

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2023



Rozhovor

Amazonka Truck: Konečně jsem mohla řídít autobus!

Téma čísla

Elektrická Arriva

 **arriva**



Mávnutí k nám patří

Zvednutí prstů od volantu nebo přátelské zamávání. Jak se zdravíme s kolegy?

8



V Arrivě to jiskří!

Elektrické RegioPantery na Plzeňsku a první kloubové elektrobuses v Česku svědčí o tom, že budoucnost Arrivy je elektrická.

10



Poradna

Přistoupil problémový cestující? Neberte si jeho stížnost osobně a dívejte se na něj jako v televizi.

20



Hitlerova dálnice

Vyrazte prozkoumat hmatatelný pozůstatek stavby, která měla ve čtyřicátých letech přetnout protektorát Čechy a Morava.

22



Rozhovor – Amazonka Truck

„To byla úžasná jízda,“ hodnotí neznámější kamionářka v Česku jízdu v našem autobusu Iveco Crossway LE.

28



Milé kolegyně a milí kolegové,

další rok utekl doslova jako voda a před námi je jedno z nejkrásnějších období roku, Vánoce.

Pro nás dopraváky je ale tato doba ještě hektičtější, protože se v první třetině prosince mění jízdní řády. Naše moderní modro-žluté autobusy jsme v Plzeňském kraji doplnili stejně barevnými vlaky, které jezdí na lince P1 z Horažďovic přes Plzeň do Pňovan, což mi udělalo velkou radost. Ptáte se proč? Protože pro provoz linky byly s pomocí dotace před několika lety nakoupeny moderní elektrické jednotky a jednou z podmínek byla otevřená soutěž na dopravce, kterou jsme vyhráli. Druhou radostí je, že jsme jako první v republice zvládli proces převodu vlaků z jednoho dopravce na druhého. Všem, kteří se na tomto velkém a ojedinělém projektu podíleli, upřímně děkuji.

Mé velké poděkování patří i všem kolegyním a kolegům, kteří se dlouhé roky starali o každodenní provoz MHD Teplice a už před několika lety přišli s projektem bezemisní MHD. Jak víte, na konci roku tady bohužel naše mise končí. Ještě jednou tedy děkuji za všechnu práci, kterou jste zde odvedli, a vážím si jí o to víc, že vím, že poslední měsíce nebyly lehké.

Pracujeme také na přechodu k novému vlastníkovi. Společnost I Squared Capital nás bude podporovat, abychom byli stále jedním z nejvýznamnějších dopravců v České republice a mohli se dál rozvíjet, z čehož mám radost.

Slovo děkuji patří ale vám všem arrivákům, kteří se staráte, aby naši cestující dojeli do svého cíle. Užijte si vánoční svátky a do nového roku vám přeji spoustu zdraví, spokojenosti, elánu a dobré nálady.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

MONIKA NEVEČEŘALOVÁ

Personální manažerka
ARRIVA autobusy

Text: Helena Dostalová
Foto: archiv Moniky Nevečeřalové

„Nábor řidičů je složitý proces. O to větší mám radost, když ve firmě potkávám nové tváře a vím, že se nám společně podařilo přispět k tomu, že doprava funguje,“ říká v rozhovoru Monika Nevečeřalová.

Jak dlouho pracujete v Arrivě?

Od roku 2004. Nastoupila jsem hned po ukončení studia na dopravní fakultě v Pardubicích. Nejdříve jsem byla na obchodním oddělení, pak jsem se starala o ISO a vnitřní kontrolní systém. Od fúze, která byla v roce 2022, kdy se spojila Arriva Morava a Arriva Východní Čechy v ARRIVA autobusy, pracuji jako personální manažerka. Mám pod sebou čtyři personalistky, dvě v Chrudimi a dvě v Olomouci. Máme téměř 1000 zaměstnanců a jde o poměrně rozsáhlé území, takže jsem ráda, že zvládnou zpracovat všechnu důležitou agendu pro danou oblast.

Co všechno máte na starosti?

Je toho mnoho. Zajišťujeme nábor a příjem zaměstnanců, školení, lékařské prohlídky a psychotesty, rekvalifikace, administraci benefitů, zaměstnávání cizinců, přípravu a kontrolu podkladů pro mzdovou uzávěrku a komunikaci s centrální mzdovou úctárnou. Pak připravujeme rozborové tabulky, reporting pro vedení a zajišťujeme mnoho dalších věcí.

Jak náročná pro vás byla fúze, kdy se spojily zmíněné dvě oblasti?

Byla to velká výzva. Ačkoli šlo na první pohled o podobné společnosti, některé vnitřní procesy měly odlišně nastavené a nejen mě čekalo velké množství práce a učení. Vnímám, že jsem se díky tomu posunula v profesním i osobním životě, a jsem za to velmi ráda. Ale určitě to pro nás všechny bylo velmi náročné období.



Co vás na vaší práci baví?

Rozmanitost a práce s lidmi. Každý den řeším něco trošku jiného, a proto je pro mě každý den jedinečný. Ne vždy samozřejmě můžete dělat pouze zábavné věci, ale i ty, co se prostě musí, ale celkově mě moje práce baví. Mám radost, když věci plynou a zvládám je úspěšně řešit. Těší mě, že jsem součástí týmu, díky kterému se daří zlepšovat dopravu. A vždycky cítím hrdost, když na silnici potkám autobus s nápisem Arriva.

„V letošním roce se nám podařilo nabrat více řidičů, než kolik jich firmu opustilo.“

Přesto je ale nábor řidičů složitý proces. Jak jej zvládáte?

Řidičů autobusů je dlouhodobě opravdu nedostatek. Starší a zkušenější nám bohužel odchází do důchodu a odhodlaných mladých lidí je méně. Jedním z faktorů je určitě časově náročná pracovní doba. Požadujeme zodpovědnost a spolehlivost. Zájemce oslovujeme různými náborovými kanály, snažíme se je zaujmout mnoha benefity a nabízíme náborové příspěvky. I díky dobré spolupráci s manažery provozních oblastí se nám v letošním roce podařilo nabrat více řidičů, než kolik jich firmu opustilo.

Kolik vašich řidičů pochází z jiné země?

Momentálně v naší oblasti jezdí 34 řidičů z Ukrajiny, sedm ze Srbska a 23 ze zemí Evropské unie. Zde je ale podmínka, že musí vlastnit platné řidičské oprávnění na autobus, nenabízíme jim rekvalifikaci.

Jak jsou na tom ženy?

Ženy jsou u nás poměrně dobře zastoupené, tvoří asi deset procent celkového počtu zaměstnanců, kterých je téměř tisíc. Nejvíce jich je samozřejmě v kancelářích, ale jezdí u nás skoro 50 šikovných řidiček. Jsme rádi, že je máme.

Čeho si na řidičích vážíte?

Tato práce je velmi zodpovědná a náročná, proto si vážím všech našich řidičů, kteří se snaží každý den bezpečně dovézt cestující do jejich cíle. Naše společnost každoročně nominuje nejlepší řidiče na prestižní mezinárodní ocenění IRU Diploma of Honour. Letos od nás nominaci získalo šest z nich. Ale abychom nemluvili jen o řidičích, vážím si práce všech našich zaměstnanců na různých pozicích, všichni jsou důležití. Jsme tým a každý svou prací přispívá ke správnému fungování naší společnosti.

Co děláte ve volném čase?

Moje práce je časově náročná, proto se snažím co nejvíce zbylého času věnovat rodině a dětem. Ráda chodím do přírody, na výlety nebo jezdím na kole.

Pokračujeme v miliardových investicích



1,5 miliardy korun – to je částka, kterou za dva roky vynaložíme na nákup nových autobusů. Polovinu jsme proinvestovali v roce 2023, druhá půlka je připravena na rok 2024, ve kterém přijde hodně změn zejména ve Středočeském kraji. Tady totiž proběhla výběrová řízení na dopravce, kteří budou v jeho 35 oblastech provozovat linky podle nových podmínek. Určitě už jste si všimli přípravných prací ve středočeských depech, což značí, že se na nové smlouvy pečlivě chystáme. Především nakupujeme nové autobusy a ty, které můžeme na základě podmínek stanovených objednavatelem použít, abychom byli mezi ostatními dopravci konkurenceschopní, prochází modernizací dle nových standardů Pražské integrované dopravy. Všechny středočeské autobusy vyjedou v nových barvách, jejich kabát musí tvořit už jen světlé šedé a červené pruhy. Nejdál je v přebarování autobusů Arriva Střední Čechy, kde zbývá přelepit už jen čtyřicetku autobusů ze 134 kusů. Kromě polepu nebo lakování musí naše vozy splnit podmínky jednotného vzhledu i v interiéru. Ve všech musí být klimatizace, odpovídající musí být i sedadla, vyměnit je v některých vozích potřeba i zádržné tyče nebo podlahovou krytinu a doplnit LCD obrazovky místo dvouřádkových panelů. Práce je ještě hodně a všechno musíme stihnout do listopadu 2024.

V letošních nákupech autobusů, do kterých jsme investovali přes 750 milionů korun, je i šedesátka autobusů značky Iveco pro provoz ve Středočeském kraji, které už splňují podmínky nových smluv. Dalších 19 Ivec obnovilo letos naši flotilu v Olomouckém kraji a na Vysočině. Velkou sumu jsme zaplatili také za devět nových Scanií Irizar



s digitálními zrcátky pro naše Arriva Expressy, čímž jsme výrazně zvýšili komfort cestujících na komerčních linkách. Nezapomněli jsme ani na obnovu vozového parku pro linky MHD v Praze nebo v Roudnici nad Labem, kam zamířil autobus Škoda MD9. V letošních účtech je i nákup dalšího elektrického autobusu SOR EBN 11 pro pražskou Brumlovku nebo 16 standardních a kloubových elektrobuses pro linky MHD Kladno, které vyjedou už v příštím roce. V roce 2024 bude investice do autobusů také velká. Pořídíme například 30 autobusů Iveco do Olomouckého kraje a pro Středočeský kraj to bude 19 kusů malokapacitních autobusů Rošero, 30 kloubových MANů, téměř třicetka 15metrových Ivec nebo 25 Ivec a SORů obvyklé 12metrové délky.

Flotila našich nových Scanií bez zrcátek je kompletní



Od srpna jsme začali na tři naše linky Arriva Expressů v Čechách i na Moravě postupně nasazovat blankytně modré prémiové autobusy. A nejsou ledajaké, mají například i technickou vymoženost, která se v Česku zatím u žádného z dopravců neobjevila. Nemají klasická zpětná zrcátka, ale zrcátka digitální, což jsou kamery, a řidiči se orientují pohledem do monitorů. Díky tomu mají větší manévrovací prostor, protože lépe vidí kolem vozu. Autobus s označením Irizar I6s Efficient je jedním z nejmodernějších vozů se zaměřením na co nejnižší spotřebu paliva. Té se dosáhne pomocí úsporného moderního motoru

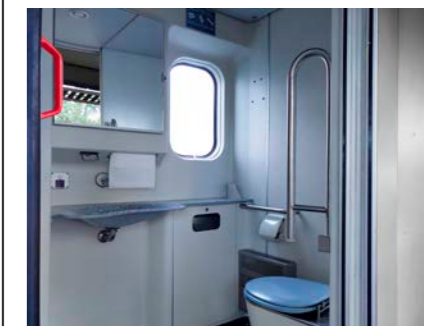
o objemu 13 litrů a výkonu 450 koní nebo tvarováním vozu a nahrazením tradičních zpětných zrcátek digitálními kamerami, což podle výrobce snižuje aerodynamický odpor vozidla až o třetinu. Autobus je navíc oproti předchozím generacím těchto vozidel lehčí asi o 750 kilogramů, protože je vyroben z většího podílu vysokopevnostní oceli a kompozitních materiálů, což je další dílek do úsporné a ekologické skládačky. Udržet provoz komerční linky není jednoduché. Cestující se snažíme získat nejen cenou jízdenky, ale i službami, třeba v podobě pohodlných autobusů. A těmi tyto modely rozhodně jsou.



Začali jsme s modernizací jihomoravských vlaků



V létě jsme s Jihomoravským krajem podepsali desetiletou smlouvu na zajištění provozu vlaků v provozním souboru Jih. Na linkách S8 mezi Břeclaví a Znojmem, S52 Zaječív–Hodonín a S91 z Hodonína přes Veselí nad Moravou do Vrbovců (a možná i dál do slovenské Myjavy) začneme s našimi vlaky jezdit od prosincové změny jízdního řádu v příštím roce 2024. Na tratě nasadíme 13 jednotek Stadler GTW. Jde o ty, se kterými už jezdíme v sousedním Zlínském kraji.



Modernizace první jednotky, která byla vyrobena v roce 2000, už probíhá ve Škodě Pars v Šumperku. Vlakům změníme například interiér, aby v něm bylo víc místa pro kola i kočárky, nebo do nich dosadíme náš informační systém. A dostanou také novou barvu – bude přesně taková, jakou na sobě mají nové vlaky Jihomoravského kraje. První jednotka by měla být připravena na jaře.



Vydali jsme náš první palubní časopis

Ve vlacích a Arriva Expresích si cestující od října mohou přečíst nový palubní časopis ARR VIA. Ne, nejde o překlep, ale o záměr. Název totiž odkazuje na jméno naší společnosti a zároveň na cestování a chuť poznávat nová místa. ARR VIA je lifestyleové čtení na cesty, které ale stojí i na tématech blízkých dopravě nebo zábavě pro děti.

ARR VIA má dvě mutace, jednu pro Čechy a jednu pro Moravu. Osm stránek uvnitř čísla z celkových šedesáti se tak liší regionálními



informacemi. Arriva zajišťuje veřejnou dopravu v deseti zemích v Evropě a my v České republice jsme s palubním časopisem pro cestující mezi ostatními průkopníkem. Časopis ARR VIA je cestujícím k dispozici v držácích u dveří a také na našem webu arriva.cz, tak si ho přečtěte a dejte nám vědět, jak se vám líbí. Případně nám napište na marketing@arriva.cz, o jakých zajímavých tématech byste si chtěli přečíst příště.

A ještě jedna radost, o kterou se s vámi chceme podělit. Zaměstnanec časopis ARREVUE získal další ocenění. V květnu 2018 se v soutěži Fénix umístil na čtvrtém místě v kategorii magazínů pro zaměstnance. Letos v červnu jsme poskočili o dvě příčky nahoru a získali jsme místo druhé.

Přečtěte si ARR VIA online!



Málo světla, špatné počasí a úraz je na světě

Známe to všichni – nejen že nám špatné počasí občas kazí náladu, ale někdy nás doslova srazí k zemi. Jen si to představte – celý den poprchává, odpoledne pospícháte do dílny za mistrem, vběhnete tam, uklouzne vám na mokřém povrchu noha a spadnete. A za takovým banálním úrazem stojí kromě nepozornosti právě i nepříznivé počasí. Podzimní a zimní mlhavé období, kdy je méně světla, často prší nebo sněží, fouká vítr a na zemi jsou spadlé listy nebo se tvoří led a námraza, nahrává pracovním úrazům nejvíc.

