

29 | léto 2024

Busem



JIHOČESKÝ KRAJ
KRAJSKÝ ÚŘAD

Hejtman Martin Kuba o dopravě v kraji str. 4



2

Plní se cíl soutěžit o území, která na sebe navazují

3

V roce 2025 investice přesáhnou 900 milionů

6

Servisní středisko v Písku bude největší a nejmodernější

8

V Busem našla klid na práci

12

Značka Busem od dubna vyjede na Jihlavsko

Plní se náš cíl s rozmyslem soutěžit o území, která na sebe navazují

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Ještě v roce 2010 jsme obsluhovali na území Jihočeského kraje tři okresy – Český Krumlov, Písek a Prachatice, a potřebovali k tomu zhruba 160 autobusů. V roce 2025 bychom jich mohli provozovat už přes 450. Úměrně tomu roste i počet zaměstnanců, z tehdejších 250 na budoucích více než 600.



Dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice stále roste a mění se před očima. Důležité přitom je, že jdeme postupně, krok za krokem, bez zbytečného riskování a „přehřívání“ firemních financí.

Některé mezníky, které nás na této cestě provázely, si proto stojí za to připomenout.

V roce 2012 se nám podařilo koupit Dopravu Záruba a tím se posunout i do části okresu Strakonice. Ve stejné době se nám začalo dařit získávat veřejnou podporu na rekonstrukce a opravy našich autobusových nádraží. V současné době startuje rekonstrukce ploch v Písku

a Vimperku. Písecké autobusové nádraží je navíc vybaveno solárními panely a bateriovým úložištěm, a je proto energeticky téměř soběstačné. V Písku také finišuje příprava stavby nového servisního centra autobusů.

V píseckém MHD provozujeme elektrické autobusy a na většině území, které v jižních Čechách spravujeme, jsou instalované i chytré zastávky.

Zásadní zlom nastal v roce 2022, kdy se nám podařilo zahájit dopravu v závazku veřejné služby v pěti ze sedmi jihočeských okresů. A to v okresech Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice a Strakonice. K tomu přidejme

i místní městské dopravy v Českém Krumlově, Písku, Milevsku, Prachaticích, Vimperku a Kaplici.

S rokem 2025 vstoupíme na dopravní trh v závazku veřejné služby poprvé i mimo jižní Čechy, když od dubna začneme obsluhovat oblast Jihlavsko v Kraji Vysočina. Věříme, že následně také v okresech Pelhřimov a Humpolec, kde jsme ve veřejné zakázce Kraje Vysočina rovněž podali nejlepší nabídky na obě oblasti. A rada kraje opakovaně potvrdila jako budoucího dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Nejlepší nabídku jsme předložili také ve výběrovém řízení na provozovatele MHD v Jindřichově Hradci, kterou zadavatel nyní vyhodnocuje.

Pokud v roce 2025 zahájíme všechny tyto vysoutěžené přepravy, bude společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice provozovat více než 450 autobusů v okresech, které na sebe těsně navazují.

A přesně tohle bylo našim střednědobým podnikatelským cílem.

S rozmyslem soutěžit o území, která na sebe navazují. Díky tomu lze mnohem efektivněji budovat a využívat servisní a dispečerské zázemí. Jednotlivé provozy spolu mohou efektivně spolupracovat a pomáhat si.

Velmi nám přitom záleží na komfortu a pracovních podmínkách našich zaměstnanců, zvláště pak řidičů autobusů. Právě oni potřebují vědět, že mají za sebou silné zázemí a klid na práci bez nervů a stresů. Že v každém okrese je k dispozici profesionální servis, že na blízku jsou kolegové, kteří pomohou a kterým mohou pomoci oni. Právě zdravé firemní klima a zájem o zaměstnance spoluvytváří silnou společnost a značku BUSEM, v níž baví lidi pracovat.

Firemní motto lze proto shrnout do věty: Naším cílem je být profesionálním partnerem objednatelů, oblíbeným dopravcem cestujících a nejlepším zaměstnavatelem v regionu.

Vladimír Homola,
generální ředitel ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice

Vývoj počtu autobusů v ČSAD AUTOBUSY České Budějovice



Expanzi provázejí masivní investice. V roce 2025 přesáhnou 900 milionů

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Akciová společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice plánuje v roce 2025 investovat 915 milionů korun. Financování bude probíhat prostřednictvím podnikatelského úvěru.

„Máme silné zázemí v podobě rakouského mateřského koncernu ÖBB Holding. To nám umožňuje využívat zajímavé úvěrové podmínky, díky kterým lze dlouhodobě financovat nové rozvojové projekty za výhodných úrokových sazeb,“ uvedl Karel Coufal, ekonomický ředitel ČSAD AUTOBUSY.

Především jde o investice vázané na novou smlouvu na zajištění dopravní služby Kraje Vysočina na území provozní oblasti Jihlavsko. Současně se firma uchází i o oblasti Humpolecko



a Pelhřimovsko, kde krajskému úřadu rovněž podala nejlepší nabídky. Před samotným vyhlášením vítěze musí krajský úřad nabídky nejprve přezkontrolovat a vyhodnotit. Věříme, že jsme v nabídkách žádnou chybu neudělali.

Pro oblast Jihlavsko firma pořídí 55 nových autobusů.

Pro oblast Humpolecko by mělo jít o 32 a pro oblast Pelhřimovsko o 52 autobusů. V rámci Kraje Vysočina by tedy šlo celkem o 139 nových vozidel. Investice

zde budou mířit zároveň do vybavení nově využívaných prostor pro řidiče a další zaměstnance, dílenského zázemí a technického vybavení.

