

Busem



AUTOBUSOVÁ NÁDRAŽÍ SE BUDOU MĚNIT

3

Peter Schmolzmüller:
Bude to vzrušujících
a jistých deset let
se spolehlivým
zaměstnavatelem

4

Parta řidičů
pomáhala
obnovit
v Mikulčicích
dům zničený
tornádem

6

Václav Král
o dopadech
Zelené dohody
pro Evropu
na dopravu
i energetiku

10

Autobusová
nádraží v Písku
a ve Vimperku
čeká zásadní
přestavba

12

Jikord spustil
aplikaci
ukazující
cestujícím,
kde je jejich
spoj

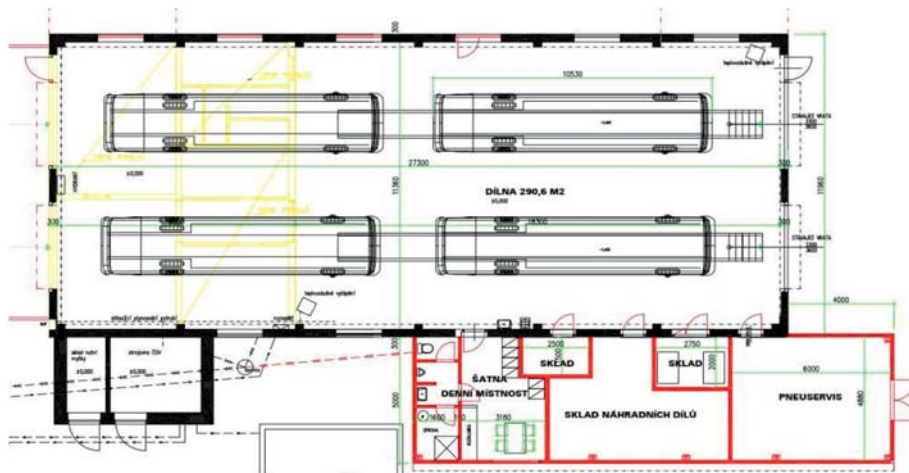
Oprávérenské zázemí v okresech se rozšiřuje a modernizuje

S úspěchem v tendru a podpisem smlouvy s Jihočeským krajem na kompletní zabezpečení dopravní obslužnosti v pěti okresech v letech 2022–2032, souvisí také vybudování kvalitního a dostatečného opravárenského zázemí.

To poslouží ke komplexní pravidelné údržbě vozidel, odstranění zjištěné závady, k záručním a pozáručním servisům našich autobusů a ke středním opravám karosérií autobusů a renovaci některých skupin náhradních dílů.

V současné době máme pro tuto činnost k dispozici čtyři pracoviště ve třech okresech. Vzhledem k expanzi do dalších dvou okresů je nutné mít dílenské zázemí i zde a v těch současných ho zkvalitnit. Nyní probíhají jednání o zajištění vhodných prostorů pro okresy Strakonice a Jindřichův Hradec. Důležitou součástí celého procesu je také zkvalitnění profesní přípravy našich dílenských mechaniků.

Na současných pracovištích již od začátku letošního roku obnovujeme dílenské vybavení, zkvalitňujeme zázemí pro opravu našich vozidel a zahájili jsme profesní přípravu našich mechaniků



Takto bude vypadat rekonstrukce dílen v Prachaticích. Dojde k ní v roce 2022 za zhruba 12 milionů korun.

přímo u výrobců autobusů. V tom budeme pokračovat i nadále.

Důležitým krokem ke zkvalitnění našeho dílenského zabezpečení je schválená rekonstrukce dílen v Prachaticích v roce 2022 za 10 až 12 milionů korun. Tím se kapacita zvýší na čtyři průjezdné kanály pro opravu autobusů, dojde k přesunu a přístavbě zázemí pro sklad pneumatik,

náhradních dílů, pneuservis a sklad olejů. Vybuduje se také sociální zázemí, šatny a kancelář pro dílenské pracovníky. V krátkém čase nás tedy čeká velmi náročné období, které musíme zvládnout.

Ing. Pavel Marek,
vedoucí technického oddělení

Nepravidelná doprava už zase ožívá

Po koronavirové pandemii, která způsobila až osmdesátiprocentní propad přeprav nepravidelné zájezdové dopravy, se její provoz už opět obnovil. Noví zákazníci se sice příliš neobjevili, ale školy, školky, sportovní kluby i cestovní kanceláře se s rozvolněním protiepidemických opatření opět vydaly na cesty. Na předchozí úroveň by se mohla tato zájezdová doprava dostat ale nejdříve až v příštím roce. O její vytížení se nyní starají také železniční dopravci při plánovaných výlukách. Vozy Busem jako náhradní autobusová doprava jezdí nejen v Česku, ale i v Rakousku.



Peter Schmolmüller, předseda představenstva, o s úspěchu firmy v krajském tendru říká:

Bude to vzrušujících a jistých deset let se spolehlivým zaměstnavatelem

Dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zažila mimořádné období. Musela se vyrovnat s těžkostmi, které v koronavirové krizi postihly dopravce, a přitom velmi úspěšně zvládla veřejnou soutěž na dopravní obslužnost, kterou na období 2022 až 2032 vyhlásil Jihočeský kraj. Předsedy představenstva Petera Schmolmüllera jsme se proto zeptali:

Co bylo těžší? Vyrovnat se s covidovou krizí nebo uspět v tendru?

Obě situace představovaly velkou výzvu. Při zvládání koronakrizy bylo hned od počátku mnoho těch, kteří nám pomáhali. Především naši skvělí kolegové ze všech oblastí, ale také Jihočeský kraj a Česká republika prostřednictvím různých opatření. Ve výběrovém řízení šlo krátkodobě o existenci celé firmy, protože Jihočeský kraj zadával zakázku na celou regionální autobusovou dopravu. Z tohoto pohledu bylo vypětí při výběrovém řízení mnohonásobně větší.