Za 50 % všech pracovních úrazů mohou právě takové drobnosti, jako **je uklouznutí, zakopnutí nebo pád**. Přitom za první devět měsíců letošního roku jich bylo v našem provozu 67 a z toho celá polovina, 34 případů, skončilo pracovní neschopností.

Pamatujte na to a nezapomeňte při pohybu po areálu ani na reflexní vestu, abyste byli vidět.



Ertákem na výlet

„Tak to bude bomba,“ řekli jsme si na redakční radě, když jsme po grilu nebo maketě autobusu vybrali luštitelům



křížovek další lákavou výhru. Stal se jí výlet historickým vozem Karosa RTO, tedy ertákem, o který se vzorně starají v Arrivě Střední Čechy. Nevšední zážitek si letos v létě užila skupina

přátel paní Mileny Petrové. Vybrali si zajímavou trasu z Jinců přes Liteň, Karlštejn, Srbsko, Svatého Jana pod Skalou, Beroun a Koněprusy. Určitě nám dáte za pravdu, že krásnější trasu si ani vybrat nemohli – vždyť na jejich cestě je tolik okouzlujících míst, kterým na půvabu ještě přidal fakt, že je mohli sledovat skrz okénka našeho krasavce, který na Karlštejn a do Svatého Jana vozil davy turistů. „Moc jsme si to užili, všichni byli nadšení,“ říká Milena Petrová.

O historické autobusy se příkladně starají kolegové i v Arrivě City a také v moravské části ARRIVA autobusy. Za to jim patří velký dík, protože udržují odkaz krásných strojů, jimiž řada z nás jezdila do školy, za babičkou nebo je řídila a opravovala.

A s bombami nekončíme. V tomto čísle si můžete zasoutěžit o merch youtuberky a moderátorky Amazonky Truck, která se projela v našem novém autobusu Crossway.

UŽILY JSME SI DEN KRÁSY

V sobotu 11. listopadu, na svátek svatého Martina, jsme pro naše zaměstnankyně uspořádali speciální akci – Den krásy. Všechny ženy, které u nás pracují, mohly této skvělé příležitosti využít, aby si odpočinuly od každodenního stresu a věnovaly se svému zdraví a kráse.

Den byl nejen plný krásných žen, ale také zajímavých aktivit a inspiračních workshopů. Jednou z nejvíce tvůrčích aktivit byla bezesporu výroba vánočního věnce a svícnu. Každá z nás si odnesla originální květinovou dekoraci, kterou se může pochlubit a která bude zdobit náš domov či kancelář.

Také jsme se naučily, jak si vybrat kosmetiku, která nám bude nejlépe slušet podle našeho tónu pleti, barvy očí a vlasů. K tomu nám pomáhala vizážistka, která nás profesionálně nalíčila a poradila nám, jaké barvy a techniky používat. Kromě toho jsme si poslechly zajímavou přednášku o zdravé výživě, ve které jsme se dozvěděly, jak si sestavit vyvážený jídelníček, jaké potraviny jsou pro nás dobré a jaké bychom měly omezit. Kdo chtěl, mohl využít speciální přístroj na měření poměru tělesných tekutin, který nám ukázal, jak jsme na tom s hydratací, detoxikací a metabolismem.

A abychom si den zpříjemnily ještě více, dopřály jsme si i něco dobrého k jídlu a pití. Všechny účastnice si navíc odnesly také dárky, které pro ně nachystala Arriva a další partneři akce. Den krásy byl pro nás všechny nezapomenutelným zážitkem, který nám umožnil užít si společně strávený čas v uvolněné atmosféře, navázat nová přátelství a zapomenout na běžnou rutinu pracovních povinností a jiných domácích prací. Byla to skvělá událost a jsem ráda, že se nám to povedlo. Podívejte se na naše fotky, které jsme pořídily během dne. Jsou plné krásy. Nemyslíte?

Lucia Kunešová
personální ředitelka skupiny Arriva





„Čus, čus!“ Vidíš, takhle zdravím řidiče kámoše, mává nadšeně rukou Dominik Škach, který u nás má sice na starosti marketing, ale občas sedne i za volant autobusu.



Někteří řidiči se mezi sebou znají tak dobře, že mají svůj vlastní pozdrav. „Takhle se zdravíme s Pepou,“ salutuje Lukáš Janata a dodává, že zvednout dlaň nezapomene nikdy. „Pozdrav k naší profesi prostě patří.“



Řidiči autobusu jsou jedni z mála, kteří na sebe zamávají pokaždé, když se míjejí. Možná ještě motorkáři, kteří zvedají prst nebo dlaň od řídicího panelu. Kamioňáci se pozdraví převážně jen daleko od své rodné země a řidiče osobních aut přiměje ke zvednutí ruky zpravidla stejná značka auta, která se na silnici tak často nevidí.

MÁVNUTÍ K NÁM PATŘÍ

Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

Gesta, která si mezi sebou vyměňují řidiči autobusů, mají dlouholetou tradici. Ať už je to lehké zvednutí prstů od volantu jen tak, aby se neřeklo, nebo veselé zamávání a úsměv, když míjíme kamaráda, jedno mají naše gesta společné. Nikdy na ně nezapomínáme. Bez ohledu na linku nebo společnost.



Míra zvednutí naší paže svědčí především o sympatiích. Pokud se s protijedoucím řidičem neznáme nebo je z jiné společnosti, zvedneme od volantu prst nebo dlaň. S kolegy a kamarády se většinou zdravíme celou paží nebo zamáváním. Kořeny této tradice pravděpodobně sahají do doby, kdy na silnici jezdilo ještě málo aut, takže byl svátek nějaké potkat. A to se pak mávalo o sto šest.

V ARRIVĚ TO JISKŘÍ

Text: Ondřej Kubala
Foto: Vladimír Fišar, archiv Arrivy

Vstupujeme do nové, elektrické éry. Na Plzeňsku už vozíme cestující v našich elektrických RegioPanterech, na Kladno míří první kloubové elektrobusy v Česku a na střeše tamních garáží vyroste naše první vlastní solární elektrárna, která ušetří miliony korun ročně. Budoucnost Arrivy je elektrická.





První kilometry najížděla bobina 140.079 pod značkou Arriva na Železnici Desná. Foto: Tomáš Kuchta, Železniční magazín



Druhá z bobin 150.749, která rozšířila flotilu železničních vozidel Arrivy, získala unikátní retrodesign. Foto: Daniel Steiger

Během podzimu jsme proškolili skoro dvacítku strojvedoucích, aby s prosincovou změnou jízdních řádů usedli do kabiny elektrických jednotek řady 650, jež nesou už od výrobce označení RegioPanter, a stali se tak součástí důležitého okamžiku. Vůbec poprvé začínáme v Česku provozovat elektrické jednotky a ještě nikdy se tu také nestalo, aby jeden dopravce přebíral vlaky i s jejich výkony od druhého. Až teď. Pod značkou Arriva jezdí od druhého prosincového víkendu v Plzeňském kraji na lince Horažďovice předměstí – Plzeň-Pňovany devět panterů. Náš tým společnosti Arriva vlaky se tím rozšířil o skoro padesátku kolegů – 17 strojvedoucích, 16 průvodčích a 12 pokladních. V některých stanicích na Plzeňsku budou totiž nově také železniční pokladny Arrivy. A jak k tomu všemu došlo? České dráhy pořídily pro tuto linku od škodovacké vagonky nové RegioPantery, na které přispěla Evropská unie. Podmínkou dotace ovšem bylo, že nejpozději do pěti let, tedy do roku 2023, vybere Plzeňský kraj jejich dalšího

provozovatele ve veřejné soutěži. V té jsme kraji nabídli nejvýhodnější podmínky a soutěž vyhráli. Získali jsme tak smlouvu na provozování linky na patnáct let a odkoupili vlaky od ČD. „Jde o dvouvozové a dvousystémové elektrické jednotky v barvách Plzeňského kraje, které mohou jezdit jak pod střídavým napětím na Plzeňsku, tak pod stejnosměrným v severní polovině republiky. Určené jsou ale výhradně pro tuto linku. S údržbou počítáme v plzeňském depu ČD. Je velkou výhodou, že tady pantery dobře znají,“ říká ředitel Arriva vlaky Jiří Nálevka. V Plzni bude vlaky čekat i vyšší stupeň údržby po 300 tisících kilometrech, ale například pro výměny dvojkolí by měly jezdit do Parsu v Šumperku. Výhoda dvousystémového vlaku je, že si na vyšší stupně údržby může dojet kamkoliv po celém Česku. „V depu v Plzni máme novou kancelář, kam nastoupil nový kolega Čeněk Maléř, který k nám přišel od železničního dopravce KŽC Doprava. Bude odpovědný za celý provoz a za koordinaci údržby s depem.

Pro dispečink i komandování směn využíváme dnešní kapacity v Praze,“ doplnil Jiří Nálevka s tím, že osm vlaků je turnusová potřeba a devátá souprava bude záložní. Jednotky jsme koupili bez evropského vlakového zabezpečovače ETCS, kterým je musíme pro blížící se výhradní provoz ETCS na koridorech vybavit. S tím už smlouva s Plzeňským krajem počítá. Při přechodu vlaků k nám bylo třeba vyladit řadu detailů. Nešlo zdaleka jen o nové logo Arrivy na skříní vlaku, ale proměnil se také informační systém pro cestující nebo třeba wi-fi na palubě. Bylo nutné vyřešit i kompletní integraci vlaků do našich interních systémů, ať už jde o generování dat pro informační systém, nebo o data pro údržbu a diagnostiku.

Naši strojvedoucí se spolu se svými kolegy od ČD školili už od září. Částečně jde o strojvedoucí, kteří zatím jezdili v Čechách s našimi diesellovými rychlíky, částečně o nové kolegy. Naopak třeba pokladníci v drtivé většině přešli od dosavadního dopravce. „Praktický výcvik našich strojvedoucích běžel na pravidelných vlacích s cestujícími, ale také v depu, kde se s novými vlaky seznamovali po technické stránce. Musím říct, že na provozní úrovni se k sobě chovají všichni velmi vstřícně a profesionálně, bez ohledu na barvu nebo logo dopravce. Spolupracujeme spolu a nikdo nevytváří zbytečné problémy. Velmi si toho vážím,“ doplnil Jiří Nálevka. Vydrží ale současné pantery celých 15 let, na které máme uzavřenou smlouvu s Plzeňským krajem? „Životnost mají třicet let, tak předpokládám, že ano,“ směje se ředitel.

Je to vůbec poprvé, kdy vstupujeme do segmentu elektrických jednotek, ale naše úplné prvenství ve vozbě elektrických vlaků s cestujícími to není. Už v roce 2016 jsme vyrazili s elektrickými vlaky na moravskou trať v údolí říčky Desné do Koutů nad Desnou. To však byla více méně jen symbolická a krátce trvající kapitola, než zde kraj objednal přímé vlaky od ČD z Koutů až do Olomouce. Tehdy jsme pro tyto spoje pořídili svou první lokomotivu bobinu 140.079, která je součástí vozidlového parku Arrivy dodnes. K ní pak ještě přibyla druhá historická bobina, která získala elegantní retrodesign. Obě jsou stále provozuschopné. Nejčastěji slouží pro naše vlastní přetahy jednotek, ať už jde o dovoz dalších vlaků z Německa do dílen v Česku, nebo o převozy souprav mezi depy v Čechách a na Moravě. Když je potřeba odvézt tři diesellové vlaky, je výhodnější využít elektrickou lokomotivu. Občas bobiny vyráží i na komerční osobní spoje, několikrát za rok se objevují v čele nákladních vlaků napříč Českem, a když je potřeba, pronajímáme je dalším dopravcům. Často byly vidět například v čele rychlíků RegioJetu z Kolína do Ústí nad Labem. Tečku za jejich provozem u Arrivy ale napíše už v blízkých letech rozšíření výhradního provozu ETCS na koridorech.

První kloubové elektrobusy

Tím ale elektrické novinky nekončí. Jsme největším provozovatelem elektrobusů v Česku a další budou v nejbližších měsících přibývat. Právě teď jich máme 34, včetně toho úplně prvního, který jsme pořídili v roce 2014 pro linku



Třetí pražský elektrobus letos na podzim vyjel na linku, jež obsluhuje kancelářský komplex na Brumlovce.

z Karlovy Studánky na Ovčárnu. Dnes jezdí už devátým rokem a potkat ho můžete v Jeseníku, kde vozí cestující z centra města do Priessnitzových lázní. Rekordmanem v počtu najetých kilometrů ale nejdéle sloužící elektrobus není. Na tachometru má 341 143 km, což je o hodně méně, než má premiant v tomto směru. Tím je elektrický Solaris ze Svobody nad Úpou, který jezdí od roku 2019 na linkách MHD Trutnov. Ten už najel úctyhodných 400 742 kilometrů. Naopak benjamínkem ve flotile elektrobusů je od letošního října už třetí elektrobus v Praze. Ten – i jeho typově stejné starší kolegy – potkáte na dvou extrémně krátkých speciálních linkách od metra Budějovická k velkému kancelářskému komplexu na Brumlovce. Naše elektrobusy v ulicích bezpečně poznáte podle jejich registračních značek na prání BRUMLOVE, BRML1VE a BRUMLOVO, které jasně ukazují, že jsou určeny právě cestujícím z Brumlovky.

Největší změny ale čekají kladenskou MHD. Tady jezdí zatím dva menší, desetimetrové elektrobusy. Jde více méně o pilotní projekt na zdejší lince 610, která zajíždí do úplného centra města. „Zjistili jsme, že jedno z témat, která běží odbornou veřejností, se nám nepotvrdilo. Naše elektrobusy mají v létě i v zimě stejný výkon,“ říká ředitel ČSAD MHD Kladno z naší skupiny Ludomír Landa. V první polovině příštího roku přijde na Kladno dalších 16 elektrobusů, osm standardních a osm kloubových. Všechny budou z libchavského SOR a půjde o vůbec první kloubové elektrobusy v Česku. A ještě jedno prvenství je čeká. Budou uzpůsobené pro klasičtější pomalé nabíjení kabelem, ale na střeše budou mít také čtyřpólový sběrač pro rychlobíjení na konečné. Projekt elektrifikace kladenské MHD se tak netýká jen nákupu nových elektrobusů, ale také vybudování rychlobíjecího místa včetně malé trafostanice u zdejšího



Prototyp kloubového elektrobusu pro Kladno testoval SOR letos v Hradci Králové. Tento konkrétní vůz si však výrobce ponechá a na Kladno dodá úplně nové elektrobusy. Na střeše je vidět i stříbrný pantograf, který je vztyčený k dobíjecímu vedení.

obchodního centra Oáza. Tam elektrobus zvedne sběrač na střeše k elektrickému vedení nataženému nad vozovkou. U kladenské elektrárny vzniknou také nová dobíjecí stanoviště pro pomalé noční dobíjení. Průmyslové Kladno mělo být městem s elektrickým provozem MHD už na počátku padesátých let. Tehdy zůstalo jen u plánů a téma prvních trolejbusů se znovu dostalo na stůl v osmdesátých letech i v souvislosti s ropnou krizí. Dokonce to došlo až tak daleko, že v Kladně byly postaveny dvě měnárny. Ty dodnes stojí, ale trolejbusy tu nikdy nevyjely. „V devadesátých letech i začátkem milénia se pak řešilo, jak zlepšit ovzduší v Kladně. Tehdy bylo ale jediným dostupným řešením pro elektřinu zavedení trolejbusů a magistrát nechtěl město zadrátovat. Takže jsme tu měli dvanáctiletou etapu autobusů na CNG,“ říká Ludomír Landa. Až dnes dospěla technologie tak daleko, že elektrobusy zvládnou na baterie ujet dost velké vzdálenosti, aby v největším středočeském městě nepotřebovaly troleje vůbec. Plán udržitelné mobility Kladna říká, že po roce 2030 by měl být provoz



Přímou u kladenské elektrárny rostou nabíječky pro nové elektrobusy.