„Další investice plánujeme do obnovy vozového parku městské hromadné dopravy v Českém Krumlově i obnovy devatenácti kusů vozidel pro závazek veřejné služby pro Jihočeský kraj,“ doplnil Karel Coufal.

Silnější motory

Vozový park v roce 2025 doplní autobusy značky Iveco Crossway. Pro oblast Jihočeského kraje se jedná o nízkopodlažní vozidla v délce 10,8 a 12 metrů, pro oblast Kraje Vysočina pak o nízkopodlažní vozidla v délce 10,8, 12 a 14,5 metrů. „Nově budeme používat autobusy se silnějším motorem Cursor 9 a automatickou převodovkou ZF 6AP (Ekolife). Všechny budou vybaveny klimatizací, WiFi a zásuvkami na USB. A také informačním systémem Buse a odbavovacím zařízením Mikroelektronika,“ doplnil technický ředitel Pavel Marek.

Servis z vlastních zdrojů

Nové servisní centrum v Písku, jehož projektová příprava nyní vrcholí, vyjde na zhruba 25 milionů korun a firma ho bude financovat z vlastních prostředků. Zároveň se řeší připojení pozemku k sítím a jedná o vybudování vlastní transformátorové stanice. K dispozici zde budou čtyři třicetimetrová opravárenská stání, která umožní současně opravovat osm autobusů. Servis bude mít svoji lakovnu a myčku vozidel.



Martin Kuba, jihočeský hejtman, bilancuje dopravu a dopravní infrastrukturu a říká:

Do letiště se posílaly desítky milionů na provoz a nikam se to nehýbalo

ČESKÉ BUDĚJOVICE

V málokteré oblasti je na jihu Čech tak rušno jako v dopravě. Potřebné tempo a podporu státu nabrala stavba dálnic a některých obchvatů, stejně významná je i krajská stopa. Ať již jde o silniční stavby, rozlétání českobudějovického letiště, nové smlouvy na zajištění veřejné autobusové či železniční dopravy.

Pane hejtmane, čeho si považujete?

Nejvíc toho, že se nám podařilo rozhybat dopravní stavby a letiště. Myslím, že teď se v Jihočeském kraji staví snad nejvíc v celé republice. Stavby se buď už staví, nebo projektují a vidíme na termíny, kdy začneme. A pokud vydržíme ve vedení kraje, tak myslím, že v letech 2028-29 by mohly být hotové v podstatě všechny stavby, o nichž tady Jihočeši roky jen poslouchali. A druhá věc je samozřejmě rozlétání Jihočeského letiště.

Proč právě tohle?

Protože minulé politické reprezentace nainvestovaly do letiště stovky milionů, aniž by někdo měl reálný plán, jak ho rozlétat. Už skoro nikdo nevěřil, že se to povede. A rozběhnouti těch staveb proto, že Jihočeši o nich desítky let jen poslouchali a teď vidí, že už se staví nebo se příprava posouvá. Náš kraj byl v dopravní infrastruktuře zanedbaný a je důležité, že jsme s tím pomohli.

Co bylo nejtěžší, pokud jde o dopravu, prosadit, rozhodnout?

Jednoznačně letiště. Tam opravdu reálně nebyl nikdo, kdo byl schopen ho rozlétat a dostat do provozu. Do letiště se posílaly desítky milionů na provoz a nikam se to nehýbalo. A kdybychom neudělali



zásadní změny, tak to tak zůstalo. Já jezdil na Úřad pro civilní letectví a Řízení letového provozu všechny přesvědčit, aby nám věřili a pomohli. Museli jsme úplně změnit vedení letiště. To, že se tohle povedlo, považuju za malý zázrak.

Letos Jihočeský kraj do mostů a silnic II. a III. tříd investuje na šedesátí projektech přes 2,6 miliardy korun.

Ano, je to kombinace na opravy povrchů našich krajských silnic a mostů, ale také peníze na projektovou přípravu a výstavbu nových obchvatů. Kvalitní silnice jsou naší prioritou a myslím, že když člověk jezdí po jiných krajích, tak ten rozdíl je opravdu znát a povrchy jihočeských silnic jsou dobré. Jen za tyhle čtyři roky jsme jich opravili víc než 500 kilometrů. Další peníze jdou do výstavby nových obchvatů a desítky milionů také do projektových prací. Slíbil jsem, že všechny ty stavby připravíme a pokud nám to tempo vydrží, tak v roce 2028–29 bude na prostá většina stát.

Které krajské stavby tedy pokládáte za nejdůležitější?

Z těch krajských je to Jižní tangenta, rekonstrukce silnice Dačice – Slavonice, silnice, stoupací pruhy na Libínské Sedlo nebo obchvat Žáru u Nových Hradů

a Vlachova Březí. Dál druhá etapa obchvatu Kaplice, kterou teď stavíme, nebo nové části zánadražní komunikace, které jsme stihli dokončit pro napojení dálnice D3 na město České Budějovice. Ale patří sem i nová kruhová křižovatka pod autobusovým nádražím v Českém Krumlově, úpravy klasických křižovatek na okružní u Chotýčan a u Vitějovic.

Na čem pracujete?

Ty další důležité jsou pro mě v Budějovicích most přes Vltavu do Papírenské, podjezd pod nádražím, obchvaty Tábora, Trhových Svinů, Blatné, Husince, Dačic, druhá část Jižní tangenty. Radost mám hlavně z toho, že u všech se posouváme podle plánu a většinu budeme schopni během dvou až tří let začít stavět. Teď je budeme postupně zařazovat do rozpočtu tak, jak dokončíme přípravu a začneme je stavět. V roce 2025 bych byl rád, kdybychom začali obchvat Blatné a Tábora.