Překvapil vás výsledek tendru?

Připomeňme, že ze sedmi okresů jich bude firma obsluhovat pět.

Ano, ale pozitivně překvapil! Je to skvělý výsledek.

Tentokrát nerozhodovala pouze cena, ale i navrhovaná dopravní řešení. Čím to, že naše návrhy byly nejúspěšnější?

Přirozeně známe jihočeský trh lépe než konkurence - to pomohlo. Jsem proto také přesvědčen, že s naším know-how a nasazením nové dopravní linky a nové spolupracovníky velmi rychle integrujeme do našich struktur.

Co tedy očekávat?

Vzrušujících a jistých deset let se spolehlivým zaměstnavatelem. Věřím v motivované, spokojené a spolehlivé kolegy a kolegyně, aby z nás mohli být cestující i Jihočeský kraj nadšeni.

A co mají očekávat cestující?

Přátelské řidiče a řidičky, kteří dovezou v moderních a čistých autobusech všechny cestující bezpečně a včas do cíle.

Firmě se podařilo v posledních letech zachytit zásadní trendy. Ať již jde o využívání moderních technologií



Peter Schmolmüller

v dopravě nebo ekologizaci vozového parku. Budete v tom pokračovat?

Samozřejmě. Chceme jít touto cestou nadále my i náš zadavatel. K tomu tu máme závazek pro další generace. Dobrým příkladem toho jsou nové elektrobusy na našich linkách MHD v Písku.

Jakou roli ve vašem rozhodování hraje Zelená dohoda pro Evropu, přijatá Evropskou unií? Vidíte v ní pro autobusovou dopravu spíše rizika nebo nové příležitosti?

Na začátku to především vede k novým výzvám, protože musíme investovat do nové infrastruktury, nástrojů, vybavení i vzdělání. Později pak budeme profitovat z našich zkušeností, které teď získáváme. Ale dělat nyní prognózy je obtížné. Je snadné všude propagovat nulové emise u autobusů, ale není ještě zcela domyšlené, kde ekologicky a v dostatečném množství vyrobit nutnou elektřinu a přivést ji do sítě. K tomu jsou nutné enormní investice, které firmy samy nemohou financovat.

Ovlivní to budoucnost veřejné dopravy? Na co bude firma Busem při zajišťování dopravní obslužnosti sázet?

V našem hlavním oboru, regionální autobusové dopravě, je autobus poháněný dieselem pro příštích deset let neodmyslitelný. Tak je to také uvedeno v nové smlouvě. Chystáme se nakoupit přes sto nových moderních autobusů, které splňují nejlepší ekologické standardy. Nicméně je zjevné, že po počátečních těžkostech během příštích deseti až dvaceti let, se i v autobusové a nákladní dopravě prosadí nulové emise. Nepochybuji o tom, že novou technologií, stejně jako v Písku, dobře zvládneme.



Děkuji, říká vděčná žena z Mikulčic.

„Připadlo mi to jako ve válkou zničené Bosně, kam jsem kdysi vozil české vojáky do mírové mise,“ vzpomíná řidič Miroslav Křepinský z kaplické provozovny ČSAD AUTOBUSY České Budějovice na výpomoc v Těšicích nedaleko Mikulčic. Tam poslední červencový víkend vyrazil spolu s dalšími pěti šoféry a dvěma kamarády pomoci likvidovat škody po tornádu.

„Říkali jsme si, že peníze může poslat každý, ale že v té chvíli postižení lidé nejvíc potřebují přímou pomoc a naději. Je-li bychom, i kdyby nás firma nezaštítla. Ale ta se k tomu postavila skvěle – zaplatila stavební materiál, který jsme vezli, i náklady na dopravu,“ dodává.

K domu Miroslavy Plavcové, tedy spíše k základové desce, která po jeho zničení a následné nucené demolici zůstala, se dostali přímo. Vyhledala ji a vše dojednala Božena Češková, která má ve firmě na starost nepravidelnou dopravu.

„Byla to skvělá parta. Kluci udělali hodně práce. Jsem v důchodu, nemám moc možností, a tak jsem vděčná za každou pomoc. Máte prima zaměstnance. Všem mnohokrát děkuji,“ napsala Miroslava Plavcová. Když jsme s ní zkraje září mluvili, obnova jejího domu se příliš nepohnula. Chybí cihly i další stavební materiál.

Zatímco Jihočeši zaměřili a založili stavbu a vyzdili první šár obvodu a příček, v dalších dnech na ně navázala parta ze Znojma a přidala další. Ale pak už práce stály. Nebylo z čeho dělat. „Myslela jsem si, že do zimy bude dům stát, ale teď už tomu nevěřím. Materiál prostě není,“ povídala Miroslava Plavcová. Přímou v Mikulčicích šlo k zemi 60 domů, poškozených tornádem tak, že statik nařídil jejich demolici. V okolních čtyřech vesnicích to byly další stovky.

Spolu s Miroslavem Křepinským na 270 kilometrů dlouhou cestu vyrazili jeho kapličtí kolegové František Novotný, Josef Valovič, Jiří Pecha a Pavel Smolen spolu s českokrumlovským Janem Trilčem. K nim se přidali i jejich kamarádi Bronislav Habich a Luboš Kučera.

„V sobotu to byla poctivá dvanáctihodinová šichta. Končili jsme o půl deváté večer. Jako bychom tušili, že v noci zaprší a ráno bude staveniště připomínat napuštěnou vanu,“ vzpomíná iniciátor akce. Stavební dozor naštěstí



Cesta začala ještě před rozedněním na kaplickém autobusovém nádraží.



Tady stával dům paní Plavcové.