MHD úplně čistý. Šestnáct nových elektrobusů je tak jen začátek, celkem jich bude potřeba 52. Dobíjecí technologie, kterou nyní Arriva buduje v Kladně, je unikátní. Je maximálně standardizovaná a už teď počítá s tím, že v případě dalšího rozvoje elektrobusů třeba v okolí města bude připravena i na dobíjení jiných typů od jiných

výrobců. „Šestnáct elektrobusů nás bude stát 232 milionů korun, Evropská unie nám na ně přispěje 70 procenty. Dobíjecí technologie táhneme finančně jako Arriva zatím sami, ale pokud se objeví vhodná výzva na získání dotací, mohl by být příspěvek fondů EU kolem 20 procent,“ vysvětluje Ludomír Landa. Ostrý provoz všech šestnácti nových elektrobusů by se měl rozjet příští rok v létě, zároveň už chystáme veřejnou soutěž na dodávku dalších. Ta bude vypsaná ale nejdříve po nasbírání prvních zkušeností s teď pořizovanými vozy. A chystáme tu ještě jeden zajímavý elektrický projekt. Vlastní solární elektrárnu na střechách většiny objektů kladenských garáží. „Jsme před podpisem smlouvy, hlavním cílem je pokrýt značnou část spotřeby našeho areálu včetně servisu. A pokud bude vše fungovat, rádi bychom vybudovali i vlastní bateriové úložiště pro využití energie v noci,“ doplnil Landa. Stavět by se mělo začít už příští rok. Předpokládaná investice je 15 milionů korun, část by mohly pomoci zafinancovat opět evropské fondy a návratnost se počítá na 10 let.

400 tisíc na tachometru a pořád v dobré kondici



Rekordmanem v počtu najetých kilometrů mezi elektrobusy Arrivy je Škoda 26BB Urbino 12 electric výrobce Škoda Electric a Solaris Bus & Coach. Jezdí na linkách MHD Trutnov sedm dní v týdnu a denně najede 290 kilometrů. Od roku 2019 už má na tachometru 400 742 kilometrů. Nabíjí se ve dvojném

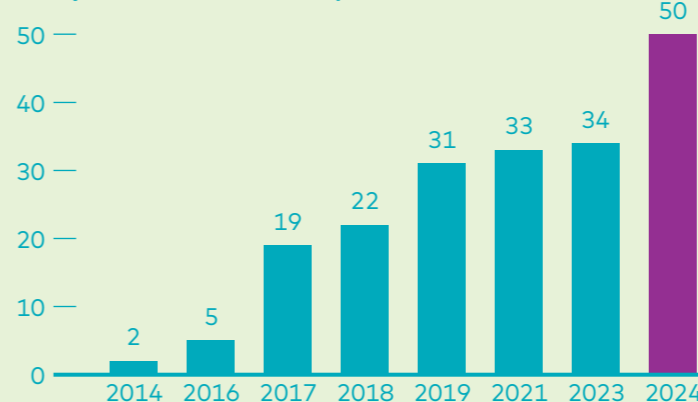
režimu. Od 23 h do 3.40 na pomalé nabíjení s 75 kW u nabíjecího stojanu, kdy se autobus nabije na 100 % kapacity baterií. Ranní směna vozu má v jízdním řádu jedno nabíjecí okno, během nějž se na rychlonabíječe s 150 kW baterie dobijí o 15–20 % podle reálného času, který může vůz

u nabíječky strávit. Ta pracuje v režimu jedna minuta – jedno procento. Po ukončení ranní směny jede elektrobus opět k rychlonabíječe, aby byl připravený na odpolední směnu. V té ho pak čeká ještě jedna rychlonabíjecí pauza. Když vůz najel 300 000 km, provedl výrobce baterií EVC Group z Hulína jejich kontrolu. Jejich kapacita byla změřena na 94 %, a články tak zatím nebylo nutno měnit. V současnosti tyto elektrobusy trápí zadní nápravy. U dvou vozů už bylo nezbytné provést opravu planetových kol v diferenciálu, která se opotřebením rozpadla. Nadměrné opotřebením a zatížení přičítají zdejší technici městskému provozu a hmotnosti vozu. Vozidlo za den projede 200krát křižovatkou s kruhovým objezdem, kde dochází ke značnému zatížení rozvodů diferenciálu zadní nápravy. Naopak trakční motor je bez problémů a zajišťuje i dostatečné brzdění vozu, čímž je opotřebením brzd výrazně menší a brzdové obložení vydrží podstatně déle než u klasických vozů.

ELEKTRICKÁ ARRIVA



Počty elektrobusů v našem provozu

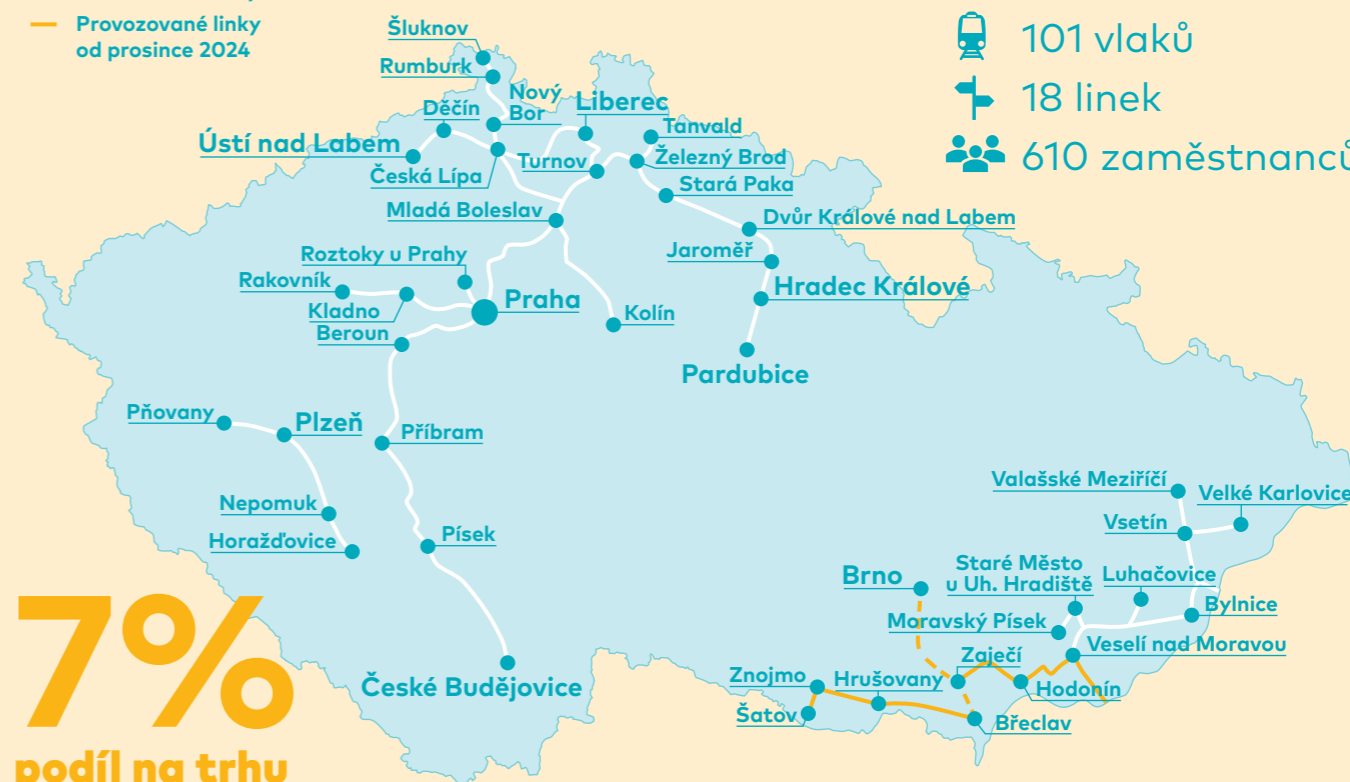


Počet elektrobusů podle provozu v roce 2024

MHD Kladno	18
MHD Třinec	10
MHD Kutná Hora (PID)	5
MHD Trutnov	4
MHD Nový Jičín	3
MHD Bílina	3
BB Centrum Praha	3
MHD Přerov	2
MHD Chrudim	1
Jeseník (lázně)	1
Celkový součet	50

NA ŽELEZNICI RYCHLE ROSTEME

— Provozované linky
— Provozované linky od prosince 2024



Prosinec 2024

101 vlaků
18 linek
610 zaměstnanců

7%
podíl na trhu



NĚKDY NA POHODU, JINDY NE

Text: Helena Dostalová
Foto: Pavlína Vondrašová

Františka Palusku potkáte v provozovnách v Sušici nebo Klatovech obvykle v civilu. Když je ale potřeba nebo má chuť, neváhá na sebe obléknout uniformu a usednout za volant. A není divu. Jezdit v Plzeňském kraji je radost. Jiné než moderní autobusy tu totiž nepotkáte.

„Nejvíce si chválím automatické převodovky, kterých se někteří starší řidiči nejdříve báli, ale nakonec zjistili, že jim opravdu velmi ulehčují především jízdu po městě, protože nemusí stále řadit. Díky tomu přibýly do týmu i řidičky, kterým se do manuálního řazení příliš nechtělo,“ říká usměvavý

František Paluska, manažer provozní oblasti Arriva Střední Čechy, který se stará o provoz v oblasti Klatovska, a dodává, že moderní vozy pomohly přilákat nové řidiče a stabilizovat tím jejich dlouhodobý nedostatek. Někteří z nich jsou momentálně v autoškolě. Dvačtyřicetiletý František, který ve

volném čase rád cestuje po Čechách i zahraničí, přešel do Arrivy od dopravce ČSAD autobusy Plzeň. Tomu v červnu 2020 skončila smlouva s krajem a jeho výkony převzala Arriva, když zvítězila ve veřejné soutěži. Kromě nových autobusů přinesla Františkovi Arriva třeba také možnost se neustále

rozvíjet a vzdělávat. Například kurzem angličtiny, který díky společnosti momentálně studuje. Na jeho povolání ho baví pestrost. Ráno přijíždí do jedné z provozoven, řeší s dispečery potíže, které nastaly předchozí den, a pak běžné provozní záležitosti. Nejtěžší je podle něj zvládnutí nouzových situací, kdy nastane porucha na vozidlech a je nutné zajistit náhradní obsluhu spoje. „Zajímavé naopak je, že díky tomu je pro mě každý den jiný, někdy na pohodu, jindy ne.“

Erťák, ešelka a Setra

Jak už to tak občas bývá, tvrdí, že autobusákem chtěl být od dětství. Bavila ho velká auta, má řidičák i na kamion, ale jeho největší vášní zůstaly autobusy. K srdci mu v mládí přirostl vůz Karosa ŠL, takzvaná ešelka, a vzpomíná také na erťák, kterým se párkrát svezl jako malé dítě. V dospělosti si pak nejvíce oblíbil značku Setra. A právě láska k autobusům je jedním z důvodů, proč občas rád ve svém volném čase, třeba o víkendu, vyjede na trasu. Podobně je na tom i dispečerka a technik v Sušici, kteří nemají problém zaskočit, když je potřeba. „Máme řidiče, na které je absolutní spoleh. Vždycky zvednou telefon, když jim voláme s prosbou o pomoc, ale jsou i ti, kteří směny za kolegy prostě nevezmou,“ říká František Paluska. O svých kolezích ale vždycky mluví v dobrém. „Myslím, že mám ve vedení provozů dobrý tým, který se vzájemně doplňuje. Každý má nějaké

schopnosti a snaží se pomoci tomu druhému. Například v Klatovech je paní dispečerka, která má letitou praxi na své pozici a dispečerování má, jak se říká, v malíku. Všem řidičům zase vděčím za jejich každodenní nasazení a zvládnutí náročných situací v běžném provozu, protože vzhledem k intenzitě dopravy je jízda stále náročnější.“ Svou roli hraje i oblast, kde autobusy jezdí, protože se řidiči dostávají až



do šumavského podhůří. Obzvláště v ranních hodinách, když čerstvě nasněží, nejsou všechny silnice upravené a bezpečně sjízdne. Dalším přitížením pro provoz v oblasti Šumavy je zákaz použití chemického posypu. Smí se

zde pouze pluhovat a sypat inertní materiál. Na silnici se poté v ledu tvoří vyjeté koleje a jízda po nich je pro řidiče náročná a někdy i nebezpečná, zejména při míjení s protijedoucím vozidlem.

Bezkontaktních plateb je zatím málo

Nové autobusy, které křižují Plzeňsko, si ale nechvály jen řidiči. Uvítali je i cestující. Jsou nízkopodlažní, mají klimatizaci, tónovaná skla a díky vyšším sedadlům i větším roztečím mezi nimi jsou pohodlnější. U každého sedadla si nabijete telefon z USB zásuvky, na páteřních linkách se připojíte i k wi-fi a ve všech spojích fungují bezkontaktní platby, aby cestující nemuseli lovit drobné v kapse. „Bylo by ideální, kdyby řidiči mohli přijímat hotovost jen minimálně, přesto je ale plateb kartou či pomocí čipů zatím ještě málo,“ říká František Paluska a jediné, nad čím si trochu posteskl, jsou u některých typů autobusů často řešené závady na elektroinstalaci, a to především u systému AdBlue.

„Tímto bych rád poděkoval všem řidičům za jejich maximální soustředění a bezpečnou jízdu. Poděkování patří i za letní sezonu, kdy část těchto řidičů obsluhuje Šumavu během provozu cyklobusů. Kvůli přepravě turistů, kteří do naší oblasti vyrazili s koly, je pro ně toto období náročné,“ říká František Paluska a dodává, že v létě právě kvůli cyklobusům řeší stížnosti na zpoždění či přeplněné spoje. „Lidé v mém okolí ale říkají, že jsem dobrosrdečný, tak doufám, že dokážu i laskavě řešit stížnosti,“ usmívá se jako vždy František Paluska.

