ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

3/2022

VIP cestující

Jan Vondráček

Téma čísla

MLADÁ ARRIVA

arriva a DB company

ARREVUE 3/2022

Obsah

Mládí vpřed!
Nikola, Jan, Adam, Mikuláš a František mají mnoho společného. Pracují pro nás, baví je to a není jim víc než třicet.
6

Celoroční pneu
Celoroční gumy jsou dnes lepší, než bývaly před lety, stále ale jde o kompromisní řešení. Jsou takové gumy vhodné pro vás?
16

Tramvaj do stanice láska
Herce Jana Vondráčka uslyšíte v pražské MHD a systému PID, kde po 26 letech nahradí legendární Dagmar Hazdrovou.
20

Tajemství piva
Příběh piva, které naši zemi proslavilo po celém světě, vám nikde nepředstaví lépe než na prohlídce pivovaru Plzeňský Prazdroj.
22

Náš klenot
Naše dálková Karosa ŠD 11 Tourist v modrobílém provedení září novotou, jako by právě vyjela z továrny ve Vysokém Mýtě.
26

Milé kolegyně a milí kolegové,

s koncem roku většina z nás v životě bilancuje, co se nám povedlo, co se nepovedlo, co jsme mohli udělat lépe a z čeho máme radost. Vždycky když se ohlížím zpět, snažím se vidět to lepší, to hezké a to, co dělá radost nejen v osobním životě, ale i v Arrivě.

Když se tedy podívám jen na poslední měsíce, jsem moc rád, že se nám podařilo nastartovat spolupráci s pardubickou dopravní fakultou, protože v dopravě dlouhodobě chybí nejen řidiči, ale i další odborní pracovníci. Tak jako se snažíme v autoškolách vychovávat nové řidiče a podporovat nábor těch, kteří už mají „déčko“ v ruce, musíme podporovat i další obory, abychom byli konkurenceschopní.

Velkou radost mi dělá také pokračující velký projekt elektrifikace kladenské městské dopravy. Vyhodnotili jsme výběrové řízení na dodavatele 16 elektrobusů a budeme prvním dopravcem v republice, který bude provozovat osm kloubových elektrobusů. Radost mi dělá i to, že jsme v první vlně výběrových řízení na dopravce ve Středočeském kraji byli úspěšní a většinu jsme obhájili. Je před námi ale v tomto procesu ještě hodně úsilí a hodně práce.

Je za námi další turbulentní rok, udělejte si proto čímkoliv a kdykoliv radost. Kupte si výbornou kávu a vychutnejte si ji, zasmějte se s dětmi a přáteli nebo se před Vánoci sejděte s kolegy a popovídejte si jinak než jen pracovně.

Užijte si vánoční svátky a do nového roku vykročte pravou nohou. Buďte zdrávi a mějte dobrou náladu!

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

ČASOPIS ARREVUE **Vydavatel:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. prostřednictvím LUOVA PUBLISHING, s.r.o. **Kontakt:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8 **E-mail:** arrevue@arriva.cz **Grafika a sazba:** Filip Konečný **Foto:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., Shutterstock a fotografové uvedení uvnitř čísla
Toto číslo vychází v prosinci 2022. Další číslo vyjde v květnu 2023.

ALEŠ NOVÁK

Specialista provozu Arriva vlaky

Text: Tomáš Wehle
Foto: archiv Aleše Nováka

Rád prý pomáhá posouvat věci k lepšímu. „Mám se ještě hodně co učit. A naštěstí v Arrivě mám od koho,“ říká Aleš Novák.

Představte si, že jste ministrem dopravy. Kterou věc byste řešil jako první?
Když to trochu odlehčím, tak asi to, abych se z toho nezbláznil. Snažil bych se obklopit lidmi, kteří mají podobné názory na dopravu a kteří jsou odborníky ve svých oborech. Z dopravního hlediska by to ale asi byla už zmíněná vysokorychlostní železnice. Už nyní je rychlejší vlakem z Berlína do Vídně objet Česko přes Německo a Rakousko, ačkoliv je to o 200 kilometrů delší. Proto je potřeba dostat českou železnici do 21. století, aby nám pomyslný vlak úplně neujel.

Doprava prolíná celým vaším životem. Už na gymnáziu jