

Busem

Čtvrtletník pro ty, co jezdí busem



Slovo hejtmana

**Proč se s IDESKOU
mění jízdné a co za něj
cestující získají**

**IDESKA bez obav:
Co se od 1. července změní
a co zůstane stejné**

**Od Létajícího Čestmíra
k hollywoodským filmům**

**Archeoskanzen chce být
živým organismem**



IDESKA

Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje

jedna jízdenka pro celý kraj

Ať už si vyberete **aplikaci**, **kartu IDESKA**, **in Kartu** či **platební kartu** nebo **jednorázovou jízdenku**, vždycky už můžete jezdit po celém kraji.

Už žádné přemýšlení nad tím, jaký lístek si koupit.

Už žádné kombinování různých jízdenek.

IDESKA přináší jednodušší, přehlednější i výhodnější cestování.

Díky jednotnému tarifu si koupíte jednu jízdenku na celou cestu.

Nezáleží na tom, jestli pojedete autobusem, vlakem nebo jejich kombinací. Systém je navržený tak, aby jednotlivé spoje na sebe navazovaly.

Cestování se tak stává jednodušší a lépe přizpůsobené každodenním potřebám.



www.ideska.info

Vydavatel:
ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice, a. s.
Hálkova 781/9
370 04 České Budějovice
IČO: 260 60 451
DIČ: CZ260 60 451

+420 386 100 111
sekretariat@busem.cz

Grafická úprava a sazba:
Martin Šimánek & Romana Marková

Fotografie na úvodní stránce:
Oficiální portrét hejtmana
(www.kraj-jihocesky.cz)

Tisk:
Tiskárna PROTISK, s. r. o.

Náklad:
1500

Distribuce:
ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice, a. s.

Rok vydání:
2026

Číslo vydání:
33

© ČSAD AUTOBUSY
České Budějovice, a. s.

Bezplatný firemní časopis pro
zaměstnance, akcionáře a cestující.

Úvodem

- 4 IDESKA: Nová etapa veřejné dopravy v Jihočeském kraji

Téma čísla

- 6 IDESKA bez obav: Co se od 1. července změní a co zůstane stejné
- 8 Proč se s IDESKOU mění jízdné a co za něj cestující získají

Z provozu

- 11 Investice do zázemí: Připravujeme se na dopravu budoucnosti
- 12 Modernizace autobusových nádraží v Písku a Vimperku úspěšně dokončeny

Rozhovor

- 14 Od Létajíčího Čestmíra k hollywoodským filmům

Na výletě s Busem

- 18 Archeoskanzen chce být živým organismem

Aktuálně

- 21 BUSEM převezme dopravu na Pelhřimovsku

Slovo na závěr

- 22 Ohlédnutí za úspěšným prvním pololetím roku 2026

☎ Kontakty IDESKA

Dispečink:
po–pá 4.00–22.00 hod.
so–ne 6.00–18.00 hod.
E-mail: ideska@busem.cz
Tel.: **703 112 646**

Blatná: **778 112 646**
Český Krumlov: **386 100 146**
Dačice: **778 981 073**
Jihlava: **771 130 958**
Jindřichův Hradec: **778 763 560**
Kaplice: **778 981 427**
Milevsko: **602 188 293**

Písek: **601 319 673**
Prachatice: **601 319 675**
Strakonice: **778 112 646**
Telč: **771 282 644**
Třeboň: **778 112 516**
Vimperk: **778 981 031**
Vodňany: **778 112 646**

IDESKA: Nová etapa veřejné dopravy v Jihočeském kraji

Text: Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD Autobusy České Budějovice, a. s.

Od 1. července 2026 vstupuje veřejná doprava v Jihočeském kraji do nové etapy. Spuštěn bude Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje (IDESKA), který propojí autobusovou, železniční i městskou dopravu do jednoho funkčního celku. Pro cestující to znamená jednodušší cestování, lepší návaznosti spojů a výrazně širší možnosti využívání veřejné dopravy v průběhu celého dne.

Pro nás jako dopravce představuje zahájení provozu systému IDESKA jednu z největších změn posledních let. Přípravy probíhaly mnoho měsíců a zasáhly prakticky všechny oblasti našeho fungování.

V souvislosti se spuštěním systému jsme pořídili více než 30 nových autobusů. Včetně záložních vozidel se počet nově připravených autobusů blíží čtyřiceti. Nová vozidla jsou vybavena moderními odbavovacími systémy, informačními technologiemi a dalšími zařízeními, která cestujícím umožní získávat přesnější a aktuálnější informace o spojích, trasách i návaznostech.

Významnou část práce představovala právě instalace a zprovoznění nových technologií. Času na přípravu nebylo mnoho a řada systémů se ještě v posledních týdnech před spuštěním upravovala, testovala a doladřovala. Na projektu pracovali naši IT specialisté, technici, dispečeri i řidiči. Šlo o rozsáhlou týmovou spolupráci, jejímž cílem bylo zajistit co nejladší start nového systému.

Za velmi důležité považujeme skutečnost, že se IDESKA spouští právě během letních prázdnin. V ob-

dobí, kdy necestují školáci a přepravní poptávka je nižší než během školního roku, vzniká prostor pro odstranění případných nedostatků a doladění systému v běžném provozu. Právě letní měsíce chceme maximálně využít k tomu, aby byl systém na začátku září připraven v co nejlepší kondici.

Významnou změnou je také nový způsob odbavení cestujících. Vedle tradičního způsobu cestování přichází takzvané zónově-relační tarifní uspořádání. Cestující si již nekupují pouze jízdu mezi dvěma zastávkami, ale cestovní oprávnění vztahující se k určité trase, časovému období a příslušným tarifním zónám. Systém zároveň umožňuje jednodušší přestupy mezi autobusy, vlaky i městskou dopravou.

Největší přínos však vidíme v samotném rozsahu dopravní obslužnosti. Zatímco v minulosti byla veřejná doprava často orientována především na ranní cesty do škol a zaměstnání a na odpolední návraty, nový systém nabízí podstatně širší možnosti cestování během celého dne. Přibývají spojení v sedlech, o víkendech i ve večerních hodinách. Veřejná doprava se tak stává skutečnou alternativou k individuální automobilové dopravě.

