



V polské Bydhošti vyjely na pravidelné linky historické autobusy

12.12 2023 21:25, Libor Hinčica, Autobusy

Netradičního pomocníka našel městský Dopravní podnik v polské Bydhošti MZK Bydgoszcz (*Miejskie Zakłady Komunikacyjne Spółka z o.o. w Bydgoszczy*) pro zajišťování spojů autobusové dopravy. Nedostatek řidičů, s nímž se musí dopravce potýkat, mu pomáhá alespoň částečně řešit místní spolek fanoušků dopravy vlastníci historická vozidla (*Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Bydgoszczy*). Poprvé vyrazily autobusy v jejich vlastnictví či ve vlastnictví spřátelených osob do provozu dne 8. 12. 2023.

Absence řidičů městské dopravy není daná nemocností, ale nízkým platovým ohodnocením. Dosavadní personál proto prchá k soukromým dopravcům a přísun nových duší není dostatečný, třebaže se je dopravce snaží do svých řad nalákat (ostatně stačí zabrouzdat na jeho webové stránky, na nichž ihned vyskočí okno s náborovým letákem, v němž láká na stabilní zaměstnání s pracovní smlouvou a milé prostředí, o hodinové mzdě či vysněné „až-výplatě“ však není v letáku žádná zmínka).

Svízelná situace je přitom dlouhodobě všem aktérům v Bydhošti známa. Už v loňském roce vstoupili zaměstnanci MZK Bydgoszcz do dvoutýdenní stávky na přelomu června a července, při níž se veřejná doprava prakticky zastavila. Stávka byla ukončena bez toho, že by se stávkujícím podařilo dosáhnout vytyčených cílů. To představovalo pro část řidičů přetečení poháru trpělivosti. Odchod pracovníků dosáhl té úrovně, že od 1. 10. 2022 muselo dojít k seškrtnání zhruba 6 % autobusových spojů (ve stavu tehdy chybělo cca 40 řidičů). Současně se dopravce - byť vlastněný městem - nechtěl podepsat pod novou smlouvu na zajišťování dopravní obsluhy autobusovou dopravou. Na začátku roku 2023 tak byla po dobu dvou měsíců veřejná doprava na linkách obsluhovaných MZK Bydgoszcz pokrývána jen na základě dodatku původní smlouvy a až 22. 2. 2023 bylo oznámeno, že došlo k podpisu nového kontraktu na období devíti let. K očekávanému posílení dopravy na předříjnový stav ovšem nedošlo.



Druhý z Ikarusů 280 ev. č. 2851 pochází rovněž z roku 1997. (zdroj: Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Bydgoszczy)

Na sklonku roku 2023 se začala situace znovu komplikovat, přičemž příčinou byl prohlubující se nedostatek řidičů. MZK Bydgoszcz začal postupně informovat o výpadcích spojů na sociálních sítích. Primátor města (v Polsku nazývaný *prezident*) Rafał Bruski dal městské firmě ultimátum v tom smyslu, že pokud situaci rychle nevyřeší, přistoupí k vypsání výběrového řízení, které by mělo zajistit převzetí zhruba 2 % výkonů jiným dopravcem. Nemalou část výkonů bydhošťské MHD přitom už dnes soukromník zajišťuje - celkem 9 linek má od loňského prosince pod svými křídly polský Mobilis, který uspěl s nejlevnější cenovou nabídkou a pořídil flotilu 45 nových autobusů.

MZK Bydgoszcz, který se sám tendru na oněch devět linek v loňském roce účastnil, si pro tu část městské autobusové dopravy, jež nadále zůstala pod jeho patronátem, nakonec vydupal finančně lepší finanční podmínky, než jaké nabízel Mobilis, jenomže rozdíly nebyly tak velké, jak si MZK Bydgoszcz představoval. Letos a příští rok má jít ještě o 16,6 %, od roku 2025 po dobu dalších sedmi let o 11 %, přičemž základní problém z hlediska finanční udržitelnosti panoval patrně už ve volbě vztahné soustavy. Jako poměřovací základ, skrze nějž byl na městského dopravce vyvíjen nátlak na cenotvorbu, totiž byla zvolena právě cena Mobilisu, o níž se dnes proslýchá, že sice byla svého času vítěznou, což ale není totéž, jako být i cenou ziskovou.



Autobus Volvo B10MA je přímo v majetku místního spolku pro rozvoj veřejné dopravy v Bydhošti. (zdroj: facebook Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Bydgoszczy)

Městský DP se rozhodl, že zkusí situaci s nuceným vzdáním se části svého dominia předejít, a to tak, že sám vstoupil do jednání o dočasném pokrytí části jeho výkonů subdodavatelem. Partnerem pro diskuzi se mu stal někdejší soupeř v zápolení o bydhošťskou MHD v podobě společnosti Irex-Trans. Ta provozovala zprivatizovanou část autobusové dopravy před Mobilisem, v roce 2022 ale skončila v poli poražených (zjevně uměla počítat) a část její někdejší flotily zůstala nevyužita. Cena za vozokilometr nabídnutá od MZK Bydgoszcz Irex-Transu ovšem byla příliš nízká, a tak k dohodě nedošlo.

Ochotu vyjet na linky MHD oproti tomu projevili zástupci místního Sdružení pro rozvoj veřejné dopravy v Bydhošti (*Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Transportu Publicznego w Bydgoszczy*), kteří vlastní i historické autobusy, případně byli schopni zajistit spojení na vlastníky dalších historických vozidel. Na základě smlouvy, která prozatím platí do konce ledna, mají být vypravovány tři historické vozy, vždy po jednom na linkách čísel 52, 79 a 89. Premiéru si nostalgická vozidla odbyla dne 8. 12. 2023, přičemž se na linkách objevily dva článkové Ikarusy 280.70E (ev. č. 3831 a 2851; oba z roku 1997) a jeden (rovněž kloubový) autobus Volvo B10MA (ev. č. 2459 z roku 1997). Jako záložní má být k dispozici jeden vůz Mercedes-Benz O 305 z roku 1977.

Pro řadu lidí jde pochopitelně o zajímavé zpestření jinak fádního provozu, na druhé straně jsou ale slyšet i hlasy výrazně kritické, už jen kvůli absenci automatů na jízdenky ve vozidlech či nefunkčnímu informačnímu systému. Trojlístek veteránů navíc mírní úpadek veřejné dopravy jen částečně, protože v pátek 8. 12. 2023 tak jako tak nevyjelo dalších osm pořadí a v pondělí 11. 12. 2023 pět kurzů. Zástupci odborů tvrdí, že by řešením bylo navýšení platů, jenomže to současná smlouva s městem, resp. organizátorem dopravy, neumožňuje. Vedení města tak v pondělí 11. 12. 2023 zareagovalo tím,

že se rozhodlo svěřit provoz tří autobusů na celodenních kurzech firmě Mobilis, a to s účinností od 1. 1. 2024. Městský dopravce tedy část svých pozic stejně musí vyklidit. Další budoucnost je prozatím nejasná a nelze vyloučit, že se působnost MZK Bydgoszcz bude dále smrskávat.

Url: [V polské Bydhošti vyjely na pravidelné linky historické autobusy](#)