Řidič pomohl zachránit chlapce po zásahu blesku



O letních prázdninách získal mediální pozornost příběh třináctiletého chlapce, kterého na táboře u Velkého Újezdu na Olomoucku zasáhl při bouřce blesk. Jeho život se podařilo zachránit pomocí resuscitace, kterou provedli přivolání dobrovolní hasiči. Mezi nimi byl i náš řidič moravských Arriva Expressů Tomáš Bršlica.

„Na místo jsme se dostali jako první. Chlapec ležel u stanu, měl srdeční zástavu. Snažili jsme se ho s kolegy oživit. Využili jsme automatizovaný externí defibrilátor, který jsme pořídili pomocí grantů Arriva. Řídili jsme se pokyny z přístroje, při resuscitaci jsme

se střídali až do příjezdu profesionální hasičské jednotky a záchranářů,“ popisuje Tomáš Bršlica. Chlapec byl následně vrtulníkem transportován do Fakultní nemocnice Ostrava. Dítě se podařilo zachránit a po deseti dnech bylo bez následků propuštěno domů. „Měl jsem obrovskou radost. Doktor už na místě oznámil, že chlapec má velkou šanci na přežití, a to především díky našemu včasnému zásahu. Kontaktoval nás i tatínek s poděkováním,“ dodává Tomáš Bršlica, který u dobrovolných hasičů slouží už více než 35 let.



PŘÍŠTÍ STANICE PID: KARLOVY VARY

Text: Ondřej Kubala
Foto: archiv IDSK

„Chytré telefony už nejsou jen výsadou mladých, a řidiči autobusů by tak měli být nanejvýš svědkem pípnutí cestujícího u čtečky,“ říká Zdeněk Šponar, ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK), která se stará o středočeskou objednávku v rámci Pražské integrované dopravy (PID). Letos v prosinci dojedou autobusy PID poprvé až do Karlových Varů.

Co byste si přál, aby se cestujícím vybavilo, když se řekne PID?

Všeobjímající dopravní systém autobusové, železniční a v blízké době i říční dopravy. Systém, v němž jezdí moderní vozidla, která vás na jednu jízdenku svezou na linkách, kde se garantuje přestup a dochvilnost. A vozový park odpovídající 21. století.

Zmínili jste říční dopravu. Pražské přívozy už pod PID přečte spadají.

Rádi bychom integrovali i středočeské přívozy a říční dopravu na Labi, která dnes v systému Dopravy Ústeckého

kraje zajíždí i k nám do středních Čech. Počítáme s tím příští rok.

Co chcete od dopravců, kteří v systému PID jezdí?

Aby pořídili flotilu vozidel, která je jim předepisována standardy kvality. To není dokument zbůhdarma. Detailně řeší, co mají vozidla splňovat z hlediska emisí, informačních kanálů pro cestující, přístupu k wi-fi, klimatizace, topení, dosažitelnosti ovládacích prvků pro cestující a podobně. A chceme také, aby měl řidič co nejjednodušší práci. Aby se cestující v maximální možné míře naučili

využívat bezkontaktní odbavení. Řidič by měl být nanejvýš svědkem pípnutí cestujícího u čtečky a pak hlavně řidičem.

Platí, že čím blíže jsem Praze, jezdí lidé častěji na elektronické jízdní doklady?

Ano, a čím jste od hlavního města dál, cestující si více kupují jízdenky za drobáky. Je to neudržitelný stav, protože nejdražší je práce s hotovostí. A nejde jen o náklady na manipulaci s ní. Je to moment, který komplikuje práci řidiči, zdržuje celé odbavení a stanicování autobusu.

Co s tím?

Hodně jsem teď na podzim cestoval a byl jsem mile překvapen jednoduchostí, která ve vyspělých zemích zavládá. Stále se u nás používá argument, že staří lidé nemají chytré telefony. Není to pravda. S příchodem postcovidového období a rozmachem výroby smartphonů už tyto technologie ovládají i senioři. A nemyslím ty aktivní, ale skutečné seniory pokročilého věku.

Znamená to, že se PID blíží k době bezhotovostní?

Zatím nám zákon nařizuje přijímat i hotovost. Ale jsem přesvědčen, že záhy přijde tlak na politiky, aby došlo k novelizaci těchto zákonů. A také uvažujeme o zvýhodnění cestujících, kteří se odbaví bezkontaktně. Líbilo by se mi, kdybychom oslovili mladé lidi, aby smartphony, které jim už nevyhovují, věnovali svým babičkám a dědečkům a naučili je s nimi zacházet.

Připomíná mi to politickou kampaň Přemluv bábu.

Ano. Přemluv bábu dva.

Pražská integrovaná doprava už dnes pokrývá autobusovými linkami celý Středočeský kraj. Co bude dál? Expanze do okolních krajů?

Náš hlavní úkol je nyní vylepšit mezikrajské dopravní vazby, aby spádová obec v sousedním kraji byla napojena do středočeského PIDu a obráceně. Ústecký a Liberecký kraj jsou nejlepším příkladem, tam je veřejná doprava už výborně propojená. Pracujeme ale i na projektu Trojmezí s Plzeňským a Jihočeským krajem, který by se měl rozjet v roce 2024 v okolí Blatné a Strakonice, kde se setkávají všechny tři kraje včetně Středočeského. Dalším projektem bude Voticko a Táborsko, kdy začnou Jihočeši v rámci jejich nového integrovaného systému jezdit i k nám.

Od prosincové změny jízdních řádů zasáhne PID až do Karlových Varů.

Ano, je to autobusová linka 305 z pražského Zličína až do centra Karlových Varů. Počítáme s velmi zajímavým vytížením, kdy bychom během jízdy mohli v zásadě každou sedačku takzvaně i dvakrát otočit. Linka pojedou po staré karlovarské silnici obcemi, kterým se dnes komerční doprava vyhýbá. Na své trase bude mít celou řadu garantovaných přestupních vazeb i na návazné autobusy a vlaky do Ústeckého a Plzeňského kraje. Je

to unikátní projekt, do kterého jsou zapojeny čtyři kraje.

Dává smysl, aby PID zasahoval až do Karlových Varů?

Dává, cestující ze středních Čech dnes jezdí do Karlovarského kraje do práce. Je to služba pro Středočechy, ke které se připojily i ostatní kraje. PID bude hlavní tarif, který bude platit v celé trase linky, Karlovy Vary budou ve třináctém pásmu. Ale samozřejmě tu lokálně využijete i tarify ostatních objednavatelů.

Když jsme nakouli téma peněz, kolik vlastně PID ve Středočeském kraji stojí krajskou pokladnu?

Když spočítáme dohromady objednávku regionálních vlaků a autobusů, tak jen v letošním roce je

„Letos přepravíme o 17 milionů cestujících více než loni.“

to 7,6 miliardy korun. Odhad na příští rok je 8,3 miliardy. Pražské integrované dopravě se ve středních Čechách daří, přibývají další cestující. Letos přepravíme o 17 milionů cestujících více než loni. To je téměř 13% nárůst. Denně ve středních Čechách vyjíždí 474 autobusových linek PID, které ročně najedou úctyhodných 79 milionů kilometrů. V případě železnice objednávatel 44 železničních linek o celkovém objemu 16 milionů vlakových kilometrů. Zároveň jsme letos mírně zvyšovali ceny jízdného, největší nárůst byl v prvních dvou pásmech, kde jezdí nejvíce cestujících, a aktuálně nám výnosy z jízdného kryjí 33 % nákladů na celou středočeskou část systému.

Jak se středočeská doprava popere se stále větším tlakem na snižování emisí?

Tohle jednou tvrdě přijde. Opravdu nejsem v komfortu s názorem některých aktivistů, protože všechno něco stojí. Každý kilometr přepočítávám na peníze, které musím jako ředitel organizátora vybrat. To nejsou finance, které nám dá stát. Ano, něco přidá, ale musí se to projevit i v jízdném, jinak se dostaneme do začarovaného kruhu, kdy bude doprava sice zelená a levná, ale úplně zboří rozpočty. Ideální je tedy snižovat emise rozumnou cestou za přijatelných nákladů pro rozpočet kraje.

Chystají se první projekty, kdy by trolejbusy a tramvaje měly historicky poprvé vyjet za hranice Prahy.

V první řadě jde o tramvaj do středočeských Zdib, jejíž příprava už je velmi pokročilá. Počítáme s tím, že cestující do Zdib dojedou tramvají v roce 2027. A letos na podzim schválil kraj i pokračování tramvají dále směrem na Líbeznice a Odolenu Vodou. Plánujeme také parciální trolejbus z Prahy do Brandýsa nad Labem, který by měl vyjet v roce 2026. S kolegy z Jihočeského kraje chystáme také provoz elektrobuse v okolí Tábora. V oblasti Mníšku pod Brdy budeme zkoušet vodík. A pak se ve čtyřech středočeských lokalitách chceme zaměřit na provoz tramvají a vlakových tramvají.

Kde by mohly jezdit?

Prověřujeme možnosti v případě železničních tratí Sídliště Řepy – Hostivice – Rudná u Prahy, Čelákovice – Neratovice, Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, respektive Dobříš a na části takzvaného Horního Pacifiku. Vlakotramvaj by ovšem nejela jen po dnešní železniční trati, ale sjela by ve městech na silniční úroveň a obsloužila by obydlené oblasti. Bohužel před námi stojí legislativní problém, české zákony vlakotramvaj neznají. Pracujeme proto na legislativním návrhu implementace vlakotramvají a lehkových kolejevých vozidel do českých zákonů. Vlakotramvaje už na trhu k dispozici jsou, například Škoda 36T.

A jaká je tedy budoucnost meziměstských linek?

V nejbližších letech budeme jezdit pořád na naftu a postupně začnou přibývat projekty elektrobuse, parciálních trolejbusů nebo vozů na vodík. Teď končí podání nabídek na dostavbu Temelína i Dukovan, stát si je vědom, že poptávka po elektrické poroste. Ale na elektrifikaci republiky to zatím nestačí, budeme potřebovat víc elektrifikaci a novou rozvodnou síť. Nám to činí potíže při zavádění bateriových vlaků, které bychom chtěli na neelektrifikovaných tratích dobíjet v konečných stanicích. Když jsem měl neformální rozhovor s odborníky na téma dobíjení v jednom menším městě, tak mi s nadsázkou řekli: To tam klidně zavedte, ale nedobíjejte ty vlaky v poledne.

Proč v poledne?

Protože by si lidé neuvařili.

POTÍŽISTA? DÍVEJTE SE NA NĚJ JAKO V TELEVIZI

Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

Někdy stačí nervózní přešlapování na zastávce a významný pohled na hodinky, abyste začali tušit, že s tímto cestujícím přistoupí problém. A velmi snadno se může stát, že budete muset čelit agresí a nadávkám. Jak na to? Setkání s potížistou si můžete natrénovat.

Druhů cestujících je mnoho. Někteří jezdí pravidelně a rádi s vámi prohodí pár slov, jiní se mračí, ale jsou neškodní. Křik dětí, vracejících se ze školy, vás možná rozhodí, pokud ale není autobus nebo neodhazují odpadky, ještě to vydržíte. Pak jsou ovšem cestující, které vozíte neradi. Opilci, agresoři, vandalové, lidé, kteří sprostě nadávají, když přijedete pozdě, neznáte tarif nebo prodáváte na jejich vkus příliš drahé jízdenky. Výjimkou není bohužel ani fyzické násilí. Paradoxem někdy bývá, že věčným stěžovatelem se může stát právě i ten, který s vámi ještě nedávno rád prohodil pár slov. Prostě se jednou ráno hůř vyspal a od té doby stížností na vás přibývá. A je jedno, jestli jste řidič autobusu, strojvedoucí, průvodčí, dispečer nebo třeba pokladník.

„Určitě je potřeba nebrat si situaci osobně, vnímat, že stížnost proplouvá kolem mě a já na ni jen technicky odpovídám. Je to těžké, ale je možné se tomu naučit. Když na mě cestující vychrlí nepříjemné věci, zhluboka se nadechnu a opakuji si, že se mě netýkají. Dívám se na situaci, jako by se děj odehrával v televizi,“ radí psycholog Radek Ptáček. A pokud tváří v tvář problému přece jen neudržíte emoce na uzdě, můžete si podobné setkání i natrénovat. Náš mozek totiž jednoznačně nerozlišuje, co skutečně prožívá a na co jen myslí. Zkuste si proto představovat nepříjemné situace, jak za vámi cestující přijde a stěžuje si a vy se při tom pokusíte cítit nezúčastněně. „Trénink psychické odolnosti spočívá v tom,

co si vsugerujeme. Mozek je pak na situace v reálném životě mnohem lépe připravený,“ říká Radek Ptáček.

Dejte na vlastní intuici

Stížnost na zpoždění, přeplněný autobus či vlak nebo cenu jízdenky je ale ještě málo oproti křiku nebo agresí. I v tuto chvíli můžete využít tréninku. Tlak vytváří protitlak, proto je důležité si uvědomit, že když se budete člověku, který je v nepohodě, třeba i právem bránit, situace se pravděpodobně ještě zhorší. „Na rozčileného pasažéra platí technika deeskalace, tedy snížení napětí. Když nesouhlasím, řeknu: Já vám rozumím, na vašem místě bych se cítil podobně. Hlavně problém nevztahuji k sobě. Za zpoždění může dopravní situace, ne já. Je důležité dát cestujícímu důvod, který nemohu sám ovlivnit,“ doporučuje Radek Ptáček. Řidič i průvodčí podle něj musí být trochu psycholog, aby odhadl, kdy situaci komunikačně zvládne. „Pokud cítí, že ne, a není na to žádné doporučení, protože každý zvládá daný okamžik jinak, je nutné, aby se do řešení nenutil. Pak je namístě volat policii. Prvním varovným signálem je vlastní intuice, pocit, že už je situace nad moje síly. Ať si nikdo nehraje na hrdinu, je to zbytečné. Řidič – stejně jako kterýkoli jiný člověk, který se s podobnou agresí setká – musí hlavně chránit sám sebe.“ Když už se zvládnete s problematickým cestujícím vypořádat, ale pořád nejste schopní se uklidnit, zkuste techniku uzemnění. Na třicet sekund zavřete oči, zhluboka dýchejte a snažte se uvědomit

si svoje tělo. Vnímejte kontakt nohou s podlahou a těla se sedačkou. To vyšle do mozku dostatečný signál, aby se tělo začalo uklidňovat.

Bud'te pozitivní

Víte, že můžete naprogramovat i to, jakou náladu budete mít? Náš mozek totiž reaguje v realitě, kterou dovede předvídat, takže se vlastně stane to, co očekáváme. Když jsou to nepříjemní cestující, budeme vyhlížet ty zamračené a opačně. Když jsme připraveni na pohodu, přijde. „Část mozku vyhledává podněty, které souvisí s vnitřním potvrzováním našich hypotéz o světě,

protože je chce mít v souladu. Takže je důležité programovat si svůj mozek pozitivně. Vědomá práce s psychikou může udělat hrozně moc,“ dodává Radek Ptáček.