Je pochopitelné, že takto rozsáhlá změna s sebou může přinést i určité počáteční komplikace. Proto bychom chtěli cestující požádat o trpělivost a zároveň je povzbudit, aby si nové dopravní možnosti nejprve prostudovali a vyzkoušeli. Pokud následně zjistí, že některé spoje nebo návaznosti neodpovídají jejich potřebám, je důležité, aby své podněty a připomínky předávali věcně a konstruktivně. Jen tak lze systém dále rozvíjet a zlepšovat.

Je třeba si uvědomit, že veřejná doprava musí sloužit

široké veřejnosti a hledat rovnováhu mezi potřebami tisíců cestujících. Přesto věříme, že nový systém přinese Jihočeskému kraji výrazné zlepšení mobility a vyšší komfort cestování.

Přejeme Integrovanému dopravnímu systému Jihočeského kraje úspěšný start, co nejméně porodních bolestí a především spokojené cestující. Věříme, že z této velké změny postupně vyroste moderní a silný dopravní systém, který bude Jihočechům sloužit po mnoho dalších let.



Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD Autobusy České Budějovice, a. s.

IDESKA bez obav: Co se od 1. července změní a co zůstane stejné

Text: Jiří Kafka, jednatel a ředitel společnosti JIKORD, s. r. o.

Od 1. července 2026 začne v Jihočeském kraji fungovat nový Integrovaný dopravní systém IDESKA. Propojí autobusovou, železniční i zapojenou městskou dopravu do jednoho celku a cestujícím nabídne jednodušší cestování, výhodnější předplatní jízdné i lepší návaznost spojů. V posledních měsících se kolem systému IDESKA objevila řada otázek. Přinášíme proto přehled nejdůležitějších změn, které cestující od července čekají.

Jedna jízdenka pro celou cestu

Základním principem systému IDESKA je jedna jízdenka pro celou cestu. Cestující si nově zakoupí jízdní doklad z výchozího místa do cílové destinace a nemusí řešit, kolik spojů během cesty využijí ani zda přestupují mezi autobusem, vlakem nebo zapojenou městskou dopravou.

Systém zároveň zavádí jednotný tarif. Cena jízdného se tak nebude lišit podle dopravce, kterého cestující využije. Veřejná doprava v kraji bude fungovat podle jednotných pravidel a společného ceníku.

Čím více jezdíte, tím méně platíte

Jednou z nejvýznamnějších novinek je zavedení předplatního jízdného. To je určeno především cestujícím, kteří veřejnou dopravu pravidelně využívají při cestách do zaměstnání nebo do školy.

Předplatní kupony bude možné zakoupit na 7, 30, 90, 180 nebo 366 dní, případně na celý školní rok. Platí přitom jednoduché pravidlo: čím častěji veřejnou dopravu využíváte, tím výhodněji můžete cestovat.



Jiří Kafka, jednatel a ředitel společnosti JIKORD, s. r. o.

Jak si koupit jízdenku?

Nový systém rozšiřuje možnosti nákupu jízdních dokladů.

Hlavním prodejním kanálem bude mobilní aplikace IDESKA, která umožní nákup jednorázových i předplatních jízdenek, vyhledávání spojení, sledování aktuální polohy vozidel i správu uživatelského účtu.

Předplatní jízdné bude možné využívat také prostřednictvím karty IDESKA, In Karty Českých drah nebo platební karty. Pro příležitostné cestující zůstává zachována možnost zakoupit jednorázovou jízdenku u řidiče, průvodčího nebo na pokladnách dopravců.

Lepší návaznost a více spojů

Součástí systému jsou nové jízdní řády, které byly připraveny tak, aby na sebe autobusové a vlakové spoje lépe navazovaly.

Nově budou návaznosti mezi spoji garantovány. Koordinaci dopravy zajistí centrální dispečink společnosti JIKORD, který bude dohlížet na provoz v celém systému a napomáhat plynulým přestupům mezi jednotlivými linkami.

Systém zároveň přinese nové autobusové i vlakové spoje. Největší rozšíření veřejné dopravy se týká víkendů a státních svátků, kdy přibude řada nových spojení.

Součástí systému budou také městské dopravy

Do systému IDESKA budou zapojeny také městské hromadné dopravy ve městech, která jsou součástí integrovaného systému. Jedná se o České Budějovice, Tábor, Písek, Český Krumlov, Strakonice, Jindřichův Hradec, Prachatice, Vimperk, Milevsko, Kaplici a MHD spolku obcí Pod Babou.

Cestující tak budou moci v rámci jedné cesty kombinovat regionální autobusy, vlaky i zapojené městské dopravy. Cílem je jednodušší orientace a lepší provázání jednotlivých druhů veřejné dopravy.

Nové označení linek

Od července se cestující setkají také s novým označením linek.

Regionální železniční linky budou nově označeny symbolem S a číslem linky a vytvoří základní páteř veřejné dopravy v Jihočeském kraji. Nové označení získají také autobusové linky a v některých případech i linky městské dopravy. Cílem změn je vytvořit jednotný a přehledný systém, ve kterém se budou cestující snadněji orientovat. Každá linka v Jihočeském kraji bude mít nově jedinečné označení, aby se stejná čísla neopakovala v různých částech kraje.

Co zůstává stejné?

Přestože systém přináší řadu novinek, některé věci zůstávají beze změny:

- Jednorázové jízdenky zůstávají zachovány.
- Jízdenku bude i nadále možné zakoupit u řidiče nebo průvodčího.
- Používání mobilní aplikace nebude povinné.
- Cestující si nebudou muset pořizovat kartu IDESKA, pokud jim více vyhovuje využívání In Karty Českých drah nebo platební karty.

Integrovaná doprava jako standard

Integrované dopravní systémy dnes fungují ve většině českých krajů i v řadě evropských regionů. Jejich cílem je propojit jednotlivé druhy veřejné dopravy do jednoho přehledného systému a nabídnout cestujícím jednodušší, přehlednější a komfortnější cestování. Od 1. července bude tuto roli plnit také IDESKA v Jihočeském kraji.