Po nucené demolici domu Jihočeši začali stavět skutečně od základů.

vydržel také. Díky tomu se stihlo vše, co si parta jihočeských šoférů naplánovala. Přijeli jen na víkend, vlastně se utrhli od rodin. Další dny, i ty víkendové, už

zase seděli za volantem svých autobusů. Měli prostě pocit, že v nouzi by si měli lidé pomáhat a tak neváhali a s podporou firmy vyrazili.

Parta řidičů jí pomáhala obnovit dům



Účastníci výpomoci po tornádu. Zleva vpředu Jiří Pecha, který náhle 16. srpna zemřel, Bronislav Habich, majitelka demolovaného domu Miroslava Plavcová, Miroslav Křepinský a Luboš Kučera. Za nimi Josef Valovič, František Novotný, hlavní zednický mistr a kolega Pavel Smolen a Jan Trilč.



V Mikulčicích tornádo poslalo k zemi na šedesát domů. Problémem je nedostatek cihel a dalších stavebních materiálů.

Tornádo na Podluží napáchalo veliké škody

Extrémní bouře s krupobitím a silným tornádem na Podluží, tedy pomezí Břeclavska a Hodonínska, způsobila 24. června přírodní katastrofu nebývalých rozměrů. Tornádo doprovázené savými víry prošlo úsekem dlouhým 26 kilometrů a širokým zhruba půl kilometru.

Poškodilo sedm obcí, nejvíce pak Moravskou Novou Ves, Mikulčice, Hrušky, Lužice a části Hodonína Bažantnice a Pánov. V nich bylo poničeno na 1200 staveb včetně veřejných, zemědělských a průmyslových budov, stromů i vozidel. Škody na soukromém i veřejném majetku byly vyčísleny na 15 miliard korun. Ke zbourání bylo určeno asi 200 domů. Podle organizace Člověk v tísni bylo silně poškozeno 1600 domů.

Po ničivém tornádu se zvedla velká vlna solidarity, do postižených obcí přijely pomáhat tisíce dobrovolníků a lidé na finanční pomoc poslali během prvního měsíce přes miliardu korun.

Odboráři volí zástupce na sjezd svazu dopravy

Odborový svaz dopravy čeká v říjnu volební sjezd, a proto se delegáti Jihočeského kraje sešli 25. srpna v Českých Budějovicích, aby navrhli své zástupce do předsednictva (Josef Keclík) a revizní komise (Pavel Novotný). Na post předsedy OSD pak navrhli současného šéfa svazu Luboše Pomajbíka a za místopředsedu Pavla Počana z Dopravního podniku Pardubice.

Ve funkci předsedy územní rady Jihočeského kraje byl potvrzen Josef Keclík z písecké provozovny ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Odborový svaz dopravy má v současné době na 130 základních organizací, sdružujících především zaměstnance firem, které provozují autobusovou, nákladní, mezinárodní kamionovou, leteckou a vodní dopravu.

„Od roku 1990, kdy svaz vznikl, se



udělalo kus práce. Myslím, že i díky úsilí a snaze odborářů má práce profesionálního řidiče zvláště v poslední době stále vyšší prestiž. Podařilo se vyjednat vyšší

mzdy, zlepšit sociální zázemí i pracovní podmínky. V tom chceme určitě pokračovat,“ říká František Bína, řidič a předseda ZO OSD v ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Připomíná přitom, že svaz svým členům poskytuje například také bezplatnou právní pomoc při řešení pracovněprávních vztahů a finanční výpomoc při živelných událostech.

„V moderní společnosti s tržní ekonomikou se role odborů často přehlíží a nedoceňuje. Přitom při kolektivním vyjednávání se zaměstnavatelem zastupujeme všechny řidiče, tedy nejen odboráře. Už proto rádi přivítáme další členy. Čím silnější odbory jsou, tím lepší je i jejich vyjednávací pozice, protože jednání o mzdách a pracovních podmínkách bývá velmi složité,“ uzavřel František Bína.

Václav Král o dopadech evropského zeleného balíčku na dopravu i energetiku říká:

Je to historická změna. Berme ji jako příležitost, i když se vším souhlasit nelze

Málokdo v regionu sleduje vývoj kolem Zelené dohody pro Evropu (Green Deal) jako Ing. Václav Král, předseda představenstva Teplárny České Budějovice a někdejší radní Jihočeského kraje pro dopravu.

„Pro dopravu, energetiku, ale i ostatní průmysl či domácnosti, tedy každého z nás, představuje legislativní balíček Fit for 55, který Evropská komise zveřejnila 14. července, tak radikální návrhy pro zlepšení klimatu, až se objevují obavy z dopadů na celou českou ekonomiku. Je to prostě historická změna. Berme ji jako příležitost, i když se vším souhlasit nelze,“ říká muž, který celý proces léta bedlivě sleduje. Už proto, že dříve byl jako radní zodpovědný za dopravu, investice, územní plánování a regionální rozvoj Jihočeského kraje.



Překvapuje vás, jak se evropská „zelená“ legislativa radikalizuje? Nebo jste s tím tak nějak počítal?

Tyto trendy jsou patrné dlouhodobě, i když v poslední době se tempo těchto změn dramaticky zrychluje. Neustále voláme po dopadových studiích na jednotlivé sektory národních ekonomik, ale vrcholní evropští úředníci bohužel nemají potřebu ohlížet se moc kolem sebe. Jedná se vlastně o jakousi formu centrálního řízení, kde je role národních států postupně snižována. To je vidět například při schvalování jednotlivých rozhodnutí.

Není pak škoda, že tyto změny nejsou v Evropské unii tlačeny odspodu?