Nedávno jste v Linci jednal s hornorakouským hejtmanem o dopravním propojení obou příhraničních regionů. Jak to dopadlo?

Jednoznačně jsme se shodli, že nutně potřebujeme atraktivní a funkční železniční trať Linec – České Budějovice – Praha. Spojení z jižních Čech do Rakouska je nesmírně důležité. Nutné je také zrychlit dostavbu dálnice na rakouské straně. Zvláště, když letos v prosinci se zprovozní dálniční obchvat Českých Budějovic a několik nových úseků dálnice D3. Ta se na české straně v roce 2026 dostane až do Dolního Dvořiště na hraniční přechod. Prostě dopravní osy mezi našimi zeměmi musí být dokončeny co nejdříve.

Jak zatraktivnit železniční spojení?

Je to stejně důležité jako rozšíření S10. My na české straně máme v zásadách územního rozvoje kraje koridor pro novou železnici směrem na Linec. Bohužel rakouské ministerstvo tuto stavbu nezařadilo do priorit.

(Pokračování na straně 8)

Antonín Krák, náměstek jihočeského hejtmána pro dopravu:

V kraji se daří modernizovat vozový park a zkvalitňovat služby

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Jihočeský kraj v uplynulých čtyřech letech přijal několik zásadních rozhodnutí, týkajících se zajištění kvalitní veřejné regionální železniční a autobusové dopravy. Právě o tom hovoří Antonín Krák, náměstek hejtmána pro dopravu.

Naplnila se vaše očekávání?

Díky nastaveným smlouvám se daří modernizovat vozový park a zkvalitňovat služby v přepravě cestujících. U autobusů je v současné době průměrné stáří vozidel jen pět let, nízkopodlažních je už 62 procent a ve všech lze platit bankovní kartou. Omlazení vozového parku je patrné i na železnici. Nehospodárné soupravy vozů byly nahrazeny nízkopodlažními elektrickými jednotkami Regio-Panther s klimatizací, WiFi i zásuvkami. Na jihočeských kolejích jich jezdí už deset a ještě letos přibude dalších pět souprav.

Tento rok také dojde k nasazení sedmi nových dieselových souprav s obdobnou výbavou na trati mezi Strakoncem a Tábořem. Mezi Tábořem a Bechyní letos vyjely pohodlnější osobní vozy, které projdou dalším vylepšením. A na pošumavských tratích brzy dojde k postupné obměně vozového parku za modernější motorové vozy. I ve většině vlaků lze platit kartou. Takže ano, naše očekávání se plní. Je to prostě o nastavených podmínkách.

Platí to i o ekonomice, financování?

Jako objednatel veřejné dopravy se řídíme vysoutěženými nabídkovými cenami včetně jejich smluvně daných indexací. To se týká třeba vývoje cen pohonných hmot, mezd či inflace. Veřejná doprava



má své náklady. Důležité proto je, aby byla kvalitní, spolehlivá, pro cestující finančně dostupná. To je přece její hlavní smysl.

Oceňují to cestující?

Věřím, že ano. Alespoň čísla to napovídají. V roce 2023 se autobusovou dopravou, financovanou Jihočeským krajem, svezlo podle vydaných jízdenek 13 milionů osob. Nejvíce z a do krajského města, což je v každém směru řádově 15 procent cestujících. Nejzatíženější vlakové linky jsou rovněž do Budějovic, zejména v ose Strakonice – Písek a Borovany – České Velenice. Důležitá je i linka České Budějovice – Jindřichův Hradec.

Překvapilo vás něco?

Rostoucí popularita železniční dopravy na Táborsku. Hodně ji podpořilo dokončení IV. tranzitního železničního koridoru v úseku Doubí – Soběslav, kde jsme následně upravili osobní vlaky tak, aby navazovaly na expresy do Prahy. I z menších obcí se tak lidé mohou rychle dostat s krátkým přestupem v Táboře do hlavního města.

Kontrolujete plnění uzavřených smluv s dopravci?

Samozřejmě, to ani jinak nelze. Dokonce

bych řekl, že jsme v tom velmi bedliví. K tomu nám slouží Centrální dispečink Jihočeského kraje, kde kolegové z naší firmy JIKORD denně sledují provoz všech spojů v závazku veřejné služby. Hlídnou garantované návaznosti a řeší mimořádné situace, které v provozu nastávají. Důležitá je i fyzická kontrola plnění všech požadavků na kvalitu.

Uplatňujete i sankce?

Podle smluv, ale vždy se nejdříve snažíme s dopravci najít řešení, protože máme společný cíl – v pořádku přepravit cestující. Pro naše smluvní dopravce je příznivé, že s objednatelem komunikují a hledají řešení i v neobvyklých a nenadálých situacích. To je třeba ocenit.

Na co kladete největší důraz?

Jednoznačně na kvalitu dopravy jako celku. Je to přece služba pro cestující. Proto třeba při úpravách jízdních řádů zveme zástupce samospráv. Vždy se snažíme najít kompromis mezi požadavky cestujících a technickými možnostmi dopravců.

Kdo vozí cestující v Jihočeském kraji

Železniční doprava

Pošumavské trať

GW Train Regio (2017)

Motorová trakce Bechyňka – trať (2020)

České dráhy (2019)

Elektrická trakce

České dráhy (2023)

Autobusová doprava (2022)

ČSAD AUTOBUSY České Budějovice oblasti Prachatice, Strakonice, Písek, Český Krumlov, Jindřichův Hradec

GW BUS – oblast České Budějovice

BusLine jižní Čechy – oblast Tábor

Nové servisní středisko v Písku bude ve firmě největší a nejmodernější

PÍSEK

Ke konci letošního roku začne výstavba nového servisního střediska v Písku. Půjde o významný krok, který zlepší infrastrukturu pro údržbu a opravy autobusů v regionu. S jeho uvedením do provozu se počítá ke konci roku 2025. Investice vyjde na zhruba 25 milionů korun.