Podrobné informace o systému, jízdních řádech, cenách jízdného, novém označení linek i možnostech nákupu jízdních dokladů naleznou cestující na webu **www.ideska.info**.

Proč se s IDESKOU mění jízdné a co za něj cestující získají

Text: Martin Kuba, hejtman Jihočeského kraje

Integrovaný dopravní systém IDESKA propojí autobusy, vlaky i městskou dopravu do jednoho tarifu. Přináší nové možnosti pravidelným cestujícím a zároveň navazuje na dlouhodobou podporu veřejné dopravy, kterou Jihočeský kraj financuje ze svého rozpočtu.

Milí Jihočeši,

s blížícím se zavedením IDESKY u nás na jihu Čech považuji za správné říct pár důležitých faktů k cenotvorbě jízdného v celém systému. Prosím, přečtěte si to, je to na pár minut, ale myslím, že dost důležité.

Ceny autobusové veřejné dopravy se v kraji neměnily 9 let. Přitom inflace za tu dobu je více než 40 %. Od roku 2021, kdy jsem se stal hejtmánem, jsme ceny nezvyšovali záměrně, abychom v letech 2022 a 2023 všem Jihočechům, kteří využívají krajskou veřejnou dopravu, co nejvíc pomohli se zvládnutím vysoké inflace. Ta tenkrát byla spojená s nárůstem cen energií. Další roky už jsme nezdražili proto, že jsme chtěli ceny zvýšit až ve chvíli, kdy vám nabídneme celý modernější systém. Takže ceny jízdného se 9 let nezvýšily. Přestože cena, kterou platí kraj za krajskou veřejnou dopravu, vzrostla od roku 2017, kdy to bylo 1,1 mld. Kč, na letošních 2,7 mld. Kč.

Lidé využívající veřejnou dopravu jsou po celou dobu „chráněni“ proti výkyvům cen pohonných hmot. Nárůsty cen paliv, které teď aktuálně po vypuknutí války v Íránu pocítili všichni lidé dojíždějící autem ve svých peněženkách, nikdo ve veřejné krajské dopravě nepocítil. Přestože samozřejmě i autobusy tankují drahou naftu. Všechny ty zvýšené náklady uhradí Jihočeský



Martin Kuba, hejtman Jihočeského kraje

kraj, tedy my všichni Jihočeši ze svých daní, a zvýšení se nepřeneseme na nikoho z cestujících. Je fér otevřeně říct, že současné navýšení cen paliv spojené s válkou v Íránu nás všechny reálně stojí miliony korun navíc, aby cena jízdenky mohla zůstat stejná.

Tím se dostávám k dalšímu bodu, který někteří diskutující na sítích ignorují. To, že jsou ceny veřejné dopravy nastaveny takto, rozhodně neznamená, že vybrané jízdné pokryje náklady na provoz této služby. Tedy na nákup nových autobusů, na pohonné hmoty a dobré platy řidičů. Z toho, co reálně krajská doprava stojí, vybereme na jízdném cca 13 %. Zbytek, dnes už více než 2,7 miliardy korun, platíme z krajského rozpočtu. Platí to tedy všichni Jihočeši ze svých daní. A to ať autobusem či vlakem jezdí, anebo do něj v životě nesedli. Je to veřejná služba, ale myslím, že je korektní vnímat, že se neděje zadarmo. Mimochodem výdaj na veřejnou dopravu je největším výdajem kraje a tvoří zhruba 30 % všech daňových příjmů.

Systém veřejné dopravy cenově není a nemůže být stavěn na uživatele, který autobusový nebo vlakový spoj využije dvakrát nebo čtyřikrát měsíčně. Je koncipován na předplatné pro ty, kteří dojíždějí pravidelně. V kraji nebylo doted' možné kupovat časové předplatné a to se teď změní. Někteří lidé tedy mají logicky tendenci srovnávat cenu jednotlivého jízdného před a po zavedení IDESKY. To ale nedává smysl. Proto jsme u nového nastavení vždy srovnávali cenu současného jednotlivého jízdného oproti měsíčnímu či delšímu předplatnému. Ano, u některého autobusového spoje na krátké vzdálenosti dojde k navýšení jednorázového jízdného, ale pak se vždy jedná o jednotky korun. Reálný dopad do penženky toho, kdo takový spoj občas využije, v té chvíli rozhodně není nijak dramatický. Pokud ale někdo dojíždí pravidelně, tak nebude jezdit na jednorázové jízdné, ale koupí si měsíční nebo delší časový kupon. Cena je tam počítaná vždy na dvě jízdy denně po 21 pracovních dnů, tedy 42 jízd. Takovou cenu je třeba srovnávat se současným jednorázovým jízdným v autobuse i ve vlaku, protože výhoda IDESKY je, že můžete jet vlakem i autobusem, navíc je v ceně vždy i MHD v daném městě a ještě navíc časový kupon umožňuje jet i o víkendu nebo jet klidně čtyřikrát denně, pokud například student jede na kroužek. Je jasné, že pak se cena na jednu jízdu ještě dále snižuje.

Cílem je možnost využívat vlak i autobus a vzhledem k tomu, jak vysoké jsou ceny vlaků, tak abychom je



pro vás zlevnili, nebylo možné výrazně zlevňovat autobusy. U cen vlaků je to ještě tak, že České dráhy jako dopravce po nás budou chtít stejnou cenu jako doted'. To zlevnění pro všechny využívající IDESKU tedy zase jen znamená, že zbytek doplatíme z krajského rozpočtu, tedy my všichni Jihočeši ze svých daní.

Koncept veřejné dopravy je ekonomicky náročný, ale jsem si jistý, že IDESKA ho posouvá na mnohem převětější úroveň. Nabízí mnohem víc spojů do malých obcí, kde už první měsíce ukazují, že jsou využívány. Myslím, že většina z nás je jasné, že to nejde dělat zadarmo, přesto respektuji, když má někdo na věci jiný názor.

Investice do zázemí: Připravujeme se na dopravu budoucnosti

Text: Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD Autobusy České Budějovice, a. s.