Je to škoda. Bylo by lepší, kdyby byly tlačeny potřebami obyčejných lidí a živnostníků, malých a středních firem. Takto někdy zbytečně vznikají nelogické koncepce odtržené od praxe a reálného světa. Jejich realizace je pak uměle protlačována prostřednictvím účelově vázaných dotací. Unie měla být administrativním nástrojem suverénních národních států a ne arogantním centrem moci evropského superstátu s vlastními zákony a daněmi. Na druhou

Sdílení dopravních i energetických služeb a prostředků jsou si v mnohém podobná.

stranu nevidím u nás masivní tlak občanů na vystoupení z tohoto společenství.

Co s tím?

Od července 2022 bude Česká republika unii předsedat, takže bychom se měli pokusit vrátit unii ke kořenům a zaměřit se na fungování jednotného trhu, volného pohybu a zajištění svobod jednotlivců. Doufám, že i o tom budou naše říjnové parlamentní volby, ve kterých také kandiduji do poslanecké sněmovny.

Evropská unie se rozhodla do roku 2030 snížit uhlíkové emise o 55 procent oproti roku 1990. A do roku 2050 se chce stát klimaticky neutrálním kontinentem. Co vy na to?

Evropská unie tím chce prosadit Zelenou dohodu pro Evropu, známou jako Green Deal, a přispět tak ke zpomalení klimatické změny. Inovovaný balíček, představený v polovině července, fakticky

znamená revizi všech zásadních směrnic v oblasti energetiky, klimatu, ale také energetických daní. Přičemž revize = přitvrzení, zpřísnění, zdražení. To je prostě fakt.

Jak tedy schvalování směrnic na ochranu klimatu dopadne?

Jde o nejzásadnější soubor zatím nepředstavitelných politických opatření. Na základě zkušeností s rozhodovacím procesem v EU soudím, že pokud se u nás na podzim něco nezmění, budou opět schválena bez podrobnějších bilancí a analýz, mapujících dopady na občany.

Mnohé vyděsilo opatření, podle něhož od roku 2035 nebude v unii možné prodávat nová auta na benzínový či diesellový pohon.

Unijní exekutiva tím chce výrazně podpořit prodej elektromobilů a vozidel na alternativní pohon. Pro ně by tedy měly členské země budovat podstatně více dobíjecích stanic. Musí se překonat mnoho úskalí, technologických omezení a přinese to obrovské náklady. Na tuto otázku se ale můžeme podívat i z jiného úhlu.

Jak to myslíte?

Tak například společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice nasadila jako první už před skoro patnácti lety na pravidelné linky v mnoha okresech CNG autobusy. Ty budou mít ještě větší dekarbonizační význam s rozvojem výroby biometanu v České republice. Také nákupem elektrobuseů se zařadila mezi lídry v rozvoji elektromobility. A komplexním projektem revitalizace nádraží v Písku pokračuje ve snižování spotřeby energií ve svých budovách. To je zcela přirozený, postupný vývoj, který doufám inspiruje i další firmy v regionu a přesvědčí veřejnost o smysluplnosti a udržitelnosti této společné cesty.

Opět poprosím o komentář.

Jak to hodnotíte?

Sdílení dopravních i energetických služeb a prostředků jsou si v mnohém podobná. Ať už se jedná o systém MHD ve městě či kraji nebo soustavu dálkového vytápění v Českých Budějovicích. Jedině tyto koncepty mají již dnes k dispozici efektivní možnosti, jak kontrolovaně snižovat ekologickou zátěž, a to včetně uhlíkové stopy svých činností. Individuální řešení je vždy dražší a mnohdy k tomu zatím neexistují vhodné a stabilní technologie.

Například?

Veďte si takový elektromobil. Jeho pořizovací cena je, troufnu si říct, astronomická a zdaleka ne každý si ho může dovolit. Jeho dojezd je navíc malý a možnosti rychlého nabíjení omezené. Zatímco optimalizovaný provoz elektrických dopravních prostředků v MHD je pro nás už naprostou samozřejmostí. Podobné je to také u individuálního vytápění či výroby elektřiny. Prostor pro využívání obnovitelných zdrojů energií jako je fotovoltaika nebo vítr je u nás omezený. Uživatelé omezují rozměry počásí a neustále řeší nějaké problémy či povinnosti spojené s investicí či provozem.

Co ještě sdílená ekonomika přináší?

Sdílené systémy provozované profesionály jsou neustále pod dohledem, pamatují takřka na všechno. A to včetně potřebných záložních kapacit pro případ nenadálých havárií. Jsem přesvědčen, že pokud jsou ještě k tomu komfortní, cenově dostupné a ekologické, projeví se to i na přízni zákazníků a tím i v dobrých ekonomických výsledcích. Například v Českých Budějovicích se nám daří



Václav Král, uprostřed na dnes už historickém snímku z ledna 2013, při otevření první plnicí CNG stanice společnosti ČSAD AUTOBUSY v Písku.

Věřím, že odpovědné chování k lidem a životnímu prostředí se prostě vyplácí.

zvýšovat počet odběrných míst, a z toho máme velkou radost. Společnost ČSAD AUTOBUSY zase uspěla v tendru na zajištění veřejné dopravy v Jihočeském kraji na roky 2022 až 2032. To nejsou náhody. Věřím, že odpovědné chování k lidem a životnímu prostředí se prostě vyplácí.

Co tedy připravujete v krajském městě?

Českokobulevická teplárna, jejímž jediným akcionářem je samo statutární město, loni po několikaleté systematické přípravě zahájila realizaci strategických kroků, aby po 120 letech mohla ukončit spalování uhlí. Už od roku 2029 nebude spalovat žádné uhlí a zemní plyn bude používat pouze jako havarijní a stabilizační palivo. To už je historická změna.

Čím uhlí nahradíte?

