28 | jaro 2024

Busem

20 let POSTBUSU V ČESKU

3 Všechna očekávání se naplnila a jsme ještě silnější

5 Historie v datech 2004-2024

7 Green Deal není jen závazkem, ale i příležitostí

8 Krajská hygienička: Zdraví řidičů je naprosto zásadní

11 Do roku 2005 na dopravní obslužnost přispívaly i obce

Čtvrtletník pro ty, co jezdí Busem

Postbus do ČSAD vstoupil před dvaceti lety. Ze značky Busem udělal lídra

Dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice je už dvacet let součástí rakouského Osterreichische Postbus AG. Ten firmu převzal 21. dubna 2004, když od společnosti Atlantik finanční trhy, který ji v předchozích letech kontroloval, koupil 97,75 procenta akcí. Prodej schválil antimonopolní úřad. Na zbylých 2,25 procenta měl Postbus opci, kterou následně uplatnil.

Postbus, který je od září 2003 dceřinou společností státních drah Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), byl i lídrem rakouské regionální hromadné autobusové dopravy. Provozoval 1400 autobusů, měl 2700 zaměstnanců a ročně přepravil na 150 milionů cestujících. Jeho tehdejší obrat dosahoval zhruba 300 miliónů eur. V Rakousku, kde obrat celé skupiny v této době činil asi 870 miliónů eur, měla firma na celostátním trhu 45procentní podíl. Na tom regionálním pak 60 procent. Už v této době šlo o velmi silného hráče.

Jak tehdy uvedly Hospodářské noviny, v jižních Čechách lze čekat rozvoj dopravních služeb na evropské úrovni. A to se beze zbytku vyplnilo.

Postbus přitom v soutěži porazil francouzský Keolis, který se o ČSAD AUTOBUSY České Budějovice dlouhé týdny rovněž zajímal.

Společnost ČSAD AUTOBUSY v roce 2004 představovala středně velkou regionální dopravní firmu s 270 zaměstnanci, výnosy 316 miliónů korun, ziskem po zdanění 25 milionu Kč a 170 autobusy, provozovanými zhruba na 150 linkách Českokrumlovska, Kaplicka, Prachaticka, Vimperska, Písecka a Milevska.

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice založily 3. března 2003 firmy ČSAD České Budějovice a ČSAD Prachatice, které do ní převedly divize autobusové dopravy. Stalo se tak v rámci jejich dvouleté restrukturalizace, kterou řídil Atlantik FT. Mimo jiné během ní došlo v březnu 2003 k prodeji nákladní dopravy a služeb s objemem tržeb kolem 650 miliónů Kč jiné českobudějovické firmě ČSAD Jihotrans.

Nová společnost ČSAD AUTOBUSY, která se zaměřila výhradně na autobusovou dopravu se specializací na linkovou, příměstskou, městskou a také příležitostnou dopravu, se tak stala nástupnickou organizací ČSAD České Budějovice (v roce 2000 obrat 735 miliónů Kč a 690 zaměstnanců), jejíž historie sahala až do roku 1949. Tento původní krajský podnik zajišťoval nejen autobusovou a nákladní dopravu, ale i komerční opravy nákladních vozidel, provoz čerpacích stanic, vodní dopravu na Orlíku a lanovou dráhu na Kleť. Po listopadové revoluci 1989 byl odstátněn a vzniklo z něho několik dopravních firem s různými osudy.

Uplynulé dvacetiletí přitom ukázalo, že ČSAD AUTOBUSY České Budějovice patří mezi úspěšné společnosti, mající pevné místo na regionálním dopravním trhu. Jistou kuriozitou přitom je, že sice nese ve svém názvu krajské město, v němž měla a má vždy své sídlo, ale její provozy sídlily vždy v okresních městech a do jihočeské metropole svými autobusy jen zajížděla.

Původní logo. Společnost historicky používala logo, vycházející z grafiky okřídleného kola. To bylo logem národního podniku ČSAD již od roku 1949. Na tuto značku se vztahuje tzv. kolektivní ochranná známka, kterou dosud využívá desítka firem. V roce 2003 ji ČSAD České Budějovice doplnilo o slovo autobusy a město svého hlavního sídla. I když provozy byly výhradně v okresních městech a do Budějovic společnost svými autobusy jen zajížděla.

Za růstem je neustálé zlepšování

Můj pohled na historii a vývoj společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice je příběhem neustálého růstu, adaptace na změny a modernizace ve světě veřejné dopravy.

Rok 2003 znamenal začátek nové éry. Byla to doba, kdy se firma začala aktivně orientovat na modernizaci vozového parku a zlepšování kvality služeb. S postupem času se zaměřila na efektivnější využívání technologií a implementaci moderních informačních systémů pro lepší řízení flotily a optimalizaci tras.

Jedním z klíčových milníků byl rok 2010, kdy ČSAD AUTOBUSY začaly investovat do ekologičtějších a úspornějších vozidel a modernizace opravárenské sítě. Pomohlo to snížit náklady na provoz, zvýšit efektivitu a také snížit emise a prospět ekologii.

V letech 2011 a 2013 došlo i na akvizice, nejprve odkoupení části firmy Doprava Záruba M&K, provozující linkovou dopravu na území části Strakonicka, a převzetí linkové dopravy provozované firmou Ramvejbus na Českokrumlovsku.

Dalším důležitým momentem byl rok 2015, kdy začala intenzivní práce na digitalizaci služeb. Zavedení online rezervací umožnilo lépe reagovat na potřeby zákazníků a zatraktivnilo využívání autobusové dopravy.

Následující léta byla ve znamení dalších inovaci a modernizaci. Investovalo se do školení zaměstnanců a zlepšování zákaznického servisu, což přispělo k budování silné značky. Dnes tak firma patří mezi lídry veřejné dopravy v České republice. Moderní vozový park, spolehlivé služby, rozsáhlá opravárenská síť a orientace na zákazníka z nás dělají oblíbenou volbou pro tisíce cestujících každý den.