Spuštění Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje od 1. července 2026 nepřinese pouze nové autobusy, jízdní řády a moderní technologie pro cestující. Stejně významné změny probíhají také uvnitř naší společnosti. Abychom dokázali zajistit výrazně vyšší rozsah dopravy a současně udrželi vysokou spolehlivost provozu, investujeme do servisního zázemí, technických kapacit i nového způsobu organizace práce.

S rostoucím objemem dopravy se mění také charakter práce linkových řidičů. V minulosti byly běžné delší přestávky a čekací doby mezi jednotlivými spoji. Nový systém je však postaven na výrazně efektivnějším využití vozidel i řidičů. V mnoha případech budou řidiči v provozu prakticky po celý den v režimu, který se svým charakterem přibližuje městské hromadné dopravě. To přináší vyšší nároky na organizaci provozu, technické zabezpečení i podporu zaměstnanců. Právě proto výrazně posilujeme naše servisní a provozní zázemí. V Písku v současnosti vzniká nová moderní servisní hala, která se stane jedním z nejvýznamnějších technických center společnosti. V Českých Budějovicích jsme již vybudovali menší servisní zázemí a zároveň hledáme vhodnou lokalitu pro výstavbu další velké dílny v oblasti mezi Českými Budějovicemi, Českým Krumlovem a Kaplicí. Modernizací prošlo také naše středisko v Prachaticích, kde byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce dílen a technického zázemí.

Naším cílem není pouze rychleji opravovat vozidla. Budujeme systém, který dokáže pružně reagovat na mimořádné situace a minimalizovat jejich dopad na

cestující. Proto vytváříme větší počet provozních záloh, posilujeme servisní týmy a připravujeme nové postupy pro řešení poruch, dopravních komplikací i náhlých výpadků personálu.

Velkou pozornost věnujeme také práci dispečerů, kteří nesou odpovědnost za každodenní řízení provozu a řešení mimořádných událostí. Připravujeme proto nasazení nových nástrojů a služeb, které umožní rychlejší zajištění náhradních vozidel i řidičů v případě technických závad, zdravotních komplikací nebo jiných nepředvídatelných situací. Naším cílem je zkrátit reakční dobu na minimum a zajistit, aby cestující případné problémy pocítili co nejméně. Při přípravě těchto změn se neomezujeme pouze na české prostředí. Dlouhodobě sledujeme a využíváme zkušenosti našich partnerů v západní Evropě, zejména v Rakousku. Inspirujeme se moderními postupy řízení dopravy, organizací servisních činností i přístupem k zajištění provozní spolehlivosti.

Veřejná doprava dnes již není jen o autobusech a řidičích. Je to komplexní systém, který musí být připraven zvládat každodenní provoz i mimořádné situace bez výraznějšího omezení cestujících. Právě proto investujeme nejen do vozidel, ale také do lidí, technologií a infrastruktury.

Věříme, že všechny tyto kroky pomohou vytvořit moderní, spolehlivou a odolnou veřejnou dopravu, která bude dlouhodobě naplňovat očekávání cestujících i objednatelů dopravy a odpovídat standardům, které jsou dnes samozřejmostí v nejvyspělejších evropských zemích.



Modernizace autobusových nádraží v Písku a Vimperku úspěšně dokončeny

Text: Pavel Marek
Foto: Pavel Marek

V průběhu let 2025 a 2026 byly úspěšně dokončeny dvě významné investiční akce zaměřené na modernizaci autobusových nádraží v Písku a Vimperku. Oba projekty přinesly rozsáhlé stavební úpravy, jejichž cílem bylo zvýšení bezpečnosti, komfortu cestujících, provozní spolehlivosti a celkové kvality veřejné dopravy v regionu.



Modernizované autobusové nádraží ve Vimperku.



Modernizované autobusové nádraží v Písku.

Modernizace autobusového nádraží v Písku

Rekonstrukce autobusového nádraží v Písku probíhala od září 2025 do května 2026. Investice v hodnotě téměř 29,7 milionu korun zahrnovala kompletní obnovu zpevněných ploch a vozovek v celém areálu. V průběhu stavby byl odhalen havarijní stav kanalizační sítě, který si vyžádal dodatečné opravy. Přestože tato skutečnost znamenala mírné prodloužení realizace, přispěla k zajištění dlouhodobé funkčnosti celého terminálu.

Součástí projektu bylo také vybudování nového elektrického vedení mezi trafostanicí a budovou nádraží, které vytváří technické předpoklady pro další rozvoj infrastruktury, včetně budoucího napojení nabíjecích technologií.

Výraznou proměnou prošla nástupiště. Bylo obnoveno jejich zastřešení, instalována nová LED svítidla a zaveden moderní elektronický informační systém chytrých zastávek s odjezdovým panelem. Pro zlepšení organizace provozu byla dvě původní nástupiště nahrazena parkovacími místy pro obsluhu terminálu. Důraz byl kladen také na bezbariérovost a bezpečnost. Nově upravená nástupiště umožňují pohodlnější pohyb osobám se sníženou schopností pohybu i nevidomým cestujícím. Mezi budovou nádraží a prvním stanovištěm vznikl nový přechod pro chodce s bezpečnostním ostrůvkem. Součástí modernizace bylo rovněž doplnění nového mobiliáře včetně stojanů na jízdní kola.

Modernizace autobusového nádraží ve Vimperku

Modernizace autobusového nádraží ve Vimperku byla realizována od září 2025 do dubna 2026. Celkové náklady dosáhly více než 30,2 milionu korun. Projekt

zahrnoval rozsáhlou rekonstrukci kanalizační sítě, úpravu jejího spádování a následnou obnovu všech vozovek a pojezďných ploch.

Autobusová stanoviště byla vybavena speciálními zastávkovými deskami s kasselskými obrubníky, které umožňují přesnější přistavení autobusů a komfortnější nástup cestujících. V západní části areálu byla díky nové opěrné zdi rozšířena plocha terminálu, kde vzniklo zázemí pro parkování vozidel obsluhy a odstavení autobusů.