Docela ojedinělým palivovým mixem, který jinde nemá obdoby. Tvoří ho

zařízení na energetické využívání odpadu ZEVO Vráto, teplo z jaderné elektrárny Temelín a nový kotel na využívání biomasy.

Dotkne se to zákazníků a obyvatel města?

Modernizace podniku se projeví v dalším snížení emisí - a to včetně skleníkových plynů. To jsou všeobecně pozitivní vlivy. Všechny akce jsou plánované tak, aby cena energií byla stabilní a využívání bezemisních a obnovitelných zdrojů energie přineslo zákazníkům výhody. Těch se tím pádem už nebude týkat zmiňované zpříšňování ekologických norem, protože vše vyřešíme za ně. Na rozdíl od malých domovních kotelů.

Proč?

Teplárny se chovají zodpovědně a již několik let za vypouštění CO₂ platí evropské povolenky.

(Pokračování na straně 8)

Je to historická změna. Berme ji jako příležitost, i když se vším souhlasit nelze

(Dokončení ze strany 7)

Systém těchto povolenek, v němž si firmy kupují možnost vypouštět do ovzduší skleníkové plyny, dosud zahrnoval také elektrárny, velké průmyslové podniky a komerční leteckou dopravu. Nově dojde k rozšíření okruhu dotčených sektorů o lodní a silniční dopravu a vytápění všech budov v zemích EU, což pokryje více než polovinu produkovaných emisí. Do tohoto systému tedy budou nově zahrnuty i malé firmy a domácnosti s vlastními fosilními zdroji tepla.

Jste si jistý, že moderní systém centrálního zásobování teplem i v budoucnu obstojí?

Pro tento způsob vytápění, chlazení či výrobu tepelné energie pro průmysl lze využít dostupné technologie efektivní kogenerační výroby tepla a elektřiny. A ty fungují bezpečně, bez ohledu na aktuální počasí. I při dosažení požadované energetické účinnosti jednotlivých budov tak zůstane zajištěn komfort zákazníků.

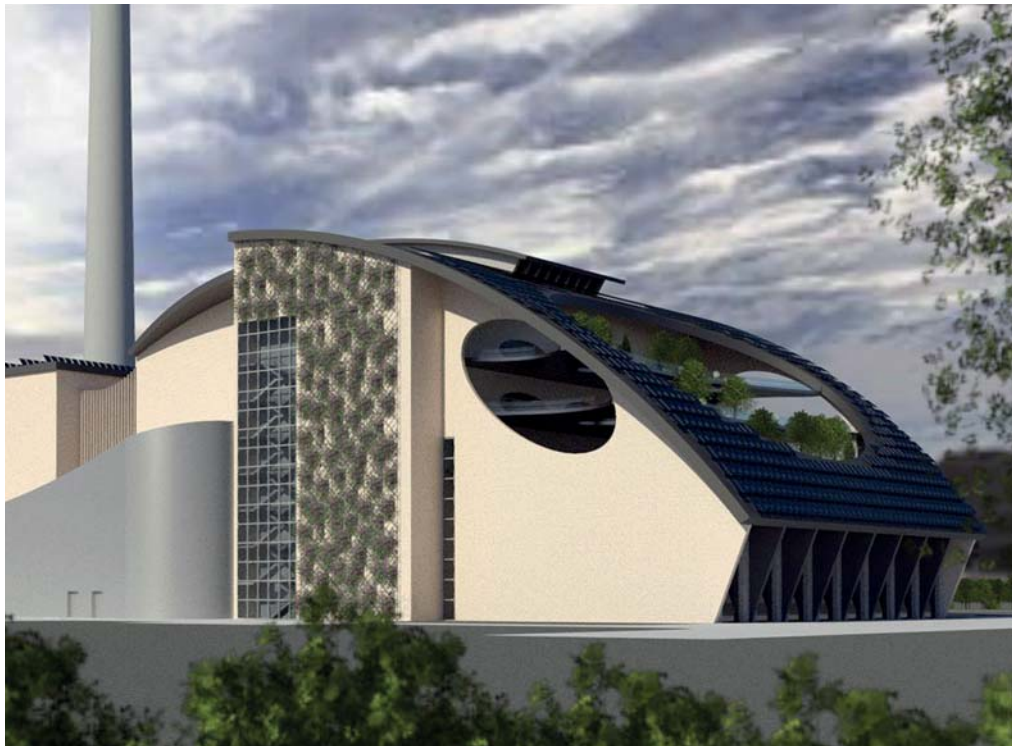
Mezi další nesporné výhody patří stabilizace elektrizačních sítí. Tento význam do budoucna ještě vzroste kvůli živelnému odstavení uhelných elektráren, oddalování výstavby jaderných elektráren, rozvoji neřiditelných obnovitelných zdrojů elektřiny a elektromobility v Česku.

Zvětšující se výkyvy mezi výrobou a spotřebou budou muset pokrývat stabilní zdroje. Zejména v centrech měst budou teplárny představovat základní prvek decentralizace výroby a akumulace elektřiny.

Jak se to dotkne Budějovic?

Snažíme se vymyslet fungování Českých Budějovic při dlouhodobějších výpadcích elektřiny z externích zdrojů. Prakticky v centru města non-stop provozujeme tři turbíny s elektrickým výkonem zhruba 50 MW, v budoucnu ještě přibude turbína v ZEVO, a byla by škoda v případě blackoutu nechat tyto výrobní kapacity ležet ladem.

Už víte, jak by takový koncept vypadal v praxi?



Jedna z navrhovaných podob českobudějovického ZEVO Vráto.