Směna za volantem, na palubě vlaku, pokladně i dispečinku je náročná, proto byste neměli zapomínat ani na čas strávený mimo zaměstnání. Vyrazte na procházku nebo si zaběhat, protože fyzická aktivita spouští mnoho procesů, které pomáhají regeneraci mozku a dají mu odpočinout od silného zatížení. Dopřejte si čas i na svůj koníček – ať už dílnu, zahradu, nebo knížku –, u kterého můžete vypnout.

Anketa:



Vojkan Veljkovič
Arriva Střední Čechy

Máte nějaký recept na problémové cestující?

Už můj služebně starší kolega mi před mnoha lety říkal: Vojkane, nesmíš řídit nervózní nebo smutný. Vozíš lidi, nevozíš brambory. Lidé jsou různí, mladí, staří, někomu se nelíbí cena, jinému barva autobusu, ale ty zůstaň v klidu, jedním uchem puš dovnitř, druhým ven. A tím se řídím. Když si stěžují na cenu, slušně jim odpovídám, že jsem řidič autobusu, netvořím jízdní řád ani tarif. Párkrát nastupovali kluci s plechovkami piva, slušně jsem je poprosil, aby je neotvírali, že mi hrozí pokuta. A poslechlí.

Jak si udržujete dobrou náladu?

Jsem pozitivní člověk. Beroun je malé město, vozím kamarády, zdravíme se, nemám s lidmi vůbec žádný problém. Mám rád svoji práci. Miluji kuchyni. Pozvu sousedy, uvařím srbská jídla a společně povečeříme. S přítelkyní rád jezdím na výlety a chodím na procházky, protože celý den sedím v autobuse. Sázím na fotbal a koukám na televizi, skoro jako každý muž.



Lukáš Janata
ČSAD MHD Kladno

Jak zachovat chladnou hlavu?

Prvním krokem je vždy zvolit profesionální přístup – dotyčným vykám, mluví s ním neosobně, trochu jako robot. Snažím se dát mu částečně za pravdu. Pak většinou trochu upustí páru. Potom s ním záležitost v rámci možností řeším. Dvakrát jsem se setkal s agresivním cestujícím. V tom případě nikdy nevykláám z vozidla. Když je agresor venku z autobusu, je vyhráno, ať si do něj třeba kope. Pokud cestující skutečně projevuje sklony k násilí, je lepší volat policii – spolupráce s nimi je, podle mých zkušeností, výborná.

Čím kompenzujete pracovní stres?

Chodím na čundry po lese. Jednak to vyvažuje sedavé zaměstnání, jednak to skvěle čistí hlavu.

Jak prožít spokojený den

Není důležité jen mít se skvěle, zvládnout vypjaté situace, ale i užít si den jako takový. A stačí nám k tomu poměrně jednoduché věci – spánek, čerstvý vzduch a pozitivně naladěná mysl. Přečtěte si pět rad psychologa Radka Ptáčka.

Bud'te vděční

Po probuzení si projděte tři věci, za které jste vděční, a zkuste vděčnost procítnout. Nejen na ni pomyslet, ale skutečně ji zažít.

Ustelte si postel

Načechrání peřin se možná zdá jako bezvýznamný úkol. Když jej ale vykonáme, nastartujeme správně části mozku, které nám pomáhají zvládat úkoly. A náš mozek je pak naladěný k tomu, aby si troufl na větší a větší.

Vystavte se dennímu světlu

Záleží na každém, co mu po ránu dělá dobře, ideální ale je jít na procházku nebo dojíti pěšky do práce a načerpat denní světlo, které snižuje produkci melatoninu a startuje aktivizaci organismu. Světlo nás postaví na nohy lépe než káva.

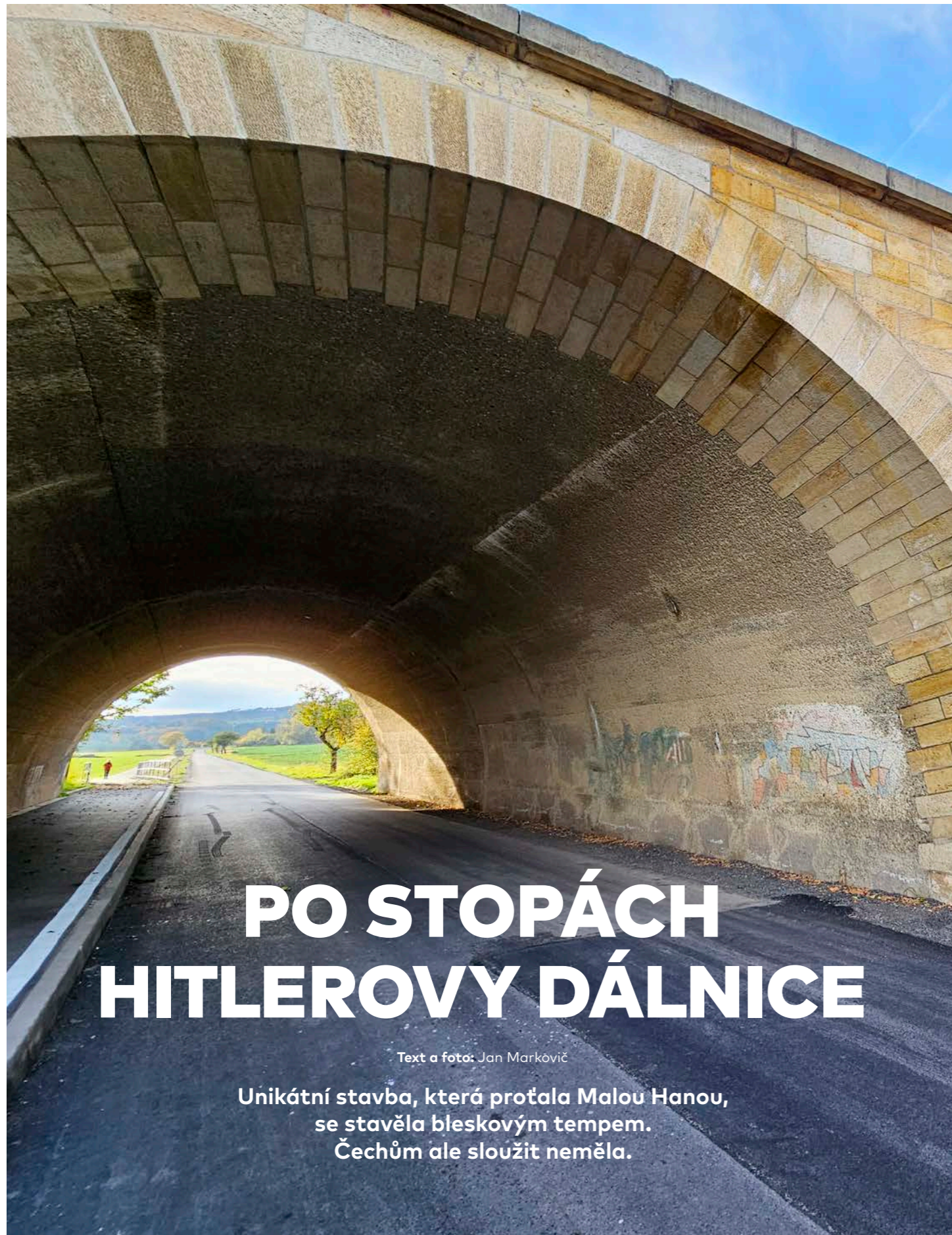
Slad'te tělo s biologickými rytmy

Možná to zní zvláštně, ale vystavit se dennímu světlu nám pomůže i lépe usnout, protože se nastartují naše centrální hodiny v těle. Cirkadiánní rytmus trvá zhruba 24 hodin a můžeme ho na sobě pozorovat skrze fyzické, ale i mentální změny, kterými si během dne všichni procházíme. A právě světlo dává tělu signál, kdy vstát a kdy usínat.

Omezte bílé světlo

Večer bychom se měli vyvarovat vystavování se modrému či bílému světlu, tedy z mobilů, počítačů a televize. Mohou tomu pomoci žluté nebo oranžové zabarvené brýle, tlumící světlo. A přestože mnozí rádi usínají u televize, dvě hodiny před spaním bychom tento zvyk měli omezit. Můžeme mít sice pocit, že náš spánek to neovlivní, ale není to pravda. Dvě hodiny před spaním bychom kromě světla neměli přijímat ani informace či potravu a tělo bychom měli směřovat ke zklidnění.

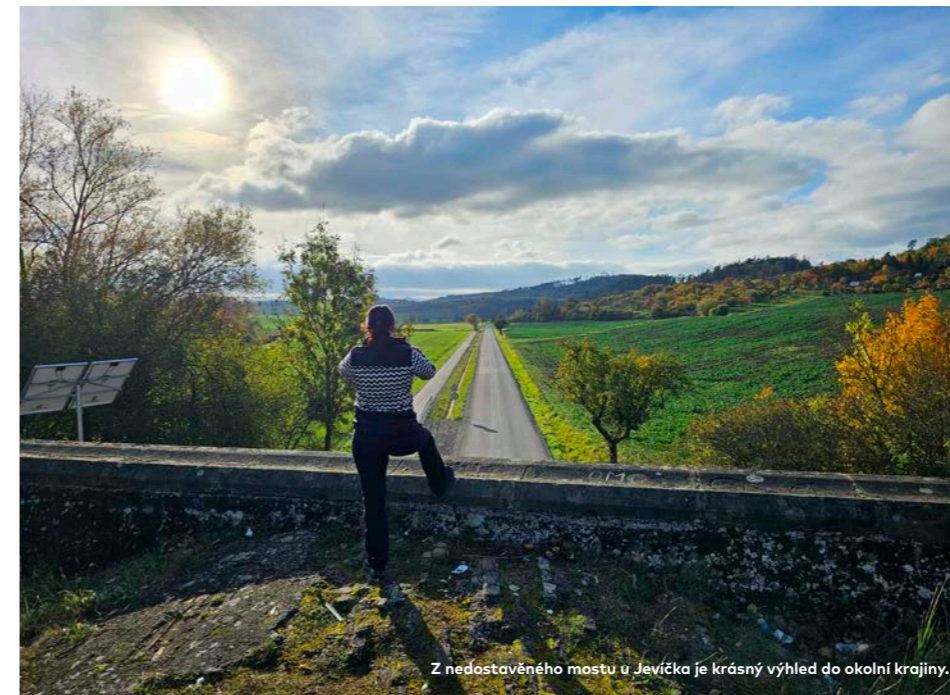




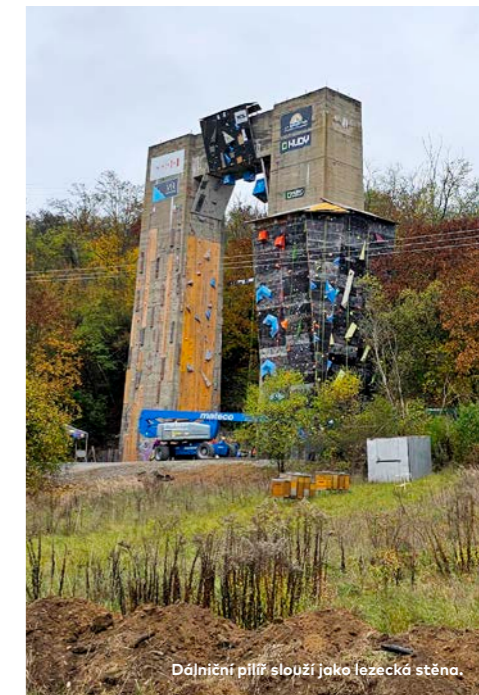
PO STOPÁCH HITLEROVY DÁLNIČE

Text a foto: Jan Markovič

Unikátní stavba, která protala Malou Hanou,
se stavěla bleskovým tempem.
Čechům ale sloužit neměla.



Z nedostavěného mostu u Jevíčka je krásný výhled do okolní krajiny.



Dálniční pilíř slouží jako lezecká stěna.

„Dělej, do toho!“ povzbuzuje skupinka mladých lidí kolegu, který se po příkré stěně pomalu drápe nahoru. Je asi v desetimetrové výšce a bodci na botách nakopává dřevotřísku, aby si vytvořil dostatečnou jistotu pro další zásek cepínem, který drží v ruce. Tady, jen pár desítek metrů od brněnské přehrady, stojí nečekaně velký pilíř, který nadšenci využívají jako simulátor ledové stěny. Pokud se rozhlednete, zdá se, že tu betonový kolos nemá vůbec co pohledávat. Jde ale o hmatatelný pozůstatek neuvěřitelné stavby, která měla ve čtyřicátých letech přetnout protektorát Čechy a Morava. A to tak „šikovně“, aby zároveň místním obyvatelům nepřinesla vůbec žádný užitek. Linii, která dodnes formuje krajinu Malé Hané, se říká Hitlerova dálnice. A rozhodně stojí za prozkoumání. Dokud ji ještě v krajině najdete.

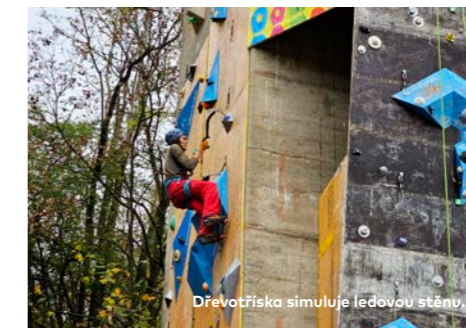
Německá rychlost

Málo se ví, že dálnice A88 z Vídně do Vratislavi byla součástí mnichovské



V brněnské ulici Stará dálnice se můžete svézt po krátkém úseku.

dohody, při které západní mocnosti obětovaly svobodu Československa za příslib míru s třetí říší. Adolf Hitler si ji přímo vynutil, protože chtěl propojit dva cípy svého impéria, které před časem zabral. Vratislav, tedy německy Breslau, a Vídeň už byly součástí Říše, nicméně pokud by se vůz jedoucí z jedné metropole do druhé chtěl vyhnout dvojité celní kontrole na hranicích, musel by nesmyslně objíždět celou západní hranici Československa.



Dřevotříška simuluje ledovou stěnu.

Hitler proto požadoval výstavbu takzvané exteritoriální dálnice. Tedy takové, která by sice protínala území Československa, ale patřila by Německu. Tím by byla celně začleněna do Říše a těch pár sjezdů – třeba u Brna – by se opatřilo celníci. Československým občanům by využití tohoto spojení nedávalo žádný smysl, ačkoli by po našem území procházelo v délce 65 z celkových 320 plánovaných kilometrů! Hitler udělal jediné vstřícné gesto. Umožnil, aby se na části výstavby podílely české firmy, víc nic.

