. Nikdy jsem neriskoval, to se za volantem nevyplácí. Dnes si dávám pozor, abych neboural. A co si budeme povídat, cestující nastoupí a vystoupí sami, zatímco na nákladu třeba taháte palety. A také jsem mohl být víc doma. To ocení každý, kdo tráví život na cestách,“ říká.

Dnes vyráží ve 4.30 a v devět. Pak je pauza a další jízdy ve 14,30 a 16,30 hodin. Pátky a víkendy jsou ale plnější, to se jezdí až do večera, byť je mezi tím zhruba šesti a půl hodinová přestávka.

Na Šumavu se dostal ještě jako předškolák. Otec byl hajný a ze Stráže nad Nežárkou, kde bydleli, sem odešel do služby.

Na otázku, zda ho někdy napadlo, že by změnil zaměstnavatele, odpovídá, že by nedovedl chodit do práce, kdyby ho nebavila.

Takže? Nenapadlo, nebyl důvod. Zato všechno strašně rychle uteklo.

„Docela bych byl rád o deset let mladší, kdyby to šlo. Řidiči autobusů jsou dnes už konečně slušně placení a odměna víc odpovídá náročnosti profese. Ale i ta roste. Provoz zhoustl i tady na Lipensku.

Proto mám třeba raději zimu než léto, kdy jsou už tak úzké silnice plné nejen aut, ale i cyklistů a nákladáků se dřevem,“ říká Josef Zíka. A ani mu nevádí, že se v zimě silnice kolem Nové Pece nebo na Jeleních Vrchy nesolí, ale udržují jen pluhováním. Na cestách není takový provoz, panuje větší klid.

## Léto bývá úplně jiné

Jeden den pět lidí, druhý den padesát a v malém autobuse jen 18 míst a za ním vlek na jízdní kola. Všichni chtějí jet, ale to nejde, takže zbylí stejně musí půl hodiny počkat, než se tady mezi Novou Pecí a Jeleními Vrchy otočí. Silnice je úzká a velký autobus by měl problémy. Proto je ten malý nutností.

„V turistické sezoně i místní už těžko hledají klidná a tichá místa. Snad ještě kolem Záblatí a Zbytín je najdete, protože tam nestojí hotely ani nevedou známé cyklotrasy. Jinak se turismus velmi rozmohl. Jde-li to, jdu do lesa na houby nebo se psem. Někdy, ale to už málo, na ryby. Doma mám všechny. A k tomu pět vnoučat. Ne nadarmo se říká, že nejméně času mají důchodci. I ti pracující,“ povídá se smíchem.

A co moderní autobusy? Prý jsou na jezdění a ovládání velmi jednoduché, závalu hlásí ještě dříve, než ji řidič tuší.

„Jsem zvyklý si drobné věci vyměnit, opravit sám a nejezdit se vším hned do dílen. Však když jsem chtěl na kamionku, při výběru šoférů bylo potřeba mít nejen deset let praxe a složit zkoušky z němčiny, ale prokázat i manuální zručnost. Když se něco na cestě pokazilo, musel jsem si poradit. Uměl jsem vyměnit vodní pumpu, startér, alternátor. Jezdil jsem s Liazkou a ta v cizině servisy neměla. Dnes to po někom chytit, tak se vám vysměje,“ vrací se o pár desítek let zpátky Josef Zíka.

Život se hodně změnil. I jemu. Ale jak říká, nic by už neměnil.

## Depozitní automaty na sběr hotovosti se rozšíří i na další provozovny

V prosinci loňského roku společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice objednala další depozitní terminály pro sběr hotovosti od řidičů. „Po úspěšném odzkoušení dvou terminálů v provozech Vodňany a Kaplice jimi během letošního prvního čtvrtletí vybavíme také provozy Český Krumlov, Prachatice a Vimperk,“ uvedl ekonomický ředitel Karel Coufal.

Systém automaticky počítá mince i bankovky a ukládá je do bezpečnostních vaků a schránek. Z nich se po naplnění zásobníků následně, zhruba dvakrát týdně, odváží do banky. Automaticky dochází také k předání informací o tržbě do ekonomického systému společnosti ke kontrole a zaúčtování.

„Depozitní terminály tedy zjednodušují administraci vybrané hotovosti. Řidiči k nim mají kdykoliv přístup a nejsou tedy závislí na přítomnosti pokladní. Tržbu mohou odevzdávat 24 hodin denně,“ vysvětluje Karel Coufal.

Firmě to při snižování počtu bankovních poboček zejména v menších obcích také šetří čas i náklady za svoz utržených peněz za jízdné do okresních měst.



## Jde to. Bez otálení, výmluv a chaosu

Nový rok začal tak, jak jsme si úplně nepřáli. Zrovna, když sníh zasypal hory nás vládní opatření proti šíření nemoci covid-19 nutí být doma. Lidé už jen čekají doma nechtějí a není se co divit.

Jako představitel velké dopravní firmy jsem se naučil naslouchat lidem kolem sebe. Zejména pak těm, kteří dané problematice rozumí a jsou prostě odborníky. Až pak člověk může dělat rozhodnutí a stanovovat strategii firmy, kterou řídí. Nesdílím pohádkový příběh z Pyšné princezny, kde král odvolával, co odvolal a sliboval, co slíbil ... Takhle se důvěra prostě nezískává. Vidím to kolem sebe: lidé by rádi dodržovali jasná pravidla, dávající smysl. A věřím, že by si i sami, ve svém zájmu, poradili s těmi, co se nechtějí přizpůsobit. Ale tenhle chaotický systém je už moc a o tuhle energii či odhodlání lidí připravuje. Už dávno si nepřijdou těmi, kteří mají být vládou chráněni. Vláda se prostě nesmí chovat



Glosář Vladimíra Homolý

ke svým spoluobčanům z pozice síly jako k malým dětem.

O to víc jsem pyšný Jihočechem, protože u nás v kraji tyhle věci fungují. Ať již za hejtmanky Ivany Stráské nebo jejího nástupce Martina Kuby. Než se jinde probrali, v Českých Budějovicích už stálo očkovací centrum a v okresech se buďtovala další.

Hejtman si vybral lidi, kterým věří. A jinde se mohou dívat, jak problémy řešit a hlavně pracovat bez otálení, výmluv a chaosu, které bohužel provází to nejdůležitější, nákup vakcín, ale to už je ten stejný příběh o jiných lidech.

Moc bych si přál, aby nám všem pomohla tahle krize otevřít oči, a my přestali mít takovou chuť na populismus schovaný za různé masky. Děti musejí co nejdříve do školy a všechna podnikatelská zařízení, za dodržení bezpečnostních pravidel, co nejdříve otevřít.

Reklam na respirátory je plný internet, ať tedy všichni, kteří je potřebují, je také začnou používat.

Byli jsme první, kdo v Česku nařídil zakrývání obličejů šátkem, nebo šálou ve veřejné dopravě. Teď prosím všechny, kteří se oprávněně bojí nakažení, ať prostě nosí respirátor i při setkání s vnoučetem. Ten výsledek, zůstat zdravý, přeci za to stojí.