A co je důležité, jsme připraveni pokračovat v poskytování kvalitních služeb, být lídrem ve veřejné dopravě a opravárenství autobusů i v nadcházejících letech.

Jiří Schwarz,
ředitel opravárenství

Všechna očekávání se naplnila a jsme ještě silnější

Na investici do ČSAD jsme pyšní, shodují se v rozhovoru Peter Schmolmüller, předseda představenstva ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, člen představenstva Andreas Bittermann a předseda dozorčí rady Stefan Winkelbauer.

Jak jste před dvaceti lety vnímali nákup firmy ČSAD?

Schmolmüller – Převzetí ČSAD bylo prvním závazkem Postbusu mimo Rakousko a bylo dokončeno během několika týdnů. To mě pozitivně překvapilo a ukázalo na vysokou profesionalitu všech zúčastněných.

Bittermann – Převzetí podpořila rakouská investiční banka. Od počátku se všichni smluvní partneři setkávali na stejné úrovni s vysokou mírou vzájemného ocenění. To nakonec vedlo k rychlému dokončení obchodu.

Winkelbauer – U samotného procesu jsem tehdy nebyl, v čele dozorčí rady jsem až od počátku roku 2014. Ale sledoval jsem ho s velkým zájmem. O tom, že ČSAD je prvotřídní a profesionálně řízené, jsme se pak přesvědčili z reportů i návštěv.

Naplnila se očekávání?

Schmolmüller – Byla to úplně nová zkušenost a velká zodpovědnost. Ale s ČSAD byla od začátku radost spolupracovat. Očekávání byla více než naplněna a společně jsme zvládli i těžké roky 2020 až 2023 ovlivněné inflaci a covidem.

Bittermann – Pozitivně mě překvapila jasná a dobrá struktura firmy. Každý kolega přesně věděl, jaké úkoly je třeba plnit. I díky tomu jsme výrazně rozšířili pozici na trhu v jižních Čechách.

Winkelbauer – Bezesporu. Pozitivně mě překvapilo neustálé aktivní hledání příležitostí ke zlepšení v různých oblastech a důsledná realizace z toho odvozených cílů.

Je něco, co byste přenesli z Česka do Rakouska a naopak?

Schmolmüller – V ČSAD máme systémy na míru, které vás nezahltí. Velká korporace jako rakouské ÖBB je mnohem těžkopádnější. V Rakousku existují komplexní integrované dopravní systémy. Můžete si koupit roční jízdenku na veškerou MHD. Věřím, že je jen otázkou času, kdy to bude možné v kraji i v Česku.

Bittermann – Někdy bych si přál, aby v Rakousku byla podobně jasná struktura smluv jako v Jihočeském kraji. V Rakousku nejsou inzerovány celé spolkové země nebo okresy najednou, ale jednotlivé okresy jsou rozloženy do mnoha let. Pokud bychom před dvěma lety nevyhráli v jihočeském tendru ani jeden tiket, byla by existence ČSAD ohrožena.

Winkelbauer – I když to ve velké korporaci jakou je ÖBB nebude úplně možné, někdy bych rád viděl v Rakousku podobně jasné rozhodovací struktury jaké máme v ČSAD.

Co budoucnost?

Schmolmüller – Vítězství v jihočeském tendru nám dává jistotu na minimálně ještě osm let. To vytváří dobrý základ pro další růst, jak jsme působivě demonstrovali vítězstvím v jihlavském tendru. Nejdůležitější pro naši budoucnost je ale více než 400 angažovaných a motivovaných zaměstnanců ČSAD, na které jsme nesmírně hrdí.

Bittermann – Hospodářský vývoj po těžkých letech opět ukazuje strmě vzhůru. Těším se na další roky a jsem si jistý, že i nadále to bude ve skvělém týmu.

Winkelbauer – Důležité i těžké okamžiky jako výběrová řízení, nové oblasti, ale i pandemii, energetický šok, inflaci a růst úrokových sazeb jsme zvládli. Pozitivní ekonomický vývoj lze očekávat i v dalších letech. Těším se tedy na další spolupráci s vynikajícím týmem ČSAD AUTOBUSY.

Smlouvy na autobusovou dopravní obslužnost v letech 2022 až 2032 podepsali v době covidové pandemie představitelé úspěšných firem. Za společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice to byl Peter Schmolmüller a Vladimír Homola (rok 2021).

Značka Busem dala zapomenout na tradiční okřídlené kolo

Představitelé firmy vyprovázejí novou značku symbolicky se vztyčeným palcem. Psal se 12. květen 2015.

Nezdá se to, ale v květnu 2025 to už bude deset let, co společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zavedla novou obchodní značku Busem.

Tehdy v květnu 2015 to byl odvážný počin, který měl cestujícím usnadnit identifikaci firmy, s níž jezdí, a firmě naopak zase zjednodušit komunikaci se zákazníky a obchodními partnery. A jak čas ukázal, jeho tvůrci Aleš Dokulil a Lenka Kotlárová z grafického studia GRA-M, se trefili do černého.

Logo Busem zdomácnělo a i po těch letech vypadá stále mladicky svěže. Je krátké, výstižné a snadno sdělitelné. A lidé hned mají velmi přesnou představu, co značka vyjadřuje, co se za ní skrývá a s jakou firmou si jí mají spojit.