Je fascinující, jakou rychlostí se vše událo. Mnichovská dohoda se podepsala na konci září 1938, v prosinci se stavba začala řešit a během tří měsíců se zhotovily plány, přičemž Německo dostalo všechny potřebné pozemky zdarma. Poprvé se koplo do země 11. dubna 1939 a německé i české společnosti pracovaly neuvěřitelnou rychlostí. Jelo se totiž ve dvou směnách, každá byla po deseti hodinách. A i když se v roce 1940 tempo kvůli válce hodně zpomalilo, podařilo se přichystat potřebný profil pro 28,5 metru širokou dálnici v desítkách kilometrů, vznikla řada mostů i už zmíněný pilíř. Původním záměrem bylo dokončit dálnici už na konci roku 1940, což se logicky ukázalo jako nereálné. Dá se ale odhadnout, že kdyby nepřišla válka, mohlo být do dvou let hotovo. Nebylo, výstavba skončila 30. dubna 1942 a do konce války dálnici hlídali němečtí vojáci. Pak zchátrala, protože se s ní už nepočítalo.

Po stopách dálnice

Dalo by se čekat, že navždy opuštěnou stavbu si vezme příroda zpět. To se částečně stalo, nicméně přestože dálnice potřebovala pouze relativně úzký pruh mezi poli, je tahle stavba patrná v moravské krajině dodnes. Zejména při pohledu z výšky se zdá, jako by tudy měla opravdu vést důležitá trasa, jen je místo betonu zelená. Malá část jižního úseku se dokonce používá. Jde o komunikaci



Pohled z dronu ukazuje, že na nedostavěném mostě u Jevíčka je možné vidět vrchol klenby. Autor: Jaroslav Horák (poskytl archiv města Jevíčko)



K některým místům se musíte probíjet hustou vegetací.

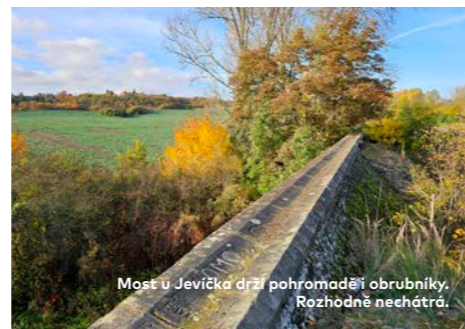
zcela logicky označenou jako ulice Stará dálnice na západním okraji Brna, která vede z Veselky u tepny D1 k brněnské čtvrti Bystrc, kde měl masivní betonový most, z něž se postavil právě jenom jeden pilíř, překlenout údolí Svratky. Je hezké, že silničáři část čtyřproudé silnice ponechali, a tak si řidiči může představit, jaké to asi bylo jezdit po prvních dálnicích na světě, které vznikaly v nacistickém Německu a měly být i zde.

Dobrodruhovi už pak jen stačí jet prstem po mapě a odhadovat, kde se ještě mohou skrývat zajímavé artefakty z Hitlerovy dálnice. Udělali jsme to i my a pokračovali od Bystrce

směrem na sever. V malé obci Rozdrojovice stojí betonový most s elegantním obloukem. Musíte se sem dostat po polní cestě a pak sejít do křoví, než se vám plně odhalí. O kousek dál v Jinačovicích je skelet hranatého betonového mostu, který v soudobé krajině už vůbec nedává smysl, dřív ale zřejmě překlenoval nějakou starou cestu. Odtud se už začíná rýsovat pruh zeleně, který se táhne až k Jevíčku. Po cestě můžete ještě v Bačově obdivovat tamní tunel, který dnes používá místní silnice a u nějž je parádní výhled právě na zelený val, který měl tvořit základ dálničního tělesa. Odtud se Hitlerova dálnice táhne až k Jevíčku, kde najdete také největší



Historický snímek ze stavby dálnice



Most u Jevíčka drží pohromadě i obrubníky. Rozhodně nechátrá.

množství dochovaných památek. Už při příjezdu do města vás překvapí most, který překlene vlastně jen prázdnou rokli s roštím, ten měl sloužit jako přejezd přes dálnici. Pak jsou tu dva mosty na západním okraji města, severní je spíš obyčejný, hranatý a připomíná mosty vlakové. Jižnější má pohledný oblouk a zároveň není zasypaný, tudíž se můžete po vyšlapané cestičce vydat až na jeho vrchol, kde budete stát na horní části klenby, nikoliv na vozovce. Nebojte se, stavba je bezpečná, zpevněná kameny a dvěma masivními obrubníky. Je odtud nádherný výhled do krajiny pomezí Pardubického a Jihomoravského kraje.



Ponton dálnice je v krajině dodnes patrný. Autor: Jaroslav Horák (poskytl archiv města Jevíčko)

Ponecháno přírodě

I když je Hitlerova dálnice velmi zajímavou historickou stavbou, nedá se říct, že by ji už kvůli její specifické rozloze místní obce nějak využívaly. Kromě zmíněné ulice Stará dálnice nebo skvělého využití mostního pilíře pro sportovní aktivity jde v podstatě o artefakty v krajině. Je o ně ale zájem, jak se ukázalo i při naší návštěvě mostů v Jevíčku, kdy jsme potkali skupinu lidí, kteří si je prohlíželi a studovali historii.

„Město v minulosti organizovalo ve spolupráci s historikem Tomášem Jandou výstavu o historii stavby německé exteritoriální dálnice,“ řekl nám pak místostarosta Jevíčka Miroslav Šafář. „A v loňském roce v rámci putování Bartolomějskou stezkou jsme jedno ze zastavení situovali právě k tělesu plánované



Torza stavby tvoří zajímavá zákoutí.

dálnice, kde jsme lidi seznamovali s historií této dopravní stavby,“ dodal. Mimochodem, Jevíčko je ve svazu obcí pro výstavbu komunikace R43 (známé také jako D43, protože se uvažovalo o různém počtu pruhů), která by měla teoreticky navázat na Hitlerovu dálnici



Někde zůstaly betonové bloky volně vložené do přírody.

tak, aby v budoucnu spojila Brno s momentálně stavěnou dálnicí D35, jež povede kolem Moravské Třebové do Mohelnice a dál na Olomouc. Jednou z možností je použít současný pruh Hitlerovy dálnice, některé jiné varianty ale zase zvažují odklon trasy s ohledem na dnešní osídlení v okolí stavby, s nímž fašističtí plánovači na konci třicátých let nepočítali. Hotovo by mělo být v roce 2040, a pokud silnice nakonec opravdu povede ve stejném místě, bude to pro torzo ze začátku čtyřicátých let znamenat demolicí.

Tipy na výlet spojené s dobou Hitlerovy dálnice

Tvrz Stachelberg



Dělostřelecká tvrz Stachelberg, ležící na cestě mezi Trutnovem a Žacléřem, je největší obrannou stavbou, která vznikla jako součást pohraničního opevnění proti hitlerovskému Německu. Výstavba začala už v roce 1937, vzhledem k mnichovské dohodě ale nebyla nikdy dokončena. Mělo jít o rozsáhlý podzemní komplex, z nějž bylo na povrchu patrných 12 bunkrů. Dnes je zde vojenské muzeum.

Tvrz Hanička



Dalším zajímavým místem obrany Československa je bezesporu tvrz Hanička, složená z celkem šesti objektů. Leží u Rokytnice v Orlických horách a stejně jako v Žacléři je i tady muzeum. I když nikdy nebyla použita ke svému účelu, oblíbili si ji filmaři, a posloužila tedy jako místo pro natáčení řady historických snímků.

Podzemní továrna Rabštejn

V pískovcových skalách u České Kamenice vyhloubili nacisté část továrny, která měla odolat případným náletům. Věnovali se zde letecké výrobě. V plánu bylo až 82 tisíc metrů čtverečních plochy v podzemí, nicméně vězni z koncentračního tábora, kteří byli na tuto těžkou práci nasazeni, zvládli do konce války vyrubat jen 17,5 tisíce metrů. A výroba se tak nikdy nerozběhla podle plánů nacistů.



KOLIK LIDÍ, TOLIK CHUTÍ

Text: redakce

Foto: Depositphotos a archiv našich kuchařů

Se salámem, nebo bez? V případě bramborového salátu je tato otázka stejně ultimátní jako známé dilema myslivců nad úpravou divočáka v Menzelově snímku Slavnosti sněženek. Recept na bramborový salát pro nás představuje skoro rodinné stříbro. Co se ale někdy nechat inspirovat? Podívejte se, jaké skvosty připravují na štědrovečerní tabuli naši kolegové.



Mám pro vás tři tipy, jak připravit salát trochu jinak

Jan Holub, tiskový mluvčí

Bramborový salát je pojem. Během vánočních svátků je úplně všude a naše stoly, talíře a tácy s chlebičky, řízky nebo vinnou klobásou se bez něj prostě neobejdou. Každá rodina připravuje svůj recept a každý má nějakou vychytávku, která dělá právě jeho salát tím nejlepším. Nemám pro vás žádný recept, ale tři zajímavé tipy, jak byste si mohli udělat bramborový salát trochu jinak, i když bude vycházet z toho vašeho nejlepšího receptu.

Prvním tipem je červená řepa. Zelenina, kterou buď milujete, nebo nesnášíte. Namísto sterilované uvařte celou bulvu

čerstvě, potom ji nakrájejte na kostky a přidejte do svého salátu. Bude sice červený, ale získá nezvykle zemitou a nasládlou chuť.

Do bramborového salátu občas přidávám i čočku. Zkuste belugu, která je drobná a černá, tudíž bude salát vypadat netradičně a ještě bude plný vlákniny a bílkovin.

A do třetice tip na ochucení. Někdo nedá dopustit na lác z okurek, jiný na speciální hořčici nebo jedinečný nálev. Víte, na co nedám dopustit já? Nesolím, nepepřím, nedělám speciální zálivku, nepoužívám běžný ocet. Používám umeocet. Že nevíte, co to je? Vzniká jako vedlejší produkt při výrobě nakládaných švestek umeboši, které jsou doma v Japonsku. Umeocet koupíte i u nás, nestojí majlant a má výraznou pikantní slankyselou chuť a příjemně lehce ovocné aroma. Zvýrazňuje chuť, takže už nemusíte přidávat nic jiného, ani sůl. Doporučuji mít ho v kuchyni pro jakoukoliv příležitost a experimenty. Užijte si krásné období plné bramborových salátů!



Je mi ctí podělit se s vámi o veganskou verzi bramborového salátu

Hana Sedláčková, marketingová specialista

Recept jsem nazvala vegan low fat a low effort bramborový salát. A přestože název zní možná trochu složitě, ve skutečnosti se pod ním skrývá velmi jednoduchý recept, který budete mít raz dva hotový (low effort), nebude v něm nic živočišného (vegan) a obsahuje minimum tuku (low fat). Sice už nejsem vegan, ale chci si udržet zdravý životní styl i během svátků, proto je pro mě tato verze skvělou alternativou ke klasickému receptu.

Vegan low fat a low effort bramborový salát

- brambory 1 kg
- petržel 100 g
- celer 100 g
- mrkev 100 g
- kyselé okurky 100 g
- tofunéza 25 g
- nízkotučný sójový řecký jogurt 50 g
- kremžská hořčice 50 g
- ocet
- sůl
- pepř

Uvaříme zeleninu a brambory ve slupce a poté necháme vychladnout. Brambory oloupeme, nakrájíme do velké mísy a smícháme s nakrájenou zeleninou. Poté přidáme jogurt, tofunézu, hořčici, ocet a koření. Nakonec přidáme kyselé okurky.



Počet brambor vynásobte počtem členů domácnosti a jídelním apetitem rodiny

Lucia Kunešová, personální ředitelka

Bramborový salát na štědrovečerní stůl

- brambory (typ A) 1 kg
- mrkev (vařená) 4 ks
- nakládané okurky – ideálně 3/4 sklenice (0,7 l)
- konzerva hrášku v mírně slaném nálevu
- konzerva sladké kukuřice
- cibule (nakrájená na kostičky, uvařená) 2 ks
- sůl
- pepř
- majonéza dle chuti
- plnotučná hořčice 2 lžíce
- lác z nakládaných okurek

Brambory uvaříme ideálně den předem. Jejich množství samozřejmě záleží na počtu členů domácnosti a jídelním apetitu rodiny. 😊 Mrkev oloupeme a uvaříme doměkka. Stačí v den přípravy salátu. Mrkev je potřeba nechat vychladnout. Cibuli nakrájíme na kostičky, přidáme do ní 1 polévkovou lžici cukru, trochu vody z okurek, 1 dl vody a cca 10 minut povaříme. Přebytkovou vodu slijeme a cibuli necháme vychladnout. Cibule vařením ztratí na své výrazné chuti a nepřebíjí pak v salátu chuť ostatní zeleniny. Okurky nakrájíme na malé kostičky.

Brambory a mrkev oloupeme a nakrájíme na kostičky. Přidáme uvařenou cibuli a nakrájené okurky. Zamícháme. Teď přichází na řadu dochucování. Solíme a pepříme dle vlastní chuti. Přidáme zhruba 2 lžíce plnotučné hořčice a lác z okurek. Vody z okurek se nebojte, dodává salátu správnou kyselou chuť. Když jste s chutí salátu spokojeni, přimíchejte hrášek, kukuřici a majonézu. Množství majonézy záleží opět na vás. Dobrou chuť.



Oblíbili jsme si lehčí a jemnější chuť

Jan Schödlbauer, obchodní ředitel ARRIVA vlaky

Vídeňský bramborový salát (4 porce)

- salátové brambory 500 g
 - červená cibule 1 ks
 - pažitka 1 svazek
 - hořčice, popřípadě francouzská hořčice 1 polévková lžíce
- Ingredience na zálivku
- voda 150 ml
 - sůl 1 lžička
 - cukr 1 lžička
 - olej 5 lžic
 - ocet 3 lžíce

Nejprve vaříme brambory cca 20 minut ve vroucí vodě, dokud nejsou „al dente“. Slijeme vodu a necháme brambory vychladnout.

Mezitím oloupeme červenou cibuli a nakrájíme ji nadrobno. Vlažné brambory oloupeme, nakrájíme na tenké plátky a vložíme do velké salátové mísy. Na ně rozložíme na kostičky nakrájenou cibuli a přidáme lžici hořčice.

Na zálivku smícháme olej, ocet, sůl a cukr s vodou (dokud se cukr a sůl nerozpustí), nalijeme na salát a dobře promícháme. Zpočátku může být zálivku pocitově méně, protože ji brambory nasáknou. Před podáváním jí proto klidně ještě trochu přidáme. Rozhodující je chuť. Nakonec salát ještě jednou osolíme a opepříme. Podle chuti doladíme kapkou dýňového oleje.

Vídeňský bramborový salát by se měl před podáváním vždy nechat několik hodin v lednici. Před servírováním vmícháme do salátu svazek nadrobno nasekané pažitky.



Nejraději mám recept svojí maminky

Amazonka Truck, kamioňáčka a youtuberka

Když už jsme se s Amazonkou Truck projížděli v našem novém autobusu Iveco Crossway LE, vyzpovídali jsme ji, jak bude trávit letošní Vánoce a jaký je její top recept na bramborový salát. „Máme doma malou zoo, takže svátky strávím se dvěma papoušky, králíčkem, rybičkami a přítelem. A právě to mám na Vánocích nejraději – klid, teplo domova a pohádky v televizi. Salát připravuji podle receptu svojí maminky, protože ho má samozřejmě nejlepší.“

Klasický bramborový salát (2 porce)

- středně velké brambory 4 ks
- středně velká cibule 2 ks
- vařená vejce 5–6 ks podle velikosti
- gothajský nebo jiný měkký salám (ale ne šunkový, s ním to není ono) 500 g
- vařená kořenová zelenina: celer 1/2 hlavy, velká mrkev 1 ks (zelenina v poměru velikosti 1:1)
- malá plechovka hrášku 1 ks
- kyselé okurky 5–6 ks
- sůl, pepř dle chuti, ale nepřesolíme!
- hořčice (klasická plnotučná) 2 polévkové lžíce
- majonéza velké balení 600 ml
- bílý jogurt na zlehčení
- citron

Uvařené brambory protlačíme přes sítko a smícháme s cibulí nakrájenou na kostičky. Osolíme, opepříme a necháme do druhého dne uležet v chladu. Po uležení smícháme s ostatními nakrájenými surovinami. Pokud nemáme čas, smícháme s ostatními surovinami hned. 😊 Kořenovou zeleninu uvaříme a nakrájíme na kostičky, vejce protlačíme přes kráječ vajec a ještě rozpůlíme nožem napříč. Přidáme okurku. Hrášek vmícháme jako poslední, než přidáme majonézu a hořčici, protože je měkký a rozmačkal by se. Hořčici přidáme podle chuti, ale opatrně. Nejdříve dvě polévkové lžíce a potom raději po čajových lžičkách. K majonéze můžeme přidat bílý jogurt na zlehčení a na závěr zakápnout citronem pro zvýraznění chuti. Po smíchání jen dochucujeme, na talíři ozdobíme plátkem citronu, zbylým vajíčkem a okurkou.

ŽELEZNÝ TRUBKY VÁM LECCOS ODPUSTÍ, LIDI NE



Text: Petr Holeček
Foto: Daniel Hamerník

Amazonka Truck. Tak se ukaž, ženská, říkali jí. Teď je z ní nejznámější kamioňačka v Česku.

„To byla úžasná jízda! Konečně jsem se vžila do role řidiče autobusu,“ usmívá se půvabná řidička a kroutí obrovským volantem nového autobusu Iveco Crossway LE. Prohání ho po uzavřeném letišti v Hořovicích, protože děčkové papíry na jízdu po silnici nemá. Radka Balousová ovšem dvanáct let řídí kamiony. „Lidi mě znají jako Amazonku Truck. Jednou jsem přijela na vykládku a chlapík mě přivítal slovy, že čekal řidičku, ale takovou amazonku ne. Tak jsem si to jméno přivlastnila,“ směje se čtyřiatřicetiletá vyučená automechanička.

Dnes je z ní vedle známé kamioňačky i youtuberka, na jejím kanále ji sleduje téměř 90 tisíc lidí. Při zkoušení nového autobusu z naší flotily si vzpomněla na dobu, kdy jako dítě jezdila do školy. „Poslouchala jsem cestou různé zvuky, jak se motor autobusu chová, motorovou brzdu. Teď to mám z první ruky, do dnešního dne jsem byla jen cestující,“ pochvaluje si za volantem Iveca a dodává, že auta i motory milovala od mala. „Otázka je, jak by se mi jelo s lidmi, podle řidiče je pak autobus o tři tuny těžší.“

Jaký je rozdíl řídit kamion a takový autobus?

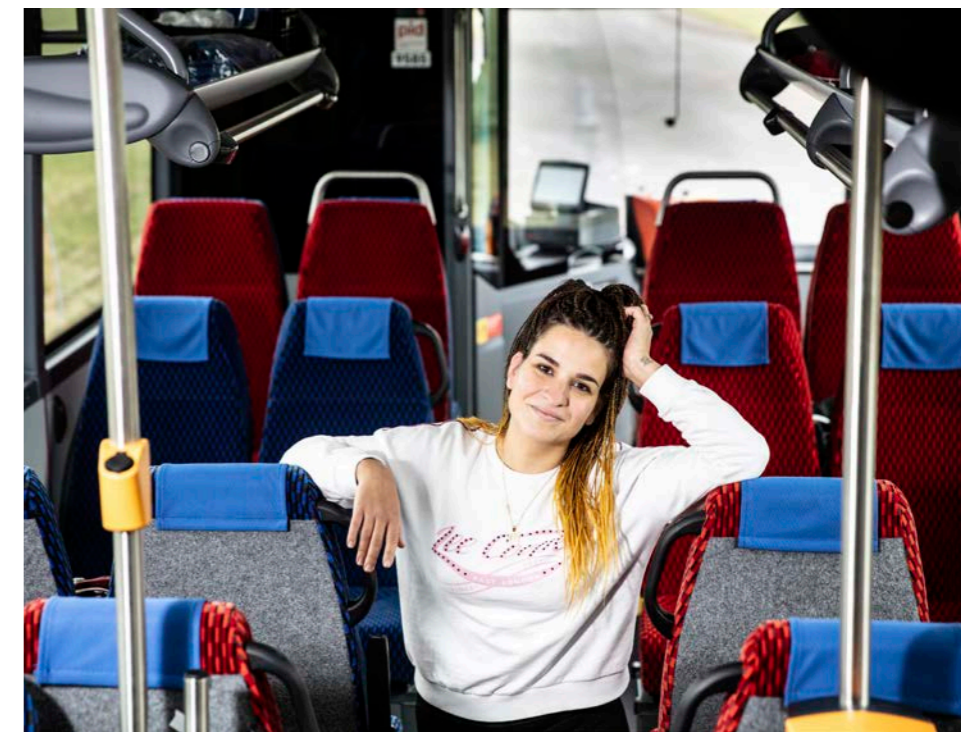
Koukám do zrcátka a pořád čekám, kdy se zlomí návěs. A ono nic. Taky je zajímavý, že mám nápravu daleko za sebou, oproti tahači, kde sedím přímo na ní. Takže při zatáčení musím přemýšlet jinak, točím volantem v jiném čase, jinak si najíždím. Tenhle Crossway má super rejď, překvapilo mě, že se otočil i tady na úzkém parkovišti. U kamionu to tak nejde. Když je naložený, ničí se zadní gumy, protože se šoupou po asfaltu. Někdy se ty bačkory chtějí úplně zout.

Nelákalo by tě vozit místo nákladu lidi?

Vždycky jsem chtěla být autobusačka a mít v papírech děčko. Pak jsem se ale dostala ke kamionu a časem jsem o ježdění s lidmi přestala mít zájem. Nadchla jsem se pro velký auta, návěs, náklad a bavilo mě i to, že jsem v kabině sama a nemám zodpovědnost za tolik lidí.

Je to ale náklad, co se naloží a vyožší sám, ne?

To ano, to říkával můj kamarád. Vozit lidi ale není žádný med, někdy křičí, chovají se neurvale, řidič musí jet plynule, aby je nevysypal. To není jako tahat v kamionu kovové trubky, těm je to jedno. Řidiče autobusu obdivuju



a smekám, že na sebe přebírají odpovědnost za cestující.

Jak se stane, že holka uvízne v kamionu?

Začala jsem jezdit už někdy v devatenácti letech po škole. Nejdřív tři a půl roku po Evropě v dodávkách. To stálo úplně za prd, jezdili jsme čtyři dny v kuse bez spánku a navíc s malým platem. Nejsou tam povinné pauzy jako v kamionu. Dispečeri se chovali fakt příšerně. Jednou mě nechali jet z Finska do Itálie na jeden zátah. Zastavilo se akorát na pumpě něco sníst a jinak pořád na silnici. Někdy byl na zastávky prostor třeba dvě hodiny, ale často vůbec nic. Strašný.

To je šest tisíc kilometrů, ne?

Jo. Na chvíli jsem si odpočinula, když jsem čekala na trajekt, jinak jsem měla permanentní kruhy pod očima. Fakt šílený.

Kdy se to zlomilo?

Jednoho dne jsem si řekla, hele, už dost. Naštvala jsem se na dodávky. Chci trochu spát, mít pohodlí, pauzy, v klidu jít, vydělávat víc peněz. Udělala jsem si k céčku, který jsem měla už od školy, éčkový papíry na návěs. To je celý.

Hlavně nic neznič, ženská

Jakou školu jsi vychodila?

Jsem vyučená automechanička, nenech se zmást, uvnitř jsem kluk.

A to jsi takhle vzala papíry, šla do firmy a řekla jsi: Tady mě máte, chci jezdit?

Jo, takhle nějak to bylo. Mám ale štěstí, že jsme kamioňačká rodina, můj táta byl v té době dispečer a pomohl mi. I když mi zprvu nevěřil a říkal: Hlavně nikde nic neznič, ženská. Já jsem se na kamion ale cítila. Nejdřív mě na dva tři měsíce posadil na dvojku, aby mě kluci naučili, jak se s kamionem jezdí po Evropě, jak se nakládá a vykládá. Pak jsem si za volant sedla sama, dostala kšefty a vyrazila do zahraničí.

To už je kolik let?

Dvaadvacet a kolik je čtyřiatřicet? Dvanáct let. Od dvaadvaceti let jsem v kamionu.

Kolik máš nakrouceno kilometrů?

S těmi dodávkami, který mi hodně přidaly, je to dvacet tisíc kilometrů měsíčně třeba, takže asi dva miliony kilometrů.

Kde jsi byla nejdál?

Na severu ve Finsku, na jihu v podpatku Itálie, na východě v Bulharsku u tureckých hranic a na západě v Portugalsku.

Co máš nyní za stroj?

Renault T. Lidi si ho většinou pletou s Magnumem, to byl ten tahač vysoko jako věž. Taky s Renaultem Premium, to je děsný auto. Těčko vypadá jako buldok.



Neuvažuješ o vlastním kamionu?

To byl vždycky můj sen, ale když se podívám, co všechno to obnáší, tak vážně nechci.

Liší se nějak tvoje kabina? Máš ji jako holka víc nazdobenou, uklizenou?

Koupila jsem si dokonce bílou koženku, mám interiér v bílém, protože je pro mě takhle barva symbolem čistoty. Jsem tak nemocná, že když kousnu do rohlíku a někde mi upadne drobek, musím zastavit, najít ho a vyhodit z okna. Mám samozřejmě kompresor a každou zastávku nejdřív vyfoukávám smítka.

„Na opuštěné cestě nejde někdy ani pořádně usnout. Pořád jsem ve střehu, jestli někdo nechodí kolem auta, nevykrádá naftu nebo kabinu.“

Céčko jsi dělala ještě na manuální převodovce, jak hodnotíš vývoj řazení?

Je to velký skok. Když ti naloží čtyřicet tun a jedeš třeba serpentínou, nechceš pořád přemýšlet, jaký kvant máš zařadit. Nemůžeš se ani napít kafe, protože máš pořád v jedné ruce volant a v druhé šaltpáku. Hodně to usnadnilo život. První dva roky jsem jezdila s manuálem. Nejvíce na DAFu, který měl šestnáct rychlostí, malou a velkou řadu a půlky. Projela jsem ale i Volvu, Mercedesy a Iveca.

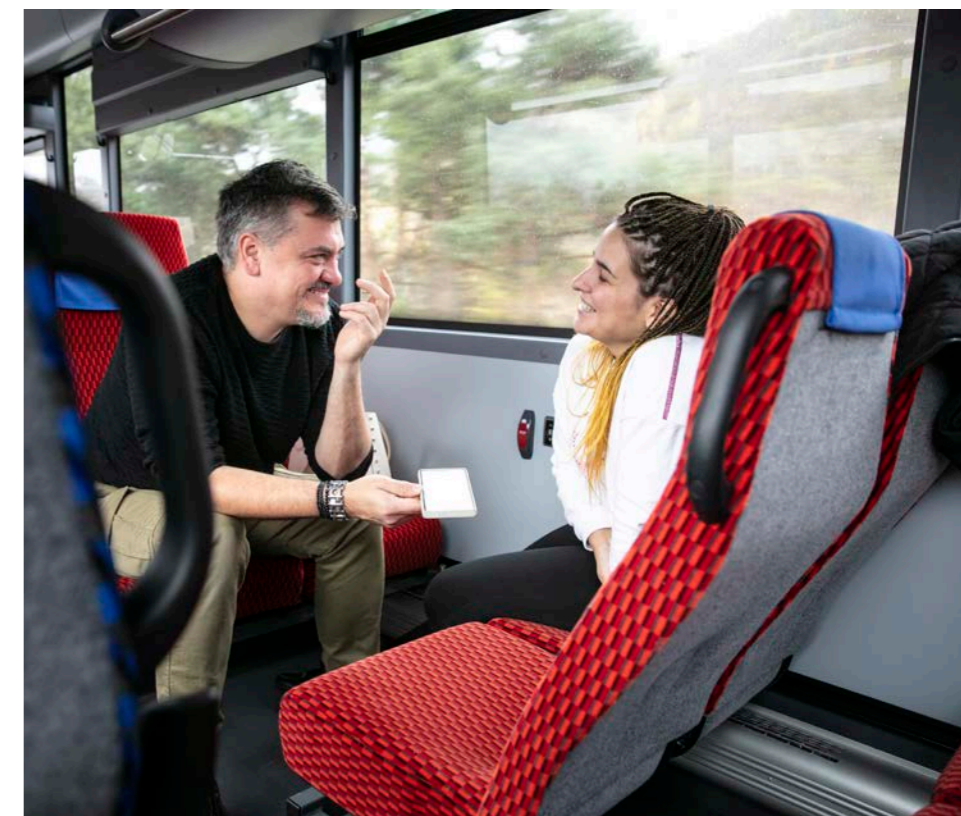
Nechtěla jsem být unavená a bez rodiny

Ještě pořád tě volant živí?

Ne tak úplně. Po patnácti letech jsem se cítila už docela vyhořelá, nechtěla jsem být pořád na cestách, unavená a bez rodiny. A zrovna v té době mi zavolali z Autosalonu, jestli bych s nimi nechtěla natáčet pořady o autech, tak jsme si plácli. Dneska mě vedle toho živí ještě influencing pro pár společností kolem kamionů a s kamionem jezdím brigádně. Takže mišmaš všeho možného.

Nesetkala ses na cestách s narážkami na holky nebo sexuálními harašením?

Když jsem začínala, neměla jsem moc sebevědomí. Přece jen jsem si říkala: Ženská, tady nemáš co dělat. Setkala



jsem se s odsuzujícími pohledy. Přijela jsem na vykládku, začala plachtovat a skladníci založili ruce, opřeli se a zírali. Tak se, holka, ukaž. Poslední dobou se s tím ale nesetkávám. Jen málokdy. Ženských už jezdí mnohem víc a chlapi nám vyjadřují podporu.

Čím to je, že jezdí více žen?

Asi se více zamilováváme do velkých aut.

Začínám kafem

V autoškolě jsem se učil, že před nasednutím do nákladáku musím zkontrolovat šrouby kol, palivový systém a tak dále. I tohle děláš?

Na plno systémů už mají dnešní moderní auta čidla, ale když ti popíšu start mojí jízdy, tak... začínám kafem. Bez toho nedám ani ránu. Pak ale zkontroluju všech dvanáct kol, jestli mi někde neušel vzduch, jestli mi někdo nevyháknul točnu. To se občas děje, že ti nějaká „dobrá duše“ vyhákně točnu, ty se rozjedeš a spadne ti nův. Jestli nemáš otevřená vrata, jestli tě někdo nevykradl, nemáš rozpáranou plachtu a jsou zavřeny všechny sponky kolem nůvu.

Neměla jsi někdy strach takhle sama?

Určitě jo. Jsem pořád v takovém divném napětí, aby se něco nepokazilo.

Na opuštěné cestě nejde někdy ani pořádně usnout. Pořád jsem ve střehu, jestli někdo nechodí kolem auta, nevykrádá naftu nebo kabinu.

Jsou rajské plyny fouknuté do kabiny pro omámení řidiče legendy?

Nejsou, stalo se to tátovi mého bývalého přítele. Měl povytažené okénko, omámili ho tak, že spal dva a půl dne v kuse. Telefon mu nevzal, protože ho měl u sebe. Bylo na něm asi tisíc nepřijatých hovorů od dispečera, který viděl, že se kamion nehýbe a stojí na místě. Mně ukradli jenom naftu, ale protože jsem byla prázdná, polepšili si jen o pár litrů. Jednou mi taky rozřezali plachtu, k jejich smůle ale prázdného nůvu.

Trávila jsi v kamionu někdy štědrý den?

V kamionu ne, v dodávce jednou ano. Letos budu doma jako každý rok.

Všiml jsem si, že tě bolí rameno. Sportuješ?

Když trávíš celý život v kamionu, není na sporty čas. Spíš jsem někde prochladla, asi u otevřeného okýnka. Tohle je ale taky kapitola sama o sobě, když jsi na cestách a je ti zle, máš prostě smůlu a musíš dojet. Aby za tebou někoho poslali, musíš už na tom být opravdu hodně blbě. Pokud ještě vidíš a můžeš točit volantem, je třeba



naložit náklad a dojet domů. Už jsem měla za volantem záněty průdušek a močových cest, taky otravu jídlem, chřipku, ale tu těžkou, kdy zvracíš a svíjíš se. Ale i to musíš dát, nejde na půl dne zastavit.

Povinná pauza je stres

Psycho, ne?

Zastávkou se ti zkracuje výkon. Prostě pak nestihneš vykládku v čase, kdy na ní máš být. Někdy může tvoje firma dostat pokutu od té druhé, že jsi dorazil pozdě, někdy tě vytrestá tak, že tě nechá zbytečně stát. Největší stresy jsou, abys stačil včas zastavit, když máš povinnou pauzu. Ať už tu malou, nebo velkou. Každá minuta jízdy navíc se ti zapisuje do tachografu.

Jak to přesně s pauzami kamionů je?

Můžeš jet čtyři a půl hodiny v kuse a pak musíš mít pauzu pětáctičet minut. Pak jedeš zase čtyři a půl hodiny, ale následovat musí pauza jedenáct hodin. Nebo třikrát do týdne můžeš pauzu zkrátit na devět hodin. A pak zase jízda, krátká pauza a stále dokola.

Jak řešíš jídlo?

Jezdila jsem od pondělí do pátku, někdy do soboty. Takže o víkendu musíš vymyslet, co budeš každý den jíst.

Sepíšeš si jídelníček a narveš si ledničku nebo špajzku pod postelí.

„Pokud ještě vidíš a můžeš točit volantem, je třeba naložit náklad a dojet domů.“

Jako že si i naváříš?

Když jsi o víkendu doma, musíš udělat plno jiných věcí, nemáš čas a sílu ještě vařit. Jsi úplně uondanej. Věnuješ se praní, nakupování a domácnosti. Takže na cestu pak většinou nakoupíš maso, hotovky, polívky, saláty a tak. Když jsem začínala, jedla jsem tři roky párky v rohlíku na benzinkách a instantní srágor, co se jen zamíchají. To ale byla cesta do pekel. Začala jsem přibírat a ztratila sílu. Ale vzpamatovala jsem se, přidala víc zeleniny a začala o stravě přemýšlet. Znáš ale chlapy, co celou dobu v kamionu jedí jenom uzeniny, salámy a tvrdej chleba.

Jak se dá tohle povolání skloubit s rodinou?

Moc nedá. Vracela jsem se jednou za čtrnáct dní třeba jen na víkend a můj přítel, taky kamionář, protože nikdo jiný tě nepochopí, mě viděl jen pár dní v měsíci. Tak si to představ.

Většinu měsíce jen na telefonu. I tohle byl důvod, proč jsem si chtěla od kamionářství na full time dát voraz. Čas utíká a já si přála normální partnerský vztah.

Kamion není pro rodinu

Výhoda je, že se tolik nehádáte, ne?

No, to je vtipný... ale vážně, je to nápor na psychiku. Musíš druhému důvěřovat, nejde to udržet dlouho. Vždycky mě hodně bolelo srdce, když jsem ve čtyři ráno v pondělí vstávala a zase na tejdén zmizela. Nebo můj přítel. Tátové pak nevidí vyrůstat děti. Můj táta taky řídil kamion a nebyl doma tři týdny v kuse, znám to. Když jsi jednou kamionář, volant se těžko opouští. Chlap ale v domácnosti chybí. Není to práce pro rodinu, všechny to semele. Pak samozřejmě přijdou i chvíle, kdy chce jet rodina na výlet, ale tobě se po tisících kilometrech fakt nechce, chceš být doma. A tak vznikají další kolizní situace.

Co říkáš na plánovaný zákaz předjíždění kamionů, který by mohl platit na některých úsecích dálnic?

Zvýší frustraci řidičů, kteří jezdí na výkon a chtějí se dostat domů za rodinou. Když má kamion přede mnou o pět kilometrů v hodině nižší rychlost než já, už vidím, že nestihnu zastavit na místě, kde potřebuju. Když ho předjedu, zvládnou dorazit podle plánu. Na každé minutě záleží. Někdo se ptá, jak mi pomůže pět kilometrů v hodině navíc: to bys musela objet planetu dokola, aby ti to k něčemu bylo, ne? Tak takový člověk o tom ví úplně kulový. Netuší, jak frustrovaný řidič kamionu je. I minuta stačí k tomu, abys přijel na víkend domů za rodinou nebo jsi nedostal pokutu od policajtu za to, že jsi přetáhnul jízdu na kartě. Minuta stačí!

Co ale povíš lidem, kteří nadávají, že kamion předjíždí na několika kilometrech? Mají si tohle uvědomit?

Poprosím je, aby měli právě z těchto důvodů pochopení. Zároveň přijímám, když se zlobí, pokud se kamion vrhne do úplně nesmyslného předjíždění. Když je někdo pomalejší třeba jen o kilometr nebo dva, tak se do toho nepustím.

Které národy jsou nejhorší kamionáři?

Poláci. Ale nevím proč. Asi jich je hodně, mají jinou mentalitu, ale nevím, těžko říct. Někdy bych se nějakýho chtěla zeptat.



Měla jsi někdy nějakou nehodu?

Dvakrát. Osobák z druhého pruhu mi najel do tahače, měla jsem ho ve slepém úhlu, ale neměl tam co dělat. Odřela jsem mu celý bok, sama jsem si sundala blatník a nárazník. Tohle se mi stalo dvakrát. A pak když jsme jezdili do Itálie, tankovali jsme v Innsbrucku. Jednou jsem si najela špatně ke stojanu a tenkrát jsem ještě nevěděla, že nemůžu točit plný rejď, protože návěs vybočí a vezme zadkem všechno kolem. A to se taky stalo, sundala jsem tankovací stojan. Vyvrátila jsem ho ze země, všude začala stříkat nafta, lidi křičeli a já v kamionu nic netušila, protože jsem nic necítila. Strašný zážitek. Pumpařka ale byla moc milá. Dala jsem jí zelenou kartu, řekla mi, že musí přijet policie, ale vzala mě kolem ramen a řekla: Pojďte, udělám vám kafe, to se stává. Úplně mi kleslo sebevědomí, že stojím jako řidička za nic. Zbytek cesty do Itálie byl nade mnou černý mrak.

Dostala ses někdy k elektrickému tahači?

Občas jo, právě v rámci testování do Autosalonu. Zkoušela jsem Mercedes, taky německé Framo. To má kabinu MAN, ale ve znaku efko jako Framo. Zajímalo by mě, jak se řídí cisterna. Tam je všechno úplně jinak, ale je potřeba mít další speciální zkoušky ADR. To bych chtěla zkusit.

Jaký máš názor na elektromobilitu obecně?

Vadí mi, že se lidem moc cpe: všichni si teď kupte elektroauta! Podle mě by to mělo být spíš pro fanoušky. Zároveň bych v elektroautě nechala projet všechny, kteří je kritizují, aniž by o nich něco věděli. Uživatelsky jsou příjemná, jezdí rychle a jsou tichá. Jela jsem Teslou do Itálie, nebavilo mě časté dobíjení, ale zážitek super.

Sem na letišti jsi ale přijela Fordem Mustang. Jak ho máš dlouho?

Asi čtvrt roku. Splnila jsem si ve čtyřiatřiceti letech sen pátou generací

legendy. Poctivá amerika. Jezdím s ním ale s velkým respektem, nedriftuju, už kvůli gumám a strachu, abych ho někde nerozštípala. Užívám si ten zvuk, houpavou jízdu a rekreaci při rychlé jízdě na rovinkách. Mít pod zadkem plno koní a být v pohodě.

Jaké další sny by sis chtěla splnit?

Vždycky jsem chtěla americký kamion s čumákem. Ten z devadesátek. Kenwortha nebo Peterbilta a dělat v něm třeba zážitkové jízdy. Jenže má složitou převodovku. Stačí udělat jednu chybu, špatně pustit spojku, kamion vystřelí a převodovka se přetrhne. Z toho mám taky respekt. A chtěla bych cestovat. Hodně jsem si toho už ale splnila, projela jsem Evropu v kamionu, testuju auta, jsem youtuberka, která lidem zprostředkovává svoje zážitky, mám svůj byt a Mustanga. To je docela dobrý, ne?



SOUTĚŽ O MERCH KAMIOŇAČKY AMAZONKY TRUCK

Vyluštěte křížovku a vyhrajte tričko, mikinu nebo čepici.



Amazonka Truck radí: Když na mě v noci padla únava, nemohla jsem jet dál a náklad nedovezla včas, táta mi vždycky říkal: (více v tajence).

POMŮČKA: APIS PLUČAR POŠEPT	HLJNĚNÝ DŽBAN (nářečně)	ČELEĎ CHUDO- ZUBÝCH SAVCŮ	POSVÁTNY EGYPTSKÝ BYK	VEŠKERÉ VĚCI	MOJI	ODSTRA- NĚNÍ PORUCHY	* HRA S ČÍSLY POŘÁDEK	PRAČOV- NÍCI	TYČ VOZU	ZKOUŠKA	MOZOL	* CHEMICKÝ PRVEK BOMBA	ŠARVÁTKA	ZKRATKA RYCH- LOSTNÍ ZKOUŠKY	SVLÉKATI SE	VĚTŠÍ SÍDLA
LETMO																
1. DÍL TAJENKY																
SDRUŽENÍ					OCHOTNÉ ŠTVANICE				JESKYNĚ					ZKRATKA HORŠKÉ SLUŽBY RUSKÁ VES		
NĚCO				PLAŽI JIHO- AMERICKÝ STÁT					NA TO MÍSTO				ZKRATKA SATELITU OBYVATEL BASKICKA			
POVZDECH			PĚSTOVÁNÍ DOMÁCKY DAGMAR							TAŠKA						
NEJBLIŽŠÍ PŘIBUZNÍ										* KUS DŘEVA		HAJDY ANGLICKY „MIMO“				OSAHAŤ
* JEŠTĚ LETEC					PNEUMA- TIKA	NÁSTROJ K PSANÍ										
ZAŠEP- TÁNÍ							* BOTY (nářečně)	SIBIŘSKÝ VELETOK	PRIMITIVNÍ ZBRANĚ DEMO- SNÍMEK					ZNAČKA AMERICIA TUK		
JMÉNO ZPĚVAČKY BITTOVÉ				NUŽE BIBLICKÝ STAVITEL ARCHY			PÍCHAT VŘENÍ						MUŽSKÉ JMÉNO HAVRANÍ SKŘEK			
ZNAČKA LITHIA			2. DÍL TAJENKY INICIÁLY ŽUPANICE										CVIK GYMNASTY SPZ TŘEBÍČE			
TLUČENÍM POŠKO- ZOVAT									VYDRŽO- VANÁ MILENKA							
VÁHA					POLNÍ PLOŠNÉ MÍRY											ŮŘEZAT

Správné řešení tajenky z minulého čísla: LITVÍNŮV, MOST, TEPLICE, PRAHA, BRNO, OLMOUC.
Výherkyní je Iveta Kopidolová z Bruntálu.
Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. 3. 2024 na adresu arrevue@arriva.cz.
Výherce získá merch od Amazonky Truck.

O₂ Family



Vykročte správným směrem

Výhodné tarify O₂ Family

500 MB
Neomezené volání do všech sítí,
1,50 Kč / SMS, Nejrychlejší data 5G
199 Kč / měsíc

3 GB
Neomezené volání a SMS
Nejrychlejší data 5G
299 Kč / měsíc

10 GB
Neomezené volání a SMS
Nejrychlejší data 5G
399 Kč / měsíc

Neomezená data
Neomezené volání a SMS
Rychlost 10 Mb/s
599 Kč / měsíc



**+ K tomu navíc
odměna 300 Kč měsíčně
ze společné nabídky
Air Bank a O₂**

Stačí splnit dvě jednoduché podmínky:
• Mít služby O₂ nebo O₂ Family nejméně za 600 Kč měsíčně a platit je z účtu u Air Bank.
• Mít běžný účet u Air Bank, na který vám přijde aspoň 10 000 Kč měsíčně.

Ceny jsou uvedeny s DPH.

Pro využití nabídky:
Získejte přihlašovací kód u svého zaměstnavatele.
Vyplňte objednávku na www.o2family.cz.

Objednávku lze vyřídit na 841 117 118
nebo v O₂ Prodejně.

Zjistit víc



Zajímáte se o železniční dopravu?

Přidejte se k nám!

Právě otevíráme kurz
pro nové strojvedoucí

725 100 725

www.arriva.cz/kariera



arriva