Významných změn doznalo také zastřešení nástupišť. Byla zvýšena podjezdná výška přístřešku, rozšířena jeho kapacita a prodloužena ochrana proti nepříznivému počasí i na dosud nezastřešená místa. Současně proběhla celková obnova konstrukce přístřešku včetně nového opláštění, podhledů a moderních fasádních prvků.

V rámci modernizace byly vybudovány nové kabelové rozvody, instalováno úsporné LED osvětlení a zaveden elektronický informační systém chytrých zastávek se světelnými informačními tabulemi. Bezpečnost cestujících zvýšil nový přechod pro chodce s bezpečnostním ostrůvkem.

Moderní terminály pro cestující i dopravce

Obě dokončené modernizace představují významný krok ke zkvalitnění veřejné dopravy v Jihočeském kraji. Nově upravené terminály nabízejí vyšší komfort, bezpečnější pohyb cestujících, lepší informovanost prostřednictvím moderních technologií a kvalitnější zázemí pro dopravce. Díky těmto investicím získali obyvatelé i návštěvníci Písku a Vimperku moderní zázemí odpovídající současným požadavkům na veřejnou dopravu.



Modernizované autobusové nádraží ve Vimperku.

Od Létajícího Čestmíra k hollywoodským filmům

Text: Zbyněk Konvička
Foto: Anastasiia Kiktenko

Lukáš Bech vzpomíná na kultovní dětskou roli, natáčení filmů a seriálů pro děti v 80. letech v Československu i na spolupráci s hollywoodskými štáby. Proč namísto DAMU zvolil práci u filmu v zákulisí a jak se dívá na současnou českou filmovou tvorbu?



Lukáš Bech na besedě v Městské knihovně v Písku, kde si moderování vyzkoušel také Jakub Konvička, syn autora rozhovoru.

Nejvíce jste se zapsal ikonickou rolí kluka Čestmíra, kterého vcucne modrý kámen a přenese na planetu květin. Jak jste se k této roli dostal?

Dá se říct, že jsem od roku 1977 aktivní herec, s krátkou přestávkou v době mých studií na vysokých školách, mém pozdějším pobytu v Holandsku a pobírání zkušeností v cizině. Musíme ale uvést na pravou míru, že ten kámen si vlastně vybral mě. Čestmír Trnka, má postava, se po pohlcení modrým kamenem dostal na planetu květin, a protože byl zřejmě hodný chlapec, dostal za odměnu semínka šesti zázračných květin. Přes noc vyrostly a po přičichnutí k nim měl člověk různé nadpřirozené schopnosti: létání, stárnutí, abnormální sluch, obrovskou empatii... Pak se ještě objevila sedmá květina pro mládnutí. Tuto možnost dostal Jiří Sovák, pan profesor z výzkumného ústavu. Omládl a stal se z něj herec Viktor Král (pozn. ztvárnil postavu génia Adama Bernaua v seriálu Návštěvníci, v němž si Lukáš Bech zahrál syna kolotočáře Edy v podání Jiřího Kodeta). A Čestmírovi rodiče, manželé Trnkovi, ho adoptovali. Ale zpátky k otázce. Pan režisér Vorlíček někde říkal, že jsem konkurs vyhrál díky tomu, že jsem byl mezi těmi dětmi o něco šikovnější, a měl za sebou už nějakou filmovou zkušenost. Předtím jsem totiž už natáčel Panelstory s Věrou Chytilovou, film Brontosaurus, bakalářské povídky i několik pohádek.

Díky tomu jsem se dostal na konkurs a pan režisér Vorlíček mi nabídl hrát hlavní roli v tomto parádním seriálu, který patří za mě mezi pět nejlepších rodinných seriálů z té doby. U nás byly dvě party tvůrců pro děti: Václav Vorlíček s Milošem Macouřkem a Jindřich Polák s Otou Hofmanem. Oba týmy uměly velmi dobře pracovat s dětskou tematikou, aby se filmy a seriály líbily dětem, a současně se bavily i rodiče. Bylo tam trochu sci-fi, neuvěřitelnosti, pohádkovosti a fantazie. A tyhle party u nás vyrobily všechny ty úžasné seriály, které milují diváci dodnes: Arabela, Létající Čestmír, Křeček v noční košili, Návštěvníci nebo úplně na začátku trochu zapomenutý seriál Spadla z oblaků v produkci Slovenské televize.

Když jste natáčeli Čestmíra, bylo vám dětem kolem 10 let. Jak se dalo skloubit natáčení se školou, úkoly, zájmy? Jak to zvládali vaši rodiče?

Myslím, že úplně parádně. Pánbu zaplať, že jsme to mohli zažít v době, kdy jsme to zažili, kdy se ještě

na plavání nemusely nosit chrániče na ruce a ochranná helma. Na internetu najdete spoustu videí, jak naše generace tzv. Husákových dětí byla v pohodě a rodiče nás museli spíš nahánět domů, než by nás nutili jít ven. Ne jako dneska, aby děti vůbec vystrčily nos z domova. Co se týče natáčení, tak jsem v kromě uvolnění ze školy, což byla jediná úleva, žádnou další neměl. Musel jsem si doplňovat látku, psát úkoly, vše dostudovat. A rodiče byli rádi, že měli na chvíli klid od živého dítěte (směje se). Do toho jsem chodil do skautského oddílu, i když byl formálně pod Svazarmem. Fungovalo to na dobrých zásadách a jsem rád, že jsem to absolvoval. Do toho jsem sportoval, hrál na slušné úrovni baseball a softball. Měl jsem určitě hezky prožité dětství.

Jak dlouho pro vás děti trval běžný natáčecí den?

Na nějaká dětská práva, s nadsázkou řečeno, se opravdu nekoukalo. Na place jsme byli tak dlouho, jak bylo třeba. Většinou 8, ale spíš častěji 10 hodin denně. Když jsme měli na sobě nějaké speciální věci, třeba postroje na létání, tak to bylo i 12 hodin.

Jak se vám hrálo s hereckými velikány Vladimírem Menšíkem, který hrál vašeho tatínka, nebo Jiřím Sovákem, Ivou Janžurovou či Petrem Nárožným?