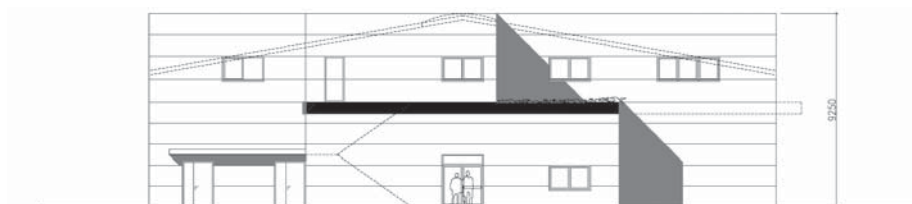
„S růstem firmy potřebujeme posílit servisní kapacity v oblasti Písecka. A také zahájit komerční provoz oprav a lakovacích prací, aby se nová kapacita naplno využila,“ vysvětluje Jiří Schwarz, ředitel opravárenství ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Písecké servisní středisko bude největší ve firmě nejen rozlohou, ale také kapacitou. K dispozici budou čtyři průjezdná opravárenská stání, lakovací box a portálová myčka. Pracovat v něm budou zaměstnanci, kteří do něho přejdou ze stávajícího depa, které firma provozuje v pronajatých prostorách bývalého Jitexu.

„Ze začátku bude počet zaměstnanců stejný a po rozšíření komerčních oprav budeme tento stav navyšovat,“ uvedl Jiří Schwarz.

Servisní zařízení bude rovněž splňovat nejmodernější standardy v oblasti oprav, bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí. Nejmodernější technologie, pokročilé nástroje a zařízení umožní práci zrychlit a zkvalitnit a tím zvýšit spolehlivost a dostupnost dopravních služeb.

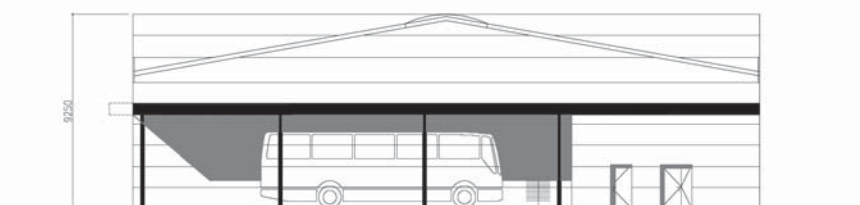
„Strategická poloha v Písku nám umožní lépe reagovat na poptávku po servisních službách nejen v okolních městech a obcích, ale také ve vzdálenějších regionech. Díky modernímu vybavení budou



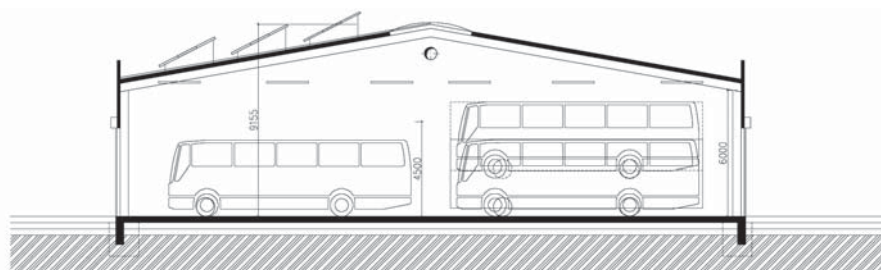
boční pohled - vstup



čelní pohled



boční pohled - myčka



schématický řez

opravy autobusů probíhat s minimálními prodlevami, což přináší výhody jak naší společnosti, tak i zákazníkům, v podobě kratších výpadků dopravních služeb. To má samozřejmě pozitivní dopad jak na cestující, tak na veřejnou autobusovou dopravu v Jihočeském kraji,“ uvedl ředitel opravárenství.

V uplynulých měsících společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice už investovala do modernizace a vylepšování servisního zázemí v Českém Krumlově, Prachaticích, Jindřichově Hradci a Lhencičích. Po rozšíření své působnosti do Jihlavy se chystá vybudovat servisní zázemí i v tomto regionu.

Autobusová nádraží v Písku a ve Vimperku čeká rozsáhlá oprava

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Autobusová nádraží v Písku a ve Vimperku, patřící dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, projdou během roku 2025 rozsáhlou modernizací.

„Koncem května byla přepracovaná projektová dokumentace dopravního terminálu v Písku předána na příslušný stavební úřad ke schválení. Bohužel zde se i nás týkají současné celostátní problémy stavebních úřadů, provázející jejich digitalizaci,“ říká Pavel Marek, technický ředitel.

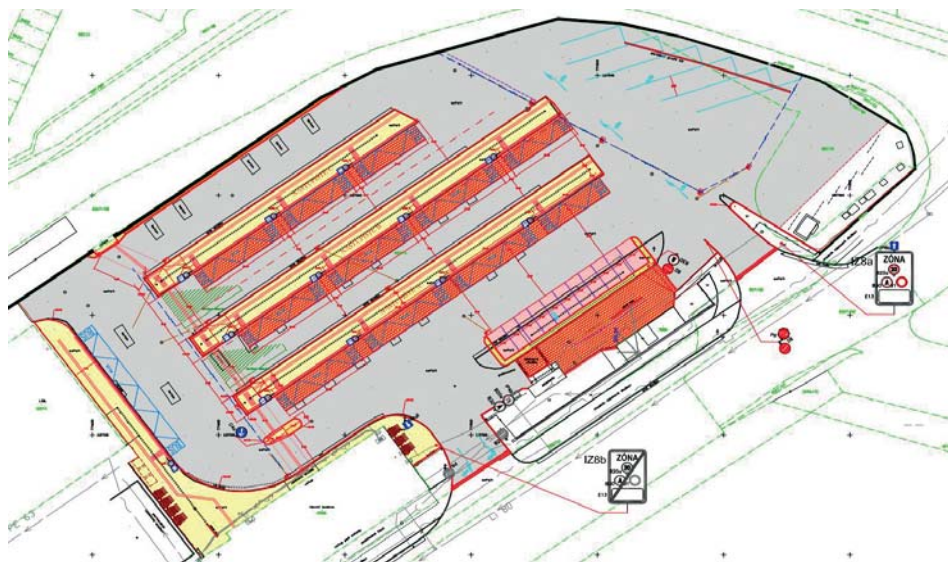
Správní řízení sice probíhá ještě podle starého stavebního zákona a nemělo by se kvůli administrativním zádrhelům, provázejícím zákon nový, prodlužovat. Ale vytíženost stavebních úřadů může ovlivnit i toto řízení.

V případě dopravního terminálu Vimperk je dokumentace zpracována a schválena v rozsahu stavebního řízení. Zde se čeká na výsledek geologického průzkumu s tím, že do srpna bude připravena dokumentace v rozsahu provedení stavby, které již nepodléhá schválení. „Zároveň čekáme na schválení prodloužení stavebního povolení, které bychom měli obdržet do konce srpna,“ dodal ředitel.

Současně firma připravuje výběrové řízení na dodavatele staveb. Ten bude znám na přelomu roku, aby mohly práce na obou terminálech začít hned s novou stavební sezonou na jaře roku 2025.

Společnost ČSAD AUTOBUSY při financování těchto nákladných staveb využije dotace ve výši 70 procent plánovaných způsobilých výdajů. Rozpočet AN Vimperk činí 34,5 milionů a AN Písek 37,5 milionů korun.

„Půjde o významnou finanční podporu, kterou nám poskytlo Ministerstvo pro místní rozvoj. Bez této podpory bychom si tak nákladné stavební



Autobusová nádraží v Písku (horní obrázek) a ve Vimperku projdou během roku 2025 rozsáhlou modernizací.

investice mohli těžko dovolit,“ uvedl Pavel Marek.

Stavební práce na AN Vimperk zahrnují kompletní výměnu asfaltového povrchu s úpravou míst pro zastávky, výměnu střešní konstrukce nástupišť včetně jejího zvýšení, výměnu elektrických sítí nástupišť, osazení kamerového systému a osvětlení nádraží. Cestující se dočkají nových informačních systémů instalací tzv. chytrých zastávek a nových informačních tabulí.

Během stavby bude vimperkské autobusové nádraží uzavřené a cestující budou využívat náhradní výstupní a nástupní

prostory, které dopravce řeší spolu s městským úřadem. Jasno o jejich umístění bude na podzim.

Na AN Písek dojde k výměně konstrukce a zastřešení nástupišť, kompletně se vymění povrch vozovek se zpevněním míst pro zastávky. Vznikne také odstavná plocha pro 10 osobních vozidel obsluhy terminálu. Nový bude informační systém pro cestující. Součástí projektu je také oprava zděného oplocení a napojení budovy na vlastní trafostanici.

Obě akce by měly stavebně skončit ještě do zimy 2025, celý projekt pak musí být ukončen nejpozději v květnu 2026.

V Busem našla klid na práci

LHENICE

Kateřina Kytlicová chtěla před pěti lety udělat zásadní otočku v pracovním živo- te, a proto tovární haly vyměnila za vo- lant autobusu. Hledala neco, co by ume- la a zvládla. A byly z toho nejprve tři roky na linkách ˇceskobudejovickeho me- stskeho dopravního podniku a teď už dalsi dva na linkách Busem.

„Firma svým řidičům umozuje parko- vat autobusy v miste bydlíště. Pro nás, co bydlíme na malomeste nebo vesnici, to je obrovská výhoda,“ vysvětluje proč změnila zaměstnavatele.

Jezdí na pravidelných linkách kolem Lhe- nic a tým ji odpadlo dojíždění do práce. Zacina doma, konci doma. To pokládá za velký bonus. A dělená smena, kdy jez- dí pár hodin ráno a pak zase až odpoled- ne, ji dává prostor postarat se o domac- nost. Zařidit si i osobní věci. Víkendy má volne, a když o nich zaskakuje za kolegy, bere to jako výlet.

Po tech dvou letech v barvách Busem



nedá dopustit ani na kolegy z pracha- tické provozovny. „Práce řidiče je hod- ne o samostatnosti, ale pořád potřebu- jete vedet, že se máte na koho obrátit, že vám poradí, vysvětlí to, co třeba ne- víte. A tohle jsem tady našla. Proste klid na práci.“

Když se svým malým autobusem Iveco Dekstra přijede na provozovnu do dí- len nebo na myčku, vždy se za kolegy za- staví. Zajde pozdravit i ty z kancelari. Je

dobře vedet, čím firma žije. Prispiva to k dobré atmosfére.

Na Lhenicku jsou jejími pasaery přede- vším mistni, zvláště děti a senioři nebo maminky na rodičovské. Koneckonců to je také základním posláním veřevne lin- kove dopravy – umožnit lidem cestovat. Hlavne zpoatku byli mnozí překvapeni, že je veze „ženská“, ale jak Kateřina Kyt- licova říká, že za volantem autobusů by mohlo a melo být víc už proto, že ženy za volantem byvaji klidnejsi.

„Samozřejmě, že vás musí řízení vozidel bavit. To byl i můj připad. Možná i proto, že táta řidil nákladáky nebo bagry, tak jsem si k téhle profesi nakonec cestu našla.“

Doprava po okreskach je klidnejsi než ve měště, ale ve střehu musí být stejne. Ani tady se nenadálým situacím a agre- sivnejsim řidičům aut nelze zcela vy- hnout. Zase ale odpadaji dopravní špi- ky jako v krajském měště. „Ale jinak je to hodně podobne. Máte jiždni řád, kte- rý je třeba dodržovat a cestující za zády, kteří ocekavaji, že je bezpecne dovezete do jejich cílové stanice,“ uzavřela.

Do letiště se posílaly desítky milionů

(Dokončení ze strany 4)

Co s tým?

Shodli jsme se s panem hejtmanem Stel- zerem, že pokud zustanu hejtmanem, velmi brzy po volbách se sejdeme a bu- deme jako krajské vlády iniciovat jednání s centralnimi vládami obou států, aby se tato stavba dostala mezi priority a byl definovaný jasný harmonogram.

Mimochodem, jak se vám podařilo vrátit do hry obchvaty Dasneho a ˇCesnovic na trase z krajské metropole do Písku, které původně neprošly sítem Ředitelství silnic a dálnic, ale teď už se staví?

Sešel jsem se nad tím s ministrem do- pravy Martinem Kupkou a podařilo se mi ho přesvedcit, že na tuhle stav- bu tady roky ˇcekame, a když už jsme všechna povolení dotáhli, že je třeba za- ˇcit. Je logické, že je moje výhoda, když je to můj stranický kolega. Já jsem také byl ministrem a mám představu, jak ta- kove plánování na ministerstvu vypadá.

Mimochodem to podle me ukazuje, že hejtmanem musí být nekdo, kdo má po- litickou silu i v Praze a je schopen s mi- nistry vyjednávat a oni ho berou v- ne. Ať chceme nebo ne, tak je to běžná souast politiky a pokud se hejtmanem nebo primátorem mesta stane nekdo bez takových politických kontaktů, je to ˇcasto velký limit.

Ptám se proto, že koncem roku se zprovozní i dálnice D4 od Přibrami do Písku, což dopravu přes tyhle obce zintenzivní, takž obchvaty lidé ocení.

Dokončení D4 až do Písku bude zásad- ní a pro řadu lidí to bude motivace jet z Prahy prave po téhle cestě. O to důle- žitejsi pak bude i tento obchvat, ale taky vybudování úseku 2+1 pruh na silnici od Písku do ˇCeskych Budějovic. Jsou to ˇctyři úseky v délce 33 km a teď s ŘSD do- koncujeme všechny projektové připravy, aby bylo možné získat povolení a stav- by v roce 2026/27 začít. Já bych byl rád, kdyby všechny byly hotove v roce 2029. Nutná je taky Severní spojka v ˇCeskych

Budejovicih, protože bez ní se nedo- stanete při přijezdu do mesta ke kruho- vemu objezdu u Globusu na dálnici D3 tak, abyste se městu vyhnul. Štve mě, že na ní minulé koalice nepracovaly, ale mám radost, že se nám podařilo připra- vu dotáhnout. ŘSD už vybírá zhotovite- le a ještě letos začne stavět. To je klicova stavba pro mesto.

Jaké jsou tedy v této oblasti krajské priority?

Jsou to vyjmenované stavby a také dalsi rozvoj letiště a optimalizace jeho ekono- mického provozu. A také zavedení IDS. Ten už jsme chtěli mít teď, ale zdrže- lo nás odvolání firem do výběrového ří- zení. I když se ukázalo, že jsme měli výše spravne, rozhodování antimonopolního úřadu nás zdrželo skoro o rok. Integro- vaný dopravný system proto budeme za- vadet na konci roku 2025. S ním chceme i modernizovat jiždni řády, aby byly vyhodne postavené, navazovaly na ty páteřní a celý system byl uživatelsky přijemny.

Michal Čapek, starosta Písku o městské hromadné dopravě říká:

O zvyšování ceny jízdného pro příští rok zatím neuvažujeme

PÍSEK

Autobusy městské hromadné dopravy v Písku ročně na šesti linkách najedou na 300 tisíc kilometrů. „Dlouhodobě pracujeme na tom, aby to byla doprava ekologická a pro cestující přehledná a přístupná,“ říká starosta města Michal Čapek.

Zásadní změnou MHD v Písku prošla v roce 2020, kdy byl spuštěn nový systém linek. Jak ho hodnotíte?

Díky tomu se snížil počet linek a zjednodušily jízdní řády. V prvních měsících si cestující na novinku zvykali a měli možnost na speciálně zřízený e-mail zasílat své postřehy a připomínky. Zpětná vazba přispěla k drobným úpravám jízdního řádu. Ale doufám, že většině současný systém vyhovuje, i když samozřejmě vždy je co vylepšovat.

Připravujete tedy další vylepšení?

V nejbližší době se žádné velké zásahy do MHD nechystají. Připravujeme ale výběrové řízení na provozovatele. Chceme nastavit podmínky provozu tak, aby bylo možné upravit trasy nebo přidat nové zastávky. To je za současného stavu velmi obtížné, protože jsme vázáni nájezdem 300 tisíc kilometrů ročně. Jakákoli změna se proto musí udělat tak, aby nebyl tento limit překročen. Pokud tuto hranici novou smlouvou prolomíme, otevře se cesta k větší úpravě tras či zřízení nových zastávek.

Jak se mění vozový park?

Vozový park má na starosti plně provozovatel, tedy ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. V roce 2020 pořídil pět nových nízkopodlažních bezemisních autobusů na elektřinu a dva na CNG. Firma tak kompletně obnovila svůj



Písecký starosta Michal Čapek.



vozový park zajišťující přepravu cestujících po Písku.

Silným tématem bývá cena jízdenek. Letos se neměníla, co mají Písečáci čekat v roce 2025?

Pro ně mám dobrou zprávu, protože o zvyšování ceny jízdného pro příští rok v tuto chvíli neuvažujeme. Doufáme, že díky přijatelné ceně bude městská doprava pro obyvatele atraktivnější a dají jí přednost před osobní dopravou.

Kde hledat úspory? Má se omezovat počet spojů, má je hledat dopravce nebo jde o souhrn řady opatření, na jejichž konci je kýžený efekt?

Náklady na provoz městské dopravy jsou poměrně vysoké, město ji v závislosti na celkové provozní ztrátě ročně dotuje více než deseti miliony. Pro letošní rok se provozní ztráta předpokládá přes 13 milionů korun. V roce 2023 dosáhla kvůli vysokým cenám energií 18 milionů. V zájmu města tedy je udržet náklady na MHD v přijatelné výši. Cesty, jak ušetřit, je třeba hledat ve spolupráci s dopravcem. Jedná se vždy o souhrn opatření.

Jaká ta spolupráce tedy je?

Myslím, že je kvalitně nastavena a dobře funguje.



Nejmenší elektrobus SOR EBN 8 vozí cestující na Velké náměstí. Úzké ulice zvládne.

Foto: město Písek

Prachatičtí řidiči se sešli s dopravními policisty. Mají společný zájem zvýšit bezpečnost na silnicích

PRACHATICE

Profesionální řidiči se s dopravními policisty setkávají na silnicích často. O to zajímavější bylo červnové setkání na dispečinku společnosti ČSAD AUTOBUSY v Prachaticích.

Setkání se zúčastnil npor. Radek Polata, zástupce vedoucího prachatického dopravního inspektorátu Policie ČR a nprap. Jan Jína, vrchní inspektor stejného dopravního inspektorátu.

„I pro ostřílené a velezkušené šoféry, co mají za sebou statisíce či milion kilometrů na silnicích, to je zajímavé. Bezprostřední pohled policistů na dopravu a situace, které při ní vznikají, je i pro ně cenný. Velmi si toho vážíme,“ říká Jan Fencl, vedoucí dispečer prachatického provozu ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Ten je i iniciátorem těchto schůzek.

Tentokrát se mluvilo především o novele zákona o silničním provozu se změnami pro řidiče od roku 2024. Řeč přišla i na pracovní režimy zaměstnanců



Jan Fencl, vedoucí dispečer prachatického provozu, s dopravními policisty.

v silniční dopravě, včetně pracovní doby, odpočinku, bezpečnostních přestávek, možného porušení a postihů. Řidiče zajímal i bodový systém, interní předpisy stejně jako stav a řešení nevyhovujících autobusových zastávek. Firma proto podá žádost o jejich prozkoumání.

Nejvíce času se ale věnovalo dopravním nehodám, jejich příčinám, okolnostem, průběhu i následkům. Součástí setkání proto bylo také proškolení řidičů jak postupovat při dopravní nehodě, jak vyplnit nehodový formulář či volat složky záchranného integrovaného systému.

„Pohled zpoza volantu autobusu je někdy jiný než má třeba dopravní policie. Přitom oběma stranám jde o maximální bezpečnost silničního provozu. Zvláště, když denně přepravujeme stovky cestujících. I my chceme, aby na silnicích bylo bezpečno. Proto jsme se již domluvili, že v této spolupráci budeme pokračovat i v příštím roce,“ uvedl Jan Fencl.

Není bez zajímavosti, že zástupce dopravní policie a také BESIP, bývá přítomen při oceňování řidičů prachatického provozu, kteří bez nehod ujeli milion či více kilometrů. Je to hezká tradice a je dobře, že pokračuje.



Maminky a děti z krumlovského azylového domu jely na výlet Busem

ČESKÝ KRUMLOV

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, díky ochotě ředitele opravárenství Jiřího Schwarze, poskytla zdarma dopravu na výlet maminek a jejich dětí z azylového domu v Českém Krumlově do Lipna nad Vltavou. Cílem bylo především Království lesa, největší dětské hřiště v srdci Šumavy.

„Pro mnohé to byla první návštěva tohoto krásného místa a jsme rádi, že jsme jim takový zážitek mohli spolu s dalšími partnery akce umožnit,“ říká Jiří Schwarz.

Podle Lenky Zahradníkové, vedoucí sociální služby Centra Kamínek, měly děti možnost prozkoumat vše, co Království lesa nabízí. „Výlet pro ně byl obrovským dobrodružstvím a zážitkem. Velké díky společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice za podporu!“



Pro děti byl výlet obrovským dobrodružstvím.

(Foto: Lenka Zahradníková)

Záříjové změny jízdních řádů vyšly vstříc školákům

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Od 1. září nastaly drobné změny jízdních řádů, vycházející z požadavků obcí či cestujících.

V oblasti Dačicka se prodloužil školní spoj do Chvalkovic, na základě požadavku obce na zajištění dopravy školních dětí. Změny se dotkly i školních spojů v okolí Stráže nad Nežárkou.

Poslední větší změna nastala na lince z Nové Pece na Jelení Vrchy, která vyšla vstříc turistické poptávce. Proto byla výjimečně provedena již na přelomu července a srpna. Zájem cestujících o veřejnou autobusovou dopravu zde vzrostl po zavedení plošného zákazu vjezdu na silnici z Nové Pece na Jelení Vrchy, vedoucí turisticky atraktivní lokalitou.