Jde o výsledek poměrně dlouhé analytické práce a důsledné přípravy. Vloni zastupitelé a radní jednomyslně schválili Strategii pro zelené město, ve které jsme v logice našich předků vsadili na místní zdroje a suroviny. Společnost ČEZ začala stavět 26 kilometrů dlouhý horkovodní napáječ, který jadernou elektrárnu Temelín napojí na distribuční síť teplárny. Toto teplo nahradí zhruba třetinu aktuální spotřeby uhlí, které spálíme. Další třetinu vytěsníme biomasou využívanou v novém kotli. Zbytek uhlí nahradí komunální odpady, které budeme energeticky využívat v ZEVO Vráto.

Říkáte ZEVO, nikoliv spalovna.

Protože v tom je podstatný rozdíl. Někdejší spalovny jen spalovaly odpad, a tím to končilo. Další užitek nebyl žádný. Moderní ZEVO odpad také spaluje, to jinak ani nelze, ale následně ho zhodnocuje tím, že vzniklou tepelnou energii využije k výrobě silové elektřiny a zbytek tepla slouží k vytápění, ohřevu teplé užitkové vody nebo pro technologické potřeby v průmyslu. Proto je důležitá

symbióza ZEVO s moderní sítí distribuce tepla v hustě osídlených aglomeracích.

Proč má být právě ve Vrátě?

Aby mělo ZEVO smysl a náklady na zpracování odpadů byly co nejnižší, musí být vhodně zvolená kapacita napojena na fungující vysokoúčinnou soustavu centrálního zásobování teplem. A takovou distribuční síť mají pouze teplárny. Obyvatelé velkých měst také vyprodukují nejvíce komunálního odpadu na plochu. A proč čtvrt Nové Vráto? Zde má teplárna dosluhující uhelnou výtopnu. Umístit sem ZEVO je logické a vhodné.

Vy jste velkým propagátorem cirkulární ekonomiky. Jak do ní ZEVO zapadá?

Je to jeden ze základních pilířů oběhového systému. I když stojí až na samém konci hierarchie nakládání s odpady, rozvoj energetického využívání odpadů ve světě ukončil plýtvání surovinami, které končily na skládkách. Bohužel Česká republika je stále skládkařskou velmocí. A to už není primát, o který bychom měli ve 21. století stát a tolerovat ho.

Moderní technologie spoří palivo, a tím snižují ekologickou zátěž

Dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice testuje zařízení, které zaznamenává několikrát do minuty informace z palubního počítače. Řidiči dávají zpětnou vazbu o jeho stylu jízdy – upozorňuje ho na situace jako je prudké brzdění, rozjezd ve vysokých otáčkách motoru, dodržování rychlosti, včasné řazení rychlostí nebo třeba i zbytečné stání se zapnutým motorem.

Firma očekává, že díky těmto informacím sníží náklady na spotřebu a celkový provoz vozidel. „V první fázi nainstalujeme jednotky téměř do poloviny našich vozů a do budoucna bychom chtěli tento systém rozšířit na celou naši autobusovou flotilu,“ říká Jakub Zelenka. Ušetřené palivo firmě přináší finanční úspory

a životnímu prostředí pak nižší ekologickou zátěž.

Veřejná hromadná doprava se tak stává příkladem oboru, v němž už existuje řada chytrých aplikací, pomáhajících dopravcům výrazně snížit a zefektivnit náklady na provoz vozového parku. Moderní technologie umožňují například sledovat pohyb jednotlivých spojů konkrétní linky, aktuální zpoždění proti jízdovému řádu nebo předpokládané odjezdy ze všech obsluhovaných zastávek.

„Zavedením těchto technologií do praxe se zařazujeme mezi moderní dopravní společnosti, které přispívají ke snížení emisí a spotřeby neobnovitelných zdrojů na naší jedinečné planetě,“ uzavřel Jakub Zelenka.

Volná místa

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zaměstnává 243 lidí, z nichž je 180 řidičů. Volných pracovních pozic je zhruba pět a jde o místa řidičů na provozech Písek, Vimperk, Prachatice.

„Nejsme na tom vůbec špatně. Důvodem může být řada benefitů a výhod, které svým zaměstnancům poskytujeme. A samozřejmě finanční ohodnocení práce,“ vypočítává důvody zaměstnanecké stability Michaela Khunová, asistentka generálního ředitele.

Mírné změny nastávají zpravidla v případech, kdy dlouholetí zaměstnanci odcházejí do důchodu. Obsadit tato místa však nebývá snadné, neboť řidičské oprávnění skupiny D, včetně profesního průkazu, vlastní jen minimum lidí, hledajících novou práci. „Proto firma zájemcům o práci profesionálního řidiče poskytuje bezúročnou půjčku, pokrývající náklady spojené s jejich získáním,“ dodává Michaela Khunová.

Výstava Voda a civilizace se představila i v Písku

Úspěšná venkovní výstava unikátních fotografií Voda a civilizace se od 25. srpna do 21. září představila za podpory společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice také v Písku. Na promenádě mezi Kamenným mostem a kulturním domem bylo k vidění 26 velkoformátových panelů, ukazujících klíčový význam této životodárné tekutiny. Tvořily ji hlavně fotografie pořízené v různých koutech světa, a také z Písku, provázené texty řady světově uznávaných vědců.

„Jako provozovatel písecké hromadné dopravy jsme součástí města, a proto jsme výstavu rádi podpořili. Zvláště

když sami řešíme řadu ekologických projektů, jejichž cílem je ochrana životního prostředí. Ať již jde o energetickou soběstačnost zdejšího autobusového nádraží, kde jsme na střeše instalovali solární panely, nebo provoz elektrobuse,“ říká Karel Coufal, ekonomický ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Firma v písecké MHD od konce loňského roku provozuje pět elektrobuse. Další by se měly objevit v Českém Krumlově. Ve svých provozovnách po celém kraji má také 30 vozů na stlačený zemní plyn (CNG). Ty používá v linkové i městské dopravě.