„Všichni jsme „busem" jezdili. A „busem" stále jezdíme. Je to výraz, který všichni znají, a my chceme, aby v podobě ochranné známky podpořil i naše obchodní a marketingové aktivity, ukázal moderní tvář naší firmy," uvedl tehdy Vladimír Homola, generální ředitel společnosti, která ale svůj obchodní název neměnila. Stále to je ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Příběh jedné proměny

Výrazným prvkem obchodní značky je grafický symbol písmene „b" s vloženou sevřenou dlaní a vztyčeným palcem, symbolem toho, že vše je o. k. Tedy v pořádku. Což lze chápat i tak, že při cestování autobusem jsou cestující ve správných rukách. Propojením s historií je modrá, červená a žlutá barva, užívaná kdysi v původním logu tradičního okřídleného kola.

Slavnostní akt se odehrál 12. května 2015 před budovou Jihočeského muzea v Českých Budějovicích. Symbolicky se tam potakala historie s moderní tváří firmy.

Jak tehdy upozornil předseda představenstva Peter Schmolmüller, čistá změna image je důležitá, ale sama o sobě je málo, pokud se nabídka tras a linek pružně nepřizpůsobuje potřebám cestujících a objednatelů. „Právě na to je naše společnost připravena a těmto potřebám jde systematicky vstříc," řekl.

A jeho kolega, Stefan Winkelbauer, předseda dozorčí rady, tehdy dodal, že pozitivní image může dlouhodobě existovat pouze tehdy, když za ní stojí také atraktivní služba. „Stejně jako v minulosti nám i v budoucnu půjde především o kompetentní řidiče, vyhovující jízdní řády, moderní autobusy a autobusová nádraží," uvedl.

První autobus s novým označením vyjel na dálkové lince mezi Českým Krumlovem, Českými Budějovicemi, Pískem a Prahou. Další stovky autobusů ho získaly postupně, na těch nových byl už zcela automaticky. Busem je dnes značkou, zaručující kvalitní dopravní služby.

Historie v datech

2003

2011

2013

2021

2023

2003 - založení firmy
2004 - ÖBB-Postbus získává 100 procent akcií
2011 - nové odbavovací strojky Emtest Mijola
- převzetí autobusových linek od Ramvejbus
- akvizice střediska autobusů Doprava Záruba M&K Vodňany
- nákup malých vozidel Rošero-P
- v okolí Milevska začínají jezdit spoje na zavolání

2012 - rekonstrukce nádražních budov Písek a Vimperk
- nové dílny v Písku
- první dva CNG autobusy v MHD Písek

2013 - otevření veřejné plničky CNG v Písku
- první ročník charitativního projektu Šťastná hvězda

2014 - změna sídla, nově Žižkova třída
- rekonstrukce nádraží v Kaplici a otevření nové nádražní budovy
- zapůjčení autobusu do filmu Babovřesky 2

2015 - nová obchodní značka Busem
2016 - MHD v Českém Krumlově a Milevsku
- zajištění dopravy během olympijské akce „Rio – Lipno“
- zařazení profese řidiče do 5. skupiny prací

2017 - inteligentní zastávky v Písku
2018 - modernizace nádraží v Prachaticích včetně budovy
- instalace solárních panelů na budovu AN v Písku (projekt s Tatung)
- pilotní projekt Rumobil (letní linka do Slepičích hor)
- nová čekárna v Milevsku

2019 - nové odbavovací zařízení Mikroelektronika OCC
- zapojení do Pražské integrované dopravy (PID)

2020 - změna zázemí ve Vodňanech
- depozitní terminály pro sběr hotovosti jízdného od řidičů
- omezení provozu pandemií nemoci covid-19
- zapojení do systému letních cyklistických linek
- elektrobusy v MHD Písek

2021 - podepsání smluv na poskytování dopravní obslužnosti v okresech Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice na 10 let
- změna sídla společnosti, nově Hálkova

2022 - oprava dílny v Prachaticích
- nové zázemí v Jindřichově Hradci včetně dílny
- rekordní nákup autobusů
- zahájení provozu v nových oblastech (Jindřichův Hradec a Strakonice)

2023 - rekonstrukce garáží ve Lhenicích
2024 - zahájení modernizace nádraží v Písku a Vimperku
- vítězství ve výběrovém řízení na oblast Jihlava

Připravil Tomáš Procházka

Zázemí pro cestující se stále zlepšuje.

Na řadě jsou přestupní terminály v Písku a Vimperku

Uplynulé desetiletí m á své mezníky i při modernizaci autobusových nádraží, patřících dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

V roce 2012 prošly rekonstrukcí nádražní budovy v Písku a ve Vimperku, v roce 2014 pak nádraží v Kaplici, kde přibyla i nová nádražní budova. V roce 2018 došlo na modernizaci autobusového nádraží v Prachaticích včetně budovy. A nyní finišuje příprava modernizace nádraží v Písku a ve Vimperku, na níž na podzim 2023 společnost ČSAD AUTOBUSY získala dotaci ve výši 70 procent plánovaných způsobilých výdajů. Ty ve Vimperku dosáhnou 34,5 milionů a v Písku 37,5 milionů korun.

„Nyní probíhají práce na projektové dokumentaci. Pro AN Vimperk se připravuje dokumentace v rozsahu provedení stavby. Zejména se upřesňují použité technologie a rozvody elektrických sítí včetně upřesnění použití nových informačních systémů pro cestující. Zároveň jednáme s městem Vimperk o náhradním provozu po dobu rekonstrukce, aby byl dopad na cestující co nejmenší. U dokumentace pro AN Písek se zpracovává změna současného nástupiště 1 a 2, kde bude nově umístěna odstavná plocha pro osobní automobily obsluhy terminálu," přibližuje aktuální dění technický ředitel Pavel Marek.

Pohled na zmodernizované autobusové nádraží v Kaplici (rok 2012).