Byla to samozřejmě pro mně obrovská čest. V době, kdy se Čestmír natáčel, mně bylo deset let, televize měla dva kanály a nic víc tady nebylo. Kdo bydlel u hranic, byl schopen chytat ještě německé nebo rakouské programy. Počítače nebyly dostupné, nebyl internet, nebylo nic z toho, na co jsou dneska děti zvyklé. Bylo kino, divadlo a bylo to, co jsme si sami vymysleli a udělali. Hrálo se spousta deskových her a karty, většina národa uměla plavat a lyžovat.

Zůstali vám nějakí kamarádi z filmů a seriálů, které jste společně natáčeli?

Ano, samozřejmě. Nedávno jsem se dostal k několika lidem, na které jsem ztratil kontakt, protože si vybrali jinou profesní cestu. Stále se vídám třeba se Žanetou Fuchsovou. Potkávali jsme se i při natáčení v nedávné době, protože se k filmu také vrátila a funguje jako asistentka a produkční. S tím, s kým se také vídám a telefonuji mu, je Tonda Kala, představitel seriálového Oskara Blechy. A samozřejmě i s Honzou Kreidlem, třetím z naší party z Čestmíra. Honza měl bezpočet parádních rolí, jen se později rozhodl, že to bude mít v životě trochu jinak a nefilmuje.

**Kam jste se vytratil po mnoha úspěšných rolích ro-
lích v 80. letech?**

Od roku 1994 do konce milénia jsem fungoval jako ředitel společnosti, která přebrala licenci na prodej profesionálního filmového a fotomateriálu společnosti Kodak. Fungoval jsem jako prodejce negativu, na který se třeba natočil film Kolja. Abychom to uvedli na pravou míru. Zhruba do roku 2004 se většina filmů natáčela na negativ, ten se potom vyvolával. Musel se zkopírovat, přepsat a pak se z něj stříhalo. V dnešní době se vše točí na elektronická zařízení na čipy, natočí se za den i teramateriálu a stříhač se potom z toho oběsí (směje se). Najednou nikoho nic ne-limituje. Tenkrát byl filmový materiál drahý a muselo se víc přemýšlet o tom, jaké záběry natočíme a použijeme. Byl takzvaný kameramanský poměr, když měl někdo vyšší než 1:7, což znamenalo jeden použitelný záběr na 7 zkažených, tak už to bylo hodně špatně.

Vrátím se k otázce. Studia na právnické a pedagogické fakultě jsem záměrně nedokončil právě kvůli neprázdněnosti coby ředitele společnosti Kodak. Od roku 1999 se začalo postupně přecházet na digitální natáčení, a tak jsem s tím skončil. A od roku 2000 začínám fungovat jako lokační manažer, zpočátku jako asistent lokačního manažera. Můj první film, na kterém jsem dělal, byla Bornova identita která se točila z větší části v Praze, Curychu, Paříži nebo Lyonu.

Zkoušel jste se někdy dostat na herectví, na DAMU?

Na DAMU jsem neaspiroval, odmítal jsem i konzervatoř, neboť jsem nebyl přesvědčený o tom, že chci studovat herectví. Byl jsem spíš zaměřený na humanitní vědy, historii, jazyky a kultury jiných zemí. K herectví jsem se více vrátil někdy v roce 2014. Stále funguji jako lokační manažer, ale v současné chvíli herecká profese začíná převažovat.

Jak si stojí dnešní herci, dokážou se dobře uživit?

U nás je spousta herců, nedá se říct, že ten je lepší a ten horší. Jsou spíš herci obsazovanější a méně obsazovaní. Pak tu máme mnoho herců na oblastech neobjevených, kde odvádějí skvělou práci pro lidi, kteří nemají chuť ani čas jít do Národního divadla, ale mají čas zajít si na skvělý kus do místního divadla ve svém městě. Je to trochu začarovaný kruh. Stále se ve filmech a seriálech točí kolem 20 herců, kteří mohou hrát staré, mladé, tenké nebo široké, a je to v podstatě jedno. Myslím si, že je to také trochu o pohodlnosti a lenosti producentů a lidí, kteří o obsazení filmů rozhodují. Chybí mi tam u některých větší

kuráž, zkusit něco jiného, často sází jen na jistotu.

**Jaké vidíte rozdíly v práci lokačního manažera pro
české filmové štáby a zahraniční produkce?**

U zahraničních produkcí, se kterými jsem spolupracoval se jednalo zpravidla o velké filmy, tzv. blockbustery, kterých se u nás točilo poměrně dost. Pracoval jsem třeba na filmech Van Helsing, Kletba bratří Grimmů nebo Vetřelec versus Predátor. Je to všechno ve větším uspořádání, nejsou to de facto rodinné natáčení jako u nás. Za prvé se kolem filmu točí daleko více lidí a natáčení má přesný řád skoro na minuty. K tomu je tam plno lidí, kteří kontrolují různé věci a hlídají, aby byl každý včas na svém místě. Třeba s Terry Gilliamem jsem se potkal při natáčení Kletby bratří Grimmů přímo na place. Ale stala se mi tam taková věc, že vyhodili jednoho kameramana během natáčení, a jeho záběry, kde jsme hráli, také zrevidovali. A tak se stalo, že ačkoliv jsem tento film natáčel, z mé role tam nezbylo skoro nic. Zkušenost s Terry Gilliamem byla jinak ovšem skvělá.

**Jedním z velkých hollywoodských filmu, kde jste si
zahrál byl i snímek Spiderman: Daleko od domova.
Jak vzpomínáte na toto natáčení?**

Dostal jsem ve Spidermanovi roli, kde mluvím holandsky. Ozvala se mi šéfka castingovky, že má pro mě roli do amerického blockbustera, ale nesmí mi říct jeho název, ani jméno režiséra, a ni jméno slavného herce, který hraje hlavní roli. Hlavní hrdina tě potká v Holandsku a ty na něj budeš mluvit holandsky a pomůžeš mu. Tím hercem byl Tom Holland, předsatvitelem Spidermana. Natáčení jsem si opravdu moc užil.