Expozice nabídla také pohled na opravenou píseckou městskou plovárnu vybavenou moderní technologií, využívání vody z Otavy, či nově opravenou pěšinu ke Klášterským rybníkům. Vedle toho návštěvníci mohli vidět také snímky zachycující prameny Amazonky, výzkum chování velryb a delfinů, vodu v různých skupenstvích nebo ničivou povodeň v Praze v roce 2002. Jak její autoři zdůrazňují, sama výstava nemůže změnit svět. Může ale každého inspirovat k tomu, aby o vodě skutečně přemýšlel a v rámci svých možností pro ni něco dělal.



Autobusová nádraží v Písku a Vimperku se promění v moderní dopravní terminály

Autobusová nádraží, patřící společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, už v minulých letech revitalizací prošla. V Kaplicích, Písku, Prachaticích. Zlepšilo se

zázemí pro cestující i řidiče a standard služeb. Plány jdou ale dál.

„Autobusová nádraží považujeme za naši vizitku a máme s nimi další plány, aby

vyhovovala současným požadavkům. Nejedna se pouze o odbavovací haly, ale i venkovní prostory, kde většina cestujících stráví nejvíc času. Velmi nás zajímá ale i ekologie a energetická soběstačnost těchto prostorů a objektů,“ říká generální ředitel Vladimír Homola.

V současnosti se připravuje jejich další modernizace v Písku a ve Vimperku. Ta nabídne nejen bezbariérový přístup a poskytování informací o příjezdech a odjezdech autobusů v reálném čase, ale třeba i „chytré“ lavičky a chytré lampy, reagující na pohyb. Nebudou tedy svítit nepřetržitě, ale jen tehdy, znamenají-li na nástupišti pohyb cestujících. Stejně důležité jsou ale i ty nejzákladnější věci jako je stín, ochrana před deštěm, místa k sezení a hygienické místnosti. I tady se moderní technologie využijí.

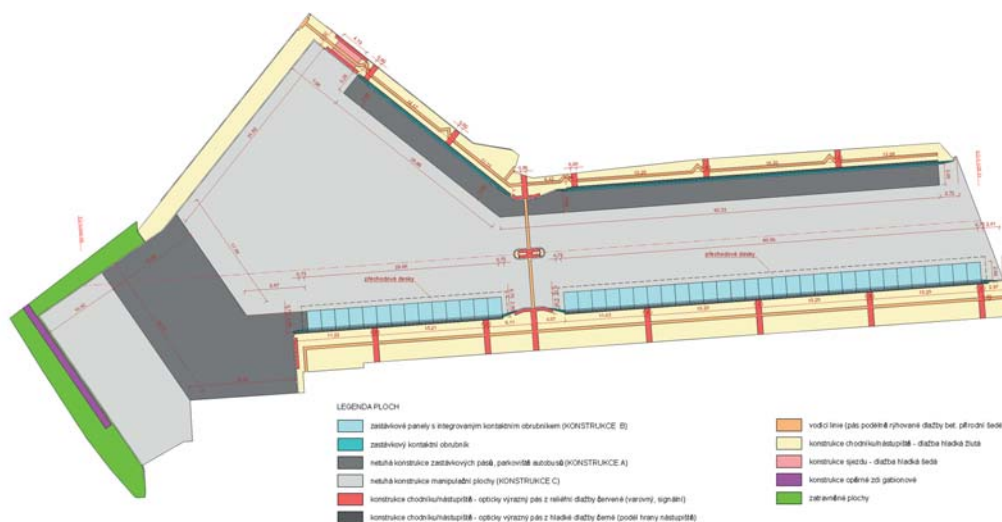
„Poměrně dost lidí se nezajímá o ostatní a jsou schopni ničit či špinit i autobusová nádraží a jejich vybavení. Často až k neuvěření. Proto hledáme takové technologie, které možnost používání veřejných služeb nejen rozšíří a zkvalitní, ale také pokud možno ochrání,“ dodal ředitel.

Architektonicky nejvýraznějším prvkem píseckého i vimperského projektu je kompletní zastřešení celého autobusového nádraží. Tím by vznikla plocha do budoucna připravená pro instalaci fotovoltaických panelů, vyrábějících elektřinu. Ta by pak spolu s bateriovým úložištěm zajistila energetickou soběstačnost areálů. Zatímco na vimperském autobusovém nádraží by šlo o úplnou novinku, v Písku pak o pokračování projektů realizovaného spolu s tchajwanskou korporací Tatung. Díky tomu je zde již energeticky soběstačná administrativní budova, na jejíž střeše jsou solární panely napojené na bateriové úložiště, umožňující využívat vyrobenou elektřinu podle potřeby. Snahou je, aby zde během několika let vznikl jeden moderní a energeticky soběstačný komplex, vstřícný i lidem, využívajícím elektromobilitu.

Studie a návrhy obou projektů nyní firma předkládá místním úřadům k dalším debatám. Až teprve potom bude možné informovat o termínu zahájení obou rekonstrukcí.



Obě navrhovaná řešení počítají se zakrytím autobusového nádraží v Písku.



Nové řešení je připraveno i pro autobusové nádraží ve Vimperku.

Nová dílna pro opravy motorů a převodovek vznikla v Českém Krumlově

V českokrumlovské provozovně byla letos otevřena nová dílna pro generální a střední opravy motorů, převodovek a rozvodovek, sloužící všem provozům ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Podílel se na tom i vlastník areálu ve Chvalšinské 242, jímž je Českokrumlovský rozvojový fond. Od něho si dílenské

prostory a další plochy firma pronajímá. „Naši dlouhodobou snahou je jejich modernizace. V roce 2020 se podařilo s vlastníkem dojednat a vyměnit devět posuvných vrat u jednotlivých stání,“ říká hlavní dispečer Jiří Schwarz.