Projektová dokumentace obou terminálů má být připravena ke schválení koncem června. Následovat bude příprava a zpracování výběrového řízení tak, aby na konci roku mohl být vybrán zhotovitel stavby obou terminálů. Samotné práce by pak měly začít na jaře 2025 a skončit ještě před začátkem zimy. „K ukončení obou projektů dojde po zpracování veškeré dokumentace nejpozději v květnu 2026," doplnil Pavel Marek.

Ten přitom oceňuje velké změny, k nimž firma v této oblasti infrastruktury systematicky přistupuje. Připomíná mimo jiné také přestavbu servisního zázemí v Prachaticích a modernizaci zázemí ve Lhenicích.

„Samostatnou kapitolou rozvoje firmy a její expanze i do dalších částí regionu bylo vyhrané výběrové řízení Jihočeského kraje. Došlo k rozvoji a zkvalitnění vozového parku a rozvinutí celé infrastruktury, kdy bylo nutné získat nové prostory nejen pro zaměstnance, ale i pro logistické zabezpečení celého provozu," uzavřel ohlédnutí za rozvojem firmy Pavel Marek.

Tu změnu nelze přehlédnout. Autobusové nádraží v Prachaticích prošlo rekonstrukcí, která výrazně změnila jeho tvář. Z původního uspořádání zůstalo pouze šikmé stání u budovy a první průjezdné nástupiště od ní (rok 2018).

Na celé ploše nádraží v Prachaticích byla vyměněna kanalizace, odvádějící dešťové vody, a povrch. Nové je oplocení i chodníky kolem budovy, v níž je čekárna a občerstvení (rok 2018).

Green Deal není jen velkým závazkem, ale i jedinečnou příležitostí

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice si uvědomuje svou zodpovědnost za životní prostředí a chce být součástí řešení, nikoli problému. Proto aktivně přispívá k dosažení vytčených ekologických cílů v Zelené dohodě pro Evropu (Green Deal). V ní chce Evropská unie do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů o 55 procent oproti roku 1990. Kolem roku 2050 by tak měla být EU klimaticky neutrální. Prakticky to znamená konec spalování fosilních paliv jako je uhlí či zemní plyn nebo používání pohonných hmot na bázi ropy (benzin, nafta a podobně). Zbylé negativní dopady pak musí být kompenzovány například výsadbou nových stromů či akumulací vypouštěných skleníkových plynů.

Firemní strategie proto zahrnuje několik klíčových prvků. Jde například o investice do vozidel s nízkými emisemi a alternativními pohony, školení rozvíjející profesionalitu řidičů a tedy

Symbolem dekarbonizace dopravy jsou elektrobusy.

i techniky ekonomické jízdy, optimalizaci tras a jízdních plánů.

Investice do ekologické dopravy a ekologického opravárenství tak posilují konkurenční schopnost firmy a přispívají k dlouhodobé udržitelnosti životního prostředí. Boj proti klimatickým změnám a oteplování planety proto společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice považuje za součást svého podnikání.

Firma věří, že Green Deal představuje a zahrnuje soubor technologií a inovací, které přispějí k omezení těžby nerostných surovin. Pokrok jde velmi rychle kupředu, a proto nezůstane jen u baterií, poháněných elektrická vozidla. Ukazuje se, že vodík, díky nevyužité elektřině mimo špičku už nemusí být tak drahý. Stejně jako syntetická paliva a energetické hořčíkové pasty. Je přitom důležité, aby u vývoje a implementace byla i mladá generace vědců a techniků. Nové technologie jsou cestou. Zvládnou-li se i v běžném provozu, nebudou pak mít montéři ruce od šmíru. A přitom si vydělají hezké peníze a užijí si všech výhod svobodného světa.

Autobusové nádraží v Písku vyrábí vlastní energii

Budova autobusového nádraží v Písku je od poloviny září 2018 energeticky soběstačná. Základem je fotovoltaická elektrárna na její střeše s výkonem 9,6 kWh. Nespotřebovaná solární energie se ukládá v bateriovém systému s kapacitou 7,2 kilowatthodiny a využívá se například v noci k osvětlení nástupišť.

Samotná budova je vybavena úsporným LED osvětlením, které oproti běžným světlům snižuje náklady na osvětlení v budově o více než 70 procent. Roční úspora tak činí zhruba 27 MWh elektřiny, což znamená snížení emisí CO_2, nutných k výrobě této energie, o 29 tun.

Budova je vybavena chytrými elektroměry a kombinovanými snímači, které v ní monitorují teplotu a vlhkost vzduchu, obsah oxidu uhličitého i prachových částic. Nechybí meteorologická stanice. Údaje se přenášejí do automatického řídicího systému. Výsledek mohou sledovat i cestující v nádražní hale na dvou smart obrazovkách, kde vidí aktuální spotřebu energie a kolik se jí ukládá do baterií.

Stříhání pásky se ujal Alan Lin, ředitel pro strategický rozvoj podnikání společnosti Tatung a Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY (rok 2018).

Modelový projekt vznikl díky spolupráci ČSAD AUTOBUSY s tchaj-wanskou firmou Tatung, která dodala moderní technologii, zajišťující energeticky úsporný provoz.

Dalším krokem má být připravovaná přestavba samotného autobusového nádraží, která má správní budovu propojit s novými nástupišti a nabíjecí stanici pro elektro vozidla. Vznikl by tak jeden moderní a energeticky soběstačný celek.

Kvetoslava Kotrbová, ředitelka Krajské hygienické stanice vzpomíná na pandemii covidu, a říká:

Zdraví řidičů je naprosto zásadní

V historii společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice nelze pominout pandemii nemoci covid-19, která radikálně v letech 2020 až 2022 změnila život státu a jeho obyvatel. Pár týdnů se jezdilo ve veřejné autobusové dopravě úplně zadarmo, řidiči byli od cestujících odděleni páskami, přehrazujícími uličky ve vozidlech. „Zdraví řidičů je naprosto zásadní. V té těžké době stejně jako dnes. Bez nich by nemohla žádná veřejná doprava fungovat," říká docentka Kvetoslava Kotrbová, ředitelka Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje.

Jak na tu dobu vzpomínáte?
Jako na jednu z nejtěžších, kterou jsem za těch osm let, co jsem v čele KHS zažila. Byly to měsíce práce ve stresu, kdy rodinný život šel úplně stranou u všech, kteří se na řešení situace podíleli. Ale brali jsme to jako naši práci.

Vybavíte si ještě, jak to začalo?
Bude to znít paradoxně, ale v jižních Čechách jsme se na tuto nakažlivou nemoc začali připravovat velice brzy. Možná jako první v zemi. Jsem lékařka - epidemioložka, a když jsem v televizi koncem prosince 2019 viděla záběry z Číny s plnými čekárnami nemocných a spoustou hospitalizovaných, o které se staral zdravotnický personál oblečený do prostředků nejvyššího stupně ochrany, došlo mi, že situace je vážná. A to nejen v Číně, kde se nemoc vyskytla jako první. V České republice byl ještě klid, ale říkala jsem si, že bude dobře se na zavlečení onemocnění připravit. Zavolala jsem hejtmance, že mám v úmyslu svolat zástupce zdravotnické záchranky, nemocnic, hasičů, policie, kraje a kolegy krizového řízení, abychom se domluvili na dalším postupu. Bylo to 24. února 2020. Historie pak ukázala, že to byl správný krok. První případ onemocnění se v Česku objevil až 1. března a u nás v jižních Čechách 14. března 2020.

Proč to bylo důležité?
Chtěla jsem, abychom byli připraveni. Šlo o to si říct základní věci: jak budeme postupovat při nahlášení onemocnění. Kdo pojede pro pacienty, kam je poveze a jaký bude další postup. Přitom jsme chtěli na hrozící riziko upozornit hotely, vysoké školy a hlavně zdravotnická zařízení, kde se tyhle případy mohly objevit první. Uvědomme si, že Evropa v té době ještě neměla prakticky žádné informace. První případy v italských horských střediscích a na benátském karnevalu byly popsány až o týdny později. A to se již virus šířil po jednotlivých evropských státech plnou silou.

Tehdy jste také spolupracovala s ČSAD AUTOBUSY. Jak k tomu došlo?
To bylo v rámci průřezové studie kolektivní imunity, na níž se podíleli její dispečeři a řidiči autobusů. Tehdy se naše jihočeské výsledky výrazně lišily od těch celostátních. Zatímco podle nich se „promořenost" populace pohybovala v řádech promile, u nás v kraji protilátky covidu-19 prokázal průzkum u 2,37 procenta testovaných lidí na Strakonicku a u 1,2 procenta na Písecku. Stručně řečeno, tato skupina lidí se již s onemocněním setkala a vytvořila si protilátky. Právě to bylo pro celý zdravotnický systém a epidemiology důležité. Měli jsme smysluplnou metodiku a přesné testy, což pomohlo při plánování dalších opatření. V tu dobu jsme proti onemocnění neměli ani léky ani vakcínu a model efektivních protiepidemických opatření se hledal za pochodu.

Jakou zkušenost z těch let pokládáte za nejcennější?
Víte, dnešní optikou, kdy jsme si všechno prožili a i naše vědomosti a poznání jsou jiné, než když jsme o nemoci nic nevěděli, je vše jednodušší. Velmi si ale cením lidské sounáležitosti, pomoci, obětavosti, odhodlání.
Třeba řidiči autobusů měli z covidu přirozené a oprávněné obavy, ale přesto usedali za volant a vyjížděli na pravidelné linky. Mám velký respekt k jejich práci.

Říkáte, že zdraví je zcela zásadní pro výkon jejich profese. Jak ho posílit, co pro něj udělat?
Nechci mentorovat, protože vím, že průměrný věk profesionálních řidičů je vyšší. A to už má člověk spoustu životních zkušeností. Na druhou stranu ale právě v takovém věku nezapomínejme na prevenci. Třeba u běžné chřipky je to očkování. Je to statisticky i odborně prokázané, ale mnozí k němu mají stále nedůvěru. Z podstaty profese jde spíše o sedavé zaměstnání, a proto je dobré volný čas trávit aktivně, pohybem. Procházkami, jízdou na kole. A tomu přizpůsobit i jídelníček a podobně... Prostě prevence je klíčová. Tedy i preventivní prohlídky, kdy lze zachytit časné stádium nemoci a pacient se může kompletně vyléčit. Podporovat zdraví se vždy vyplácí.

V čase pandemie jsme obstáli. I díky řidičům, kteří nepodlehli panice

Když v zimě roku 2020 ve zpravodajství České televize zaznělo, že ČSAD AUTOBUSY České Budějovice zakázaly vstup do svých vozidel cestujícím, kteří si rouškou nebo šálou nezakryjí ústa a nos, vyvolalo to velkou pozornost. Firma byla prvním veřejným dopravcem v zemi, který takové opatření zavedl. Až později se přidali další.

Ředitelka KHS docentka Kvetoslava Kotrbová s příslušníky armády a hasiči, kteří se rovněž podíleli na organizaci jihočeské covidové studie.

„I zpětně jsem rád, že jsme to udělali a lidé nás podpořili. Dodnes si cením toho, jak jsme byli schopni na nečekané situace pružně reagovat a zvládnout je," říká Vladimír Homola, generální ředitel. Veškerá opatření se zavedla promptně, bez zbytečného odkladu v linkové i městské hromadné dopravě. Řidiči svoji práci vykonávali velmi odpovědně a za celou dobu nenastal případ, že by kvůli pandemii některý spoj nejel. „Řidiči nepodlehli panice a nebáli se zajišťovat službu cestujícím. A my jsme dělali maximum, aby měli odpovídající podmínky k práci. Byť to bylo i pro ně samotné někdy složité a frustrující. Neměli bychom na to zapomínat," dodal generální ředitel.

Podle Karla Coufala, ekonomického ředitele, zafungovala přijatá opatření. Ať šlo o zabraňování kontaktu řidiče s cestujícími, omezení výběru hotovosti při přepravách, dezinfekci interiérů vozidel nebo povinné testování zaměstnanců a nákupy testů na covid-19. „To jsme mohli přímo ovlivnit," upozorňuje.

Další opatření přijali objednatelé, když na čas omezili dopravní výkony na prázdninové jízdní řády, nebo stát, když reguloval pohyb osob a omezil třeba pohyb lidí mezi okresy.

„Takové podmínky nejsou pro provozování autobusové dopravy příznivé. A v toce 2020 byly zcela bezprecedentní. Snad všechny proměnné, které si podnikatel může představit, byly nepředvídatelné. A my to zvládli na výbornou," vrací se do této doby Karel Coufal.

Výpadek tržeb byl kompenzován díky charakteru smlouvy s Jihočeským krajem automaticky, u městských doprav ho kompenzovala po dohodě města. Nákupy testů a pomůcek pro desinfekci autobusů některé kraje v rámci svých programů také kompenzovaly.

Propad výkonů nepravidelné dopravy zmírňovalo Ministerstvo dopravy ČR spuštěním dotačních projektů Covid Bus, který vycházel z meziročního propadu tržeb podle počtu autobusů, respektive sedadel v nich, a jejich emisních tříd, a kompenzoval ušlý zisk. „Díky tomu, že se jednalo, v porovnání s rozsahem linkové dopravy, o minoritní činnost, nezasáhla tato omezení do hospodaření firmy nijak zásadně a plánované výsledky jsme i v tomto krizovém období relativně dobře zvládli," vrací se k roku 2020 ekonomický ředitel. A připomíná, jak přesně v den, kdy vláda vyhlásila nouzový stav, zadavatel výběrového řízení na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji na dalších deset let, změnil zadávací dokumentaci.

„A v podstatě čtrnáct dnů po jeho skončení se podávaly nabídky. Komunikace s majiteli z rakouské skupiny Postbus při uzavření hranic a vyřizování potřebných dokumentů při omezeném chodu úřadů, pro mne zůstane nezapomenutelným zážitkem. Ale zvládli jsme to," připomíná jeden z nenadálých momentů Karel Coufal.

Pandemie covidu-19 v Česku

Období: **1. 3. 22020 – 5. 5. 2023**
Virus: **koronavirus SARS-CoV-2**
Nemoc: **covid-19**
Testováno: **22,19 milionů osob**
Nakaženo: **4,73 milionů osob***
Uzdraveno: **4,67 milionů osob***
Zemřelo: **43 220 osob***
Plně naočkováno: **6,48 milionů osob***
Částečně naočkováno: **496 tisíc osob***

(stav k 17. 12. 2023)*

Dalibor Carda, starosta Českého Krumlova v letech 2010 až 2022, říká:

Počáteční nedůvěra padla. Vždy jsme hledali optimální řešení pro daný stav

Dalibor Carda byl učitelem matematiky a tělocviku, také volejbalovým trenérem, ředitelem základní školy, spoustu let dobrovolným členem Horské služby a také zastupitelem a pak tři volební období starostou Českého Krumlova v letech 2010 až 2022.

Když rakouský Postbus vstupoval do firmy ČSAD AUTOBUSY, tedy i do zdejší veřejné dopravy, co jste očekával?

Zpočátku jsem si nebyl úplně jistý, zda to přinese do našeho regionu dostatečnou péči o veřejnou dopravu. Zdálo se mi, že rakouská firma jí nebude věnovat dostatečnou pozornost. Po mnoha jednáních s představiteli firmy se nedůvěra ztratila. Pracovní setkání nad různými problémy, a hlavně návrhy na zlepšení naší veřejné dopravy, byla velmi příjemná a přátelská. Hledali jsme vždy optimální řešení pro daný stav, a i když jsme se někdy nemohli domluvit okamžitě, nakonec jsme řešení našli.

Naplnila se tedy vaše představa?

Myslím, že firma pracovala vždy tak, aby doprava v Českém Krumlově a jeho

blízkém okolí sloužila co nejvíce lidem. S ředitelem Homolou jsme se často potkávali. Přicházel mnohdy s novými návrhy na modernizaci městské a meziměstské dopravy, modernizaci autobusových zastávek a lepší informovanost cestujících. Některé z jeho návrhů se nám nepodařilo prosadit a musím říci, že to bylo většinou vlivem konzervativního přístupu městského aparátu. Tak padl i záměr zavést městskou linku se zastávkou na hlavním krumlovském náměstí.

V čem vidíte největší posun úrovně veřejných dopravních služeb?

Jsem rád, že jsme po dlouhých jednáních našli nakonec dobré řešení s modernizací a využitím hlavního autobusového nádraží, které teď dobře slouží cestujícím a všem dopravcům. A hlavně již nedělá ostudu svým vzhledem a službami. Dnes je to krásná vstupní brána do města.

Jaká podle vás bude veřejná doprava budoucnosti?

Hodně se hovoří o dopravě elektrobusy. Podle mého názoru však problematika baterií jak pro hromadnou, tak pro individuální dopravu, nakonec ale tuto cestu v budoucnosti ukončí, protože se ukáže, že je neekologická jako samo spalování ropných produktů. Budoucnost vidím spíše v získávání energie pro nové spalovací motory na nové ekopalivo nebo vodík. Věřím, že je pouze otázkou času, kdy se objeví nová bezpečná technologie výroby těchto zdrojů energie.
A jinak se vše bude orientovat na pohodlí cestujících. I když pořád bude platit, že klíčový je ochotný a vstřícný personál.

Tři adresy. I administrativa musí být efektivní

Za dvě desetiletí existence sídlila dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice na třech adresách. Historicky první byla Jeronýmova 1485/19 od března 2003 do prosince 2013, kde bývalo sídlo ČSAD už před odprodejem budovy rakouskému developerovi. Ten později chtěl celý objekt využít pro nového nájemníka, řetězec dm.
„Ve své době zde ČSAD zabíralo celých sedm pater. Po transformaci a odprodeji nepreferovaných činností se využívala jen dvě patra, a část dalšího měla k dispozici cestovní kancelář Saturn," vzpomíná Karel Coufal, ekonomický ředitel.

Dalších osm let pak bylo sídlo firmy na adrese Žižkova 1914/1a, kde měla firma k dispozici celé šesté patro, než tradiční kancelářské prostory od listopadu 2021 nahradila vila v ulici Hálkova 781/9 na Pražském předměstí krajské metropole. Podle smlouvy ji bude užívat minimálně deset let.
„Hledali jsme vhodnější prostory, protože celé patro už nám bylo velké a ani jsme ho neobsadili," říká Karel Coufal. V Hálkově ulici firma využívá všechna čtyři patra prvorepublikové vily s podlahovou plochou 598 m^2.
„Hledali jsme nejen levnější nájemní prostory ale i prostory, kde nás nebude nic rozptylovat a omezovat. Prostě klid na práci, protože doprava není omezena časem," vysvětloval tehdy generální ředitel Vladimír Homola.
Hálkova ulice patří mezi klidné části krajského města. Tvoří ji vilová zástavba nebo nízké bytové domy. U vily je vlastní parkoviště, nedaleko jsou zastávky MHD.
„Hlavní devizou je vedle nižších nákladů na nájemné a energie právě klid na práci a dobrá dopravní dostupnost. Zvláště ve srovnání s tou v centru města," dodal Karel Coufal.

Jan Zahradník, první jihočeský hejtman, se ohlíží do historie:

Do roku 2005 na dopravní obslužnost přispívaly i obce

Letos pětasedmdesátiletý Jan Zahradník byl v letech 2000 až 2008 prvním hejtmanem nově vzniklého Jihočeského kraje. Významně se zasadil o výstavbu prvních úseků dálnice D3 v jižních Čechách, tehdy na Táborsku, a byl u řady společných projektů se sousedním Horním Rakouskem. A také pamatuje veřejnou linkovou dopravu řízenou přímo krajským úřadem před založením specializované krajské společnosti JIKORD, která převzala její koordinaci.

„Dostat dálnici do jižních Čech bylo ve své době dost složité," vzpomíná bývalý hejtman Jan Zahradník. Na archivním snímku ze 17. prosince 2007 je u otevření dálničního úseku Mezno - Chotoviny, který měří 6,8 kilometru a stavěl se od roku 2005. Vlevo premiér Mirek Topolánek.

Jakou pozornost jste ve funkci věnoval veřejné dopravě?

V rámci zavedené dělby práce ji měl v kompetenci první náměstek Robin Schinko. Ale samozřejmě jsem ji sledoval, protože kraj stojí zajištění základní dopravní obslužnosti spoustu peněz. O tom musí mít zodpovědný politik, nebo chcete-li hejtman, přehled.

Vybavíte si ještě, kolik peněz to v té době bylo?

Nevybavím, ale shodou okolností jsem měl nedávno v ruce Jihočeské noviny z roku 2007, vydávané právě krajem, a tam se uvádělo více než 700 milionů korun na rok 2008. Z toho na linkové autobusy připadlo 385 milionů a na drážní dopravu 328 milionů korun.

Platil to kraj ze svého?

V předchozích letech obce na dopravní obslužnost přispívaly, ale tento příspěvek se neustále snižoval: V roce 2002, ještě za existence okresních úřadů, činil nějakých 42 milionů Kč, v letech 2003 a 2004 zhruba 25 milionů Kč, v roce 2005 pak 12,5 milionů korun. Od roku 2006 již obce na dopravní obslužnost nepřispívaly. Vše šlo z rozpočtu kraje. To byla zásadní změna, která vlastně platí dodnes.

Jak jste to zvládali, když ještě neexistoval JIKORD, založený v lednu 2010?

Co si vzpomínám, existovala před tím i potom skupina složená z krajských úředníků a starostů, která řešila podněty obcí a dopravců o navýšení či snížení základní dopravní obslužnosti. Tedy o tom, které spoje ze systému vyřadit, eventuelně také nové přidat. Sám kraj také kontroloval, jak se smlouvy s dopravci plní, včetně toho, zda po silnicích a železnici nejezdily zastaralé dopravní prostředky. Založení krajské společnosti JIKORD jako specializovaného pracoviště na koordinaci naší veřejné dopravy tak bylo logickým krokem.

Od té doby se úroveň a kvalita veřejné dopravy v jižních Čechách hodně posnula. Sledujete ji?

Kdyby se nezlepšila, bylo by to špatné… (směje se) To je přirozený vývoj a já jsem za něj rád. Sleduji teď práci současného hejtmana Martina Kuby a mám z ní radost. Prosadil, že Jihočeský kraj jako první nesoutěžil jen cenu za kilometr jízdy, ale i nejlepší dopravní řešení, což má za smluvní dekádu uspořit až miliardu korun oproti předpokládaným nákladům. Díky nastaveným podmínkám desetileté smlouvy dopravci nasazují více nízkopodlažních nových vozů, což ocení senioři, handicapovaní cestující i maminky s kočárky. Ve vozidlech nechybí ani klimatizace a internetové připojení, odbavení platební kartou se stalo standardem. Autobusy musí mít GPS a pravidelně vysílají signál do centrálního dispečinku a ten tak má detailní přehled o jejich pohybu, O tom všem se nám mohlo jenom zdát. Věřím, že i díky novým opatřením se Jihočechům cestuje opravdu pohodlně.

Na co se těšíte?

Politika mě stále baví, sleduji ji. A pokud jde o veřejnou dopravu, tak se těším na její integraci, aby i v Jihočeském kraji stačila na cestování vlaky, autobusy a městskou hromadnou dopravou pouze jedna jízdenka.

Řidič z náborového videa

Odpracovat téměř šedesát let u jedné firmy je na zápis do knihy rekordů. Pro leckoho nemyslitelné. Ale Ladislav Rytíř z Brloha v ČSAD takový kus života prožil. Začínal ještě ve státním podniku v říjnu 1965 a po jeho privatizaci a transformaci do ČSAD AUTOBUSY České Budějovice s ním prožil plné tři desítky let. Přirozeně se tak stal i jasnou volbou při hledání řidiče do krátkého firemního náborového videa, motivujícího zájemce o tuto práci za volanty značky Busem.

„Člověk to musí zkusit a musí ho ta práce bavit. Moc bych si přál, aby do kolektivu přišli i noví řidiči, bude se jim to líbit," říká na videu z roku 2020.

A ví, o čem mluví. Začínal v dílnách, pak přešel na nákladní dopravu, kde jezdil s Pragou RN, trambusy i tatrovkami, aby je v roce 1991 vyměnil za linkový autobus. Za jeho volantem strávil dalších více než třicet let. Bylo z toho na tři miliony kilometrů. Až loni, v 79 letech, dal profesi šoféra autobusu definitivní sbohem. Když pak letos v únoru slavil životní osmdesátku, sešli se u toho také zástupci firmy a dopravní policie a nikomu to

nepřišlo divné. Byl to výraz úcty k jeho celoživotní práci.

„Generační výměna je nevyhnutelná. Všichni stárneme. Ale o to víc se snažíme řidičům autobusů vytvářet odpovídající podmínky k práci. Mzda, moderní vozidla, benefity. Prostředí, kde se chce výkon, ale současně víte, že máte klid na práci, a když ji odvedete, firma se za vás kdykoliv postaví. Tady někde jsou kořeny dlouhodobých pracovních vztahů, o které máme především zájem. A lidé jako Ladislav Rytíř jsou pak inspirujícím příkladem," vysvětluje Michaela Khunová, personální ředitelka ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Firma přitom už zaměstnává přes 500 lidí, hlavně řidiče autobusů, ale i mechaniky a opraváře v servisních dílnách nebo dopravní techniky na dispečerských pracovištích.

„V posledních dvou letech jsme prakticky zdvojnásobili počet zaměstnanců a ještě není konec. Poté, co jsme letos získali veřejnou linkovou dopravu na Jihlavsku, kterou začneme provozovat od dubna 2025, přijmeme další kolegy," dodala.

„Jste mezi lidmi, to vás motivuje. Člověk ale tuhle profesi musí hlavně zkusit a krůček po krůčku se zdokonalovat," říká ve videu Ladislav Rytíř.

Až do roku 2020 byl zaměstnancem, další tři roky ještě brigádníkem na své lince mezi Brlohem a Českým Krumlovem. Jezdil až do listopadu 2023. Jako nadšený včelař se teď už naplno věnuje svým koníčkům.

Dvacet let s Postbusem

Před dvaceti lety, ještě o pár týdnů dříve, než v květnu 2004 naše země vstoupila do Evropské unie, firmu ČSAD AUTOBUSY koupil rakouský Postbus.

Mnoho věcí se od té doby proměnilo k lepšímu, mnoho jich je třeba ještě stále zlepšovat, ale podstatné je, že můžeme.

Když shrnu základní údaje, tak průměrná mzda řidičů mezi lety 2004 až 2024 stoupla o 280 procent ze 17 tisíc Kč na 47 tisíc Kč. Před vstupem do EU se mzda zvyšovala maximálně o polovinu, dnes by tedy byla kolem 31 tisíc Kč. Kvalita autobusů a celkově vybavení se téměř ani nedá srovnat. Modernizovali jsme zázemí v dílnách i pro cestující na autobusových nádražích. Ten posun je velký.

Co nám ale dodnes dělá problémy je nejednotnost postupů a pravidel veřejné dopravy v Česku. Každý kraj má svá vlastní, včetně tarifů a požadovaného

Glosář Vladimíra Homoly

vybavení vozidel. Není snadné celý systém propojit. Chybí i jednotný postoj v sociální politice.

V západní části EU je obvyklá vazba na Vyšší kolektivní smlouvu, kterou následně podnikatelé dodržují. Zaměstnancům to dává jistotu a podnikatelům srovnává podmínky na trhu.

Proto jsem rád, že se alespoň konečně podařilo spustit sociální dialog mezi Odborovým svazem dopravy, Ministerstvem práce a sociálních věcí ČR, krajskými úřady a dopravci. Na základě těchto jednání 23. května Asociace krajů, které předsedá jihočeský hejtman Martin Kuba, deklarovala připravenost promítnout výsledky kolektivního vyjednávání do kompenzací dopravcům, zajišťujícím objednané veřejné linky. Pro ně a zejména jejich zaměstnance je to dobrá zpráva.

Informační zpravodaj Busem pro akcionáře, zaměstnance a klienty vydává společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., Hálkova 781/9, 370 04 České Budějovice. Ročník XIII. Vychází nepravidelně. Řídí redakční rada. Polygrafický a redakční servis Nakladatelství Typ & Z-Média. Číslo 28 vyšlo 5. června 2024.