Lukáš Bech

Oblíbený herec, který ztvárnil ve filmech a seriálech více než 40 rolí, žije v Praze, ale rád odpočívá a dobíjí baterky na rodinné chalupě u Vimperka. Kolem natáčení filmů a seriálů se pohybuje stále jako lokační manažer pro tuzemské i zahraniční filmové štáby. Dostává i různé herecké příležitosti. Větší roli měl v poslední době v kriminálním seriálu Octopus, jehož třetí řada se chystá. Mimo jiné by rád natočil pokračování příběhu Létajícího Čestmíra, k němuž chystá scénář, a přemýšlí o vlastní talk show.



Lukáš Bech na besedě v Městské knihovně v Písku.

Archeoskanzen chce být živým organismem

Text: Zbyněk Konvička
Foto: Zbyněk Konvička

Představte si, že stroj času skutečně existuje. Stačí zajet do Trocnova a rázem se ocitnete v tajuplném středověku. Čeká na vás jedinečný svět jihočeského venkova v předhusitské době, a také jedna velkolepá legenda.



Zemanský dvorec v Trocnově.

Blížíme se k nové budově bezbariérového návštěvnického a vzdělávacího centra, před níž se rozprostírají dvě velká parkoviště. Po pravé straně vidíme stavby archeoskanzenu, který nás automaticky vtahuje do svých dvorů. Vybrat si můžeme ze dvou okruhů, případně si projít oba, abychom si vytvořili celkovou představu o tehdejší životě. Napoprvé volíme zemanský dvorec, kde můžeme nahlédnout do soukromí zemana a jeho rodiny, tedy nižší šlechty ve 14. až 15. století.

Milá průvodkyně nás provází honosným obytným domem, sýpkou, stájí i tajuplnou zbrojnicí. Poznáváme, jak se na takovém panství hospodařilo a čím žil tehdejší urozený pán. Průvodkyně všechny návštěvníky v naší skupině přímo vybízí, abychom si řadu exponátů sami osahali a vyzkoušeli, včetně mečů, kovových rukavic nebo přileb ve zbrojnici.

Se zemanským dvorcem sousedí venkovská osada, v níž se dotknete autentického života poddaných. Právě tam pulzoval skutečný život tehdejšího venkova. Prozkoumáte skromné obydlí bezzemka, chalupníka i rozlehlý dvůr bohatého sedláka z předhusitského období. Celkovou atmosféru dotvářejí políčka, ovocné štěpnice, zahrady a ohrady s živými zvířaty.

Tuto část si necháváme na příště, nahlížíme do ní jen z brány dvorce.

Jediný středověký archeoskanzen v Česku vznikl postupně poblíž Památníku Jana Žižky. Díky velkému rozšíření a nově otevřenému návštěvnickému a vzdělávacímu centru láká stále více návštěvníků. Pro děti je určen vzdělávací program „Rodiště Jana Žižky“. Věnuje se vojevůdcovu mládí, jeho válečným létům a takzvanému druhému životu husitského velitele. Žáci se zde dozvědí, jak byla jeho osobnost vnímána v pozdějších dobách, což jim pomáhá lépe se zorientovat v historických souvislostech. Vzdělávací programy si mohou vyzkoušet i formou digitálních her.

Ke zhlédnutí je rovněž ukázka filmové bitvy u Sudoměře ze slavného snímku Otakara Vávry. Nabídku areálu doplňuje expozice přibližující film Jan Žižka (Medieval) režiséra a producenta Petra Jákla. V ní uvidíte kostýmy herců, snímky z natáčení i ze zákulisí.

Na trocnovský areál se vyplatí vyhradit si celý den a užít si i naučně-vzdělávací stezku v délce cca 4 km. Deset panelů vás seznámí s milníky husitství. Jsou opatřeny QR kódy, které zájemcům nabízejí řadu dalších multimediálních informací o historii Trocnova. Stezka je otevřena celoročně a zdarma bez omezení.



Navštěvnické a vzdělávací centrum.

Nový archeoskanzen láká tisíce lidí na historii oživenou velkolepými bitvami. Provoz moderního návštěvníckého a vzdělávacího centra zahájila dubnová akce Husité na dvorci, na kterou dorazilo 1500 zájemců. „Trocnov ožívá historií po celý rok. Nedávná akce Válka a vojenství přilákala 3 900 diváků a 380 bojovníků z pěti zemí, kteří na louce utvořili obří tábor. Vrchol sezony však teprve přijde – Trocnovské slavnosti vypuknou 5.–6. září a nabídnou vstup zdarma,“ říká vedoucí správy areálu Miroslav Petrovský.

Nápor turistů zvládá 300 nových parkovacích míst, několik z nich i s nabíječkami pro elektromobily, a pronajaté louky. Parkování je zdarma a dopravu pomáhají řídit brigádníci. Aby se zachoval návštěvnícký komfort, platí pro areál archeoskanzenu limit 300 lidí kontrolovaný visačkami. Nové turnikety navíc umožňují volné prohlídky bez průvodce. „Díky tomu odbavíme násobně více lidí. Plánujeme splnit dotační podmínku EU a překonat loňských 40 tisíc návštěvníků,“ uvádí Miroslav Petrovský.

Při slavnostech skanzen odmítá komerci. Láká na tradiční řemesla, dobová jídla a středověkou hudbu. Místo si oblíbili i filmaři, kteří zde loni natáčeli středověký muzikál. Kromě historie areál ožívá kulturou. Zastřešené hlediště u návštěvníckého centra hostí koncerty (například kapely Nezmaři nebo Oceán) a Trocnovské divadelní slavnosti s kapacitou 180 diváků.

Školní programy „Den ve středověku“ jsou do konce sezony vyprodané. Děti v doprovodu průvodců v kostýmech melou mouku na kamenném mlýnku, pečou placky a potkávají živá zvířata. Původní Památník Jana Žižky, proměněný v moderní areál s atmosférou středověku, nabízí komplexní zážitek pro děti i dospělé. Do konce letošního srpna ho navíc doplní velké dětské hřiště s dřevěnou tvrzí a lanovým centrem. Trocnovský archeoskanzen se v posledních letech díky dotacím z Evropské unie a prostředkům Jihočeského kraje proměnil v atraktivní místo, které pulzuje životem. Cílem muzea v přírodě je dosáhnout návštěvnosti 100 tisíc lidí ročně.



Zemanský dvorec v Trocnově.

BUSEM převezme dopravu na Pelhřimovsku

Text: Romana Marková
Foto: Jan Říha

V červenci 2026 zajistí autobusovou dopravu na Pelhřimovsku dvě společnosti – BUSEM a ICOM transport. Od 2. srpna pak BUSEM převezme provoz v oblastech Pelhřimova i Humpolce na základě desetileté smlouvy s Krajem Vysočina.



Kraj Vysočina vybral dopravce, kteří zajistí autobusovou dopravu v okrese Pelhřimov během přechodného období v červenci 2026. Důvodem je ukončení dlouhodobé smlouvy se společností ICOM a nástup nového dopravce BUSEM, který od srpna převezme provoz na dalších deset let.

Od 1. července do 1. srpna 2026 se pro cestující na Pelhřimovsku prakticky nic nemění. Autobusy budou jezdit podle stávajících jízdních řádů a zachována zůstane i současná dopravní obslužnost regionu. Jedinou viditelnou změnou bude vzhled vozidel. Místo dosavadních autobusů značek Setra a Mercedes budou na linkách nasazeny moderní autobusy Iveco Crossway v barvách Kraje Vysočina.

V přechodném období bude dopravu zajišťovat dvojice dopravců. Oblast Pelhřimovska převezme spo-

lečnost BUSEM (ČSAD Autobusy České Budějovice), zatímco na Humpolecku budou nadále jezdit autobusy společnosti ICOM transport.

Zásadní změna přijde od 2. srpna 2026, kdy vstoupí v platnost nové optimalizované jízdní řády Integrovaného dopravního systému Veřejná doprava Vysočiny (VDV). Současně společnost BUSEM převezme na základě desetileté smlouvy zajišťování autobusové dopravy v oblastech Pelhřimova i Humpolce.

Nové jízdní řády přinesou rozšíření autobusového provozu, nové spoje a také přeshraniční linky. Od srpna budou do provozu nasazeny také kapacitnější autobusy o délce 14,5 metru, které budou zajišťovat zejména spoje mezi Pelhřimovem a Prahou.

Cestující naleznou nové jízdní řády na portálu IDOS, na webových stránkách Kraje Vysočina a také na autobusových nádražích v Humpolci, Pelhřimově a Pacově, tam budou zveřejněny v blízkosti autobusového nádraží.

„V důsledku předčasného ukončení smlouvy dlouhodobého autobusového dopravce na Pelhřimovsku, společnosti ICOM, jsme neměli zajištěnou obslužnost na jeden prázdninový měsíc, než začne jezdit nově vysoutěžený dlouhodobý dopravce společnost BUSEM. Proto jsme vybírali dopravce na červenec v jednacím řízení bez uveřejnění, bylo to složité, byli jsme v nevýhodě, ale jak jsem slíbil, podařilo se nám dopravce zajistit a pro cestující se nic nemění,“ informoval hejtman Kraje Vysočina Martin Kukla.

Ohlédnutí za úspěšným prvním pololetím roku 2026

Text: Peter Schmolmüller, předseda představenstva ČSAD Autobusy České Budějovice, a. s.

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

nejdelší a zároveň nejteplejší vlna veder, která kdy ve střední Evropě zasáhla měsíc červen, postupně ustupuje. Tento týden začaly v České republice letní prázdniny. Současně jsme od 1. července poprvé zahájili provoz linkové dopravy v oblasti Pelhřimovska v Kraji Vysočina a také zajišťujeme další služby v rámci Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje (IDS). Díky tomu bude po českých silnicích jezdit dalších 85 autobusů společnosti ČSAD.

Máme tedy za sebou mimořádně na události i práci bohaté první pololetí roku 2026, které začalo intenzivně a úspěšně převzetím městské dopravy v Jindřichově Hradci dne 1. ledna 2026. Zároveň ale nemůžeme polevit, protože již 2. srpna nás čeká zahájení provozu v Humpolci a jeho okolí.

Realizací tohoto množství úspěšně získaných veřejných zakázek se prozatím uzavírá mimořádně dynamická etapa trvající téměř pět let, během níž se společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. proměnila z regionálního jihočeského dopravce ve významného hráče na českém trhu veřejné dopravy.

Tento vývoj nejlépe dokládají následující údaje (srovnání stavu k 31. 12. 2021 s plánem k 31. 12. 2026):

- Počet zaměstnanců: 242 → 714
- Počet autobusů: 170 → 478
- Roční počet ujetých kilometrů: 9,0 mil. → 26,7 mil.

Současně investujeme do rozvoje naší infrastruktury. Příkladem jsou nedávno dokončené modernizace autobusových nádraží v Písku a Vimperku. Ještě do konce letošního roku uvedeme do provozu také novou autobusovou dílnu v Písku.

Všechny tyto úspěchy byly a jsou možné pouze díky Vám – řidičům, mechanikům i administrativním pracovníkům. Každý den svým osobním nasazením významně přispíváte k úspěchu společnosti, ke spokojenosti našich objednatelů, a především našich cestujících.

Jako představenstvo si velmi dobře uvědomujeme, že uplynulé měsíce byly pro všechny mimořádně náročné a že také následující týdny před nás postaví další výzvy.

O to více bychom Vám chtěli ještě jednou upřímně poděkovat za Vaši práci. Přejeme Vám, abyste léto prožili ve zdraví, pohodě a našli si alespoň několik dní zaslouženého odpočinku.

S přátelským pozdravem
Ing. Vladimír Homola
Mag. Peter Schmolmüller
Ing. Mag. Andreas Bittermann





Hledáme řidiče a řidičky autobusů

Nabízíme stálé zaměstnání s čistým výdělkem přes 40.000 Kč, náborovým příspěvkem 20.000 Kč, zaplacenou autoškolou na skupinu D, atraktivními benefity (stravné, ubytování, penzijní spoření, 5 týdnů volna, příspěvky na pojištění a volnočasové aktivity) a možností profesního růstu.



Kontaktujte nás:
+420 602 488 451

www.busem.cz