„V současné době se jedná o modernizaci montážních kanálů, přičemž pilotní

bude montážní kanál číslo devět starý už bezmála půlstoletí. Pro naše dílenské pracovníky chceme co nejlépe a neefektivněji vybudovat po všech stránkách moderní a bezpečné pracoviště, odpovídající současným nárokům a potřebám,“ uvedl Jiří Schwarz.



Opravovaný autobus Rošero. Šlo o celkovou opravu brzdové soustavy a výměnu listového pera.



Václav Baloun při generální opravě motoru Iveco v letos zprovozněné dílně.



Část dílenských zaměstnanců českokrumlovské provozovny před servisním vozidlem. Zleva stojí hlavní dispečer Jiří Schwarz, v podřepu Václav Baloun, Petr Štěpánek, Miroslav Štěpánek, Ladislav Rytíř a Jan Kubo.

Vozidlo značky Peugeot Partner (2019) nahradilo zastaralý vůz téže značky a slouží k výjezdům po celé oblasti Český Krumlov a Kaplice v případě, že nelze autobus pro poruchu nebo kvůli bezpečnosti silničního provozu dopravit na dílnu.

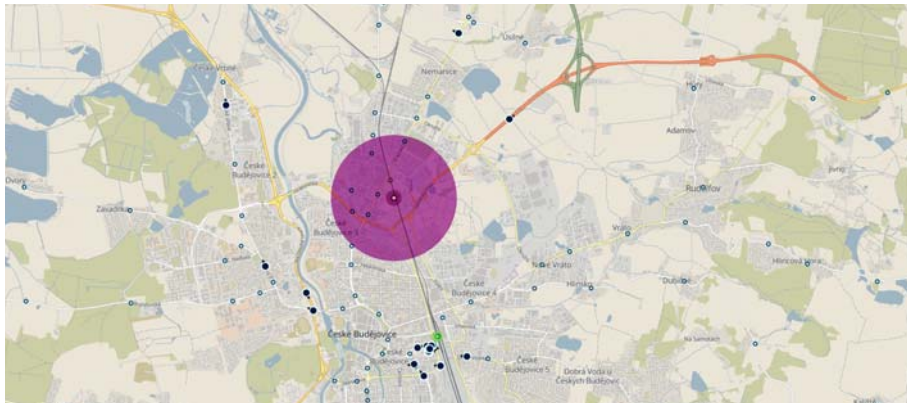
Jikord připravil aplikaci, která cestujícím ukazuje aktuální polohu jejich spoje

Cestující ve veřejné dopravě Jihočeského kraje si mohou pomoci mobilního telefonu pohodlně zjistit aktuální polohu vlakových a autobusových spojů. Stačí zadat odkaz www.dopravanajihu.cz nebo načíst QR kód, který je součástí autobusových vývěsních jízdních řádů. Umístěn je na speciální samolepce na autobusových zastávkách.



„Chceme, aby aktuální polohové informace byly veřejně přístupné cestujícím na jednom místě. Aplikaci přitom průběžně aktualizujeme a rozšiřujeme o další informace a funkce. Věřím ale, že již v této podobě poskytuje lidem cenná data a usnadňuje jim cestování veřejnou dopravou,“ říká David Syrovátka, vedoucí dispečinku společnosti Jikord.

Webová aplikace Doprava na Jihu zobrazuje kromě aktuální polohy spoje i jeho trasu či případné zpoždění. Cestující může také vyhledat odjezdy



z vybrané zastávky nebo potřebný jezdoucí spoj.

V současné době se zobrazují autobusové a vlakové spoje v závazku veřejné služby Jihočeského kraje na území IDS JK (oblast Českobudějovicka). Nad rámec jsou na území celého Jihočeského kraje viditelné všechny autobusové spoje společností ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, GW Bus, ČSAD Jindřichův Hradec a Comett Plus. Průběžně se pracuje

na plánovaném rozšiřování zapojených dopravců.

Od ledna 2022 dojde k zapojení dalších drážních dopravců a rozšíření viditelnosti spojů po celých jižních Čechách. „Celokrajská viditelnost“ autobusových a drážních spojů je pak plánována na červen příštího roku. Cestující potom budou moci získat informace o všech spojích veřejné dopravy v Jihočeském kraji.

Rok, v němž jsme posílili na dopravním trhu

Rok 2021 si zřejmě budu pamatovat jako málokterý jiný. V soutěži o zajištění veřejné dopravy v kraji jsme uspěli nejen v okresech Český Krumlov, Prachatice a Písek, kde už působíme, ale i Jindřichův Hradec a Strakonice. Tím se stáváme největším dopravcem v jižních Čechách a současně na sebe bereme velký závazek. A to nejen k objednateli dopravy a cestujícím, ale hlavně k novým zaměstnancům. Přeji si, ať všichni v ČSAD AUTOBUSY uděláme vše pro to, aby byli spokojeni a práce je bavila.

V současné době jsme již objednali nové autobusy a potřebné technologie. Také hledáme a připravujeme nové prostory v získaných okresech, neboť pro dispečery, řidiče a opraváře potřebujeme



Glosář Vladimíra Homolý

kvalitní prostory s moderním vybavením. Věřím, že s našimi partnery a dodavateli vše zvládneme ke spokojenosti současných i nových kolegů.

Dalším bodem k zapamatování snad budou i nadcházející říjnové parlamentní volby. Lidé je vnímají různě, ale bez nich se neposuneme. Je to největší dar demokracie. Přál bych si, aby začaly platit staré odzkoušené pravdy a tenhle racionální selský rozum vytlačil populismus a plané sliby. Takže uvidíme. Každopádně jít volit je skoro povinnost a dar. Stačí se podívat za hranice, třeba do Běloruska. Už bych se do téhle doby nikdy vrátit nechtěl a věřím, že nejsem sám. Takže šťastnou ruku, přátelé.