Další úpravy jízdních řádů mohou zase nastat až v prosinci, kdy bude docházet k úpravám jednotlivých časů v průběhu



spoje na základě požadavků řidičů. „Naší snahou je využít místní znalosti řidičů, kteří dokážou objektivně posoudit stav tak, aby po změně nedocházelo ani ke zpoždění, ani k předjetí jízdních řádů,“ uvedl Tomáš Procházka, ředitel osobní dopravy.

Komora ocenila Vladimíra Homolu

PRAHA

Hospodářská komora ČR ocenila na svém červnovém sněmu práci Vladimíra Homoly, generálního ředitele ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, stříbrnou Merkurovou medailí. Ocenila tak jeho práci, přispívající k podpoře podnikání a činnosti profesní komory.

Celkem bylo odměněno šedesát osobností, jimž medaile předala Jana Havrdová, viceprezidentka HK ČR. Uděleno bylo 35 zlatých, 15 stříbrných a 10 bronzových medailí, nesoucích jméno římského boha obchodu Merkura, jehož symboliku používá většina hospodářských komor na světě.

Busem od dubna vyjede na Jihlavsko

JIHLAVA

Veřejnou autobusovou dopravu na Jihlavsku zajistí od dubna 2025 na dalších deset let dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která díky nejvýhodnější ceně uspěla ve veřejné zakázce Kraje Vysočina.

„Při zpracování nabídky jsme využili náš ekonomický model, s nímž jsme předloňi uspěli v pěti ze sedmi oblastí Jihočeského kraje,“ říká, ekonomický ředitel Karel Coufal.

Podle uzavřené smlouvy ČSAD AUTOBUSY na Jihlavsku ročně obslouží přes 3,3 milionu kilometrů, do provozu nasadí 55 nových nízkopodlažních autobusů ve třech kapacitních kategoriích a zajistí si provozní a servisní zázemí. V Jihlavě a v Telči pak zřídí informační a předprodejní kanceláře.

Podle Vladimíra Homoly, generálního ředitele a místopředsedy představenstva, se firma na nový kontrakt velmi zodpovědně připravuje. „Uvědomujeme si, že nás čeká hodně náročná práce, že se bude i čekat na naše chyby, protože

jak je z některých médií patrné, jsme v regionu nečekanou konkurencí. Ale věřím, že plně obstojíme podobně jako při rozjezdu linek v převzatých jihočeských okresech,“ říká.

Jak upřesňuje ředitel oblasti Vysočina Jan Říha, už nyní běží jednání s obcemi o možném odstavení autobusů v místě začátku a konce turnusu. „Ale hledáme i vhodné prostory pro vybudování nocležen nebo firemní zázemí pro řidiče, dispečery, dílny i pro běžnou údržbu autobusů jako je mytí a tankování,“ dodal Říha.

Pro Jihlavsko firma hledá 66 řidičů autobusů a 6 technicko-hospodářských pracovníků na pozice dispečer, provozní dispečer a informátor. „Automechaniky přijímat nebudeme, neboť dílenské

zázemí si zajistíme u externího dodavatele,“ doplnila personální ředitelka Michaela Khunová.

V regionu běží náborová kampaň a na ní navazují osobní pohovory se zájemci o práci. Ty firma pokládá za velmi důležité, aby noví pracovníci věděli s kým budou spolupracovat a seznámili se s pracovními podmínkami a firemní kulturou. Podle Tomáše Procházky, ředitele osobní dopravy ČSAD AUTOBUSY, se už také připravují jízdní řády, aby vytvořené oběhy pro řidiče podpořily jejich nábor. „Řidiči se lépe získávají, když konkrétně vědí, co budou jezdit,“ uvedl Tomáš Procházka.

V dalších soutěžených oblastech Humpolecko a Pelhřimovsko, kde firma také podala nejlepší nabídky, oponentní posouzení potvrdila jejich reálnost. Výběr dopravce pro tyto oblasti tak byl potvrzen podle původního rozhodnutí, kde ale zatím nejsou podepsané smlouvy.

Každý zaměstnanec je rovnocenným partnerem

Brzy přivítáme do naší společnosti nové kolegy z Vysočiny. Kromě radosti, že se námi obsluhované území rozrůstá, to přináší i velkou odpovědnost a závazek. A to nejen k objednateli dopravy a cestujícím, ale hlavně k našim novým kolegům.

Asi se opakují, ale velmi nám záleží na tom, aby žádný náš zaměstnanec nebyl zbytečně stresován. U nás si řidiči nemusí kupovat naftu, aby dostali prémie, dokonce mohou v zimě i topit. Opravnu máme na každé větší pobočce a velmi často i opraváři dojedou za řidičem.

To vše děláme proto, aby se řidiči v klidu mohli věnovat své práci. Ocení to pak i cestující. Když lidé myslí pozitivně, jde vše lépe. Je to stará pravda.



Glosář
Vladimíra Homoly

Zmiňuji to i proto, že o práci řidičů autobusů se u nás ucházejí i ti, co už volant opustili, protože je předchází zaměstnavatel svým jednáním zklamal. A k nám cítí důvěru.

Pro nás je každý zaměstnanec rovnocenným partnerem, jméno firmy vytváříme spolu. Proto i s každým novým kolegou ladíme pracovní podmínky individuálně.

Je mnoho věcí, kdy si vzájemně můžeme vyhovět, aby každý zaměstnanec, a řidiči zvláště, do práce nastupoval v klidu bez obav, čím ho zaměstnavatel zase nepříjemně překvapí. Jen tak může odvádět ten nejlepší výkon, který se od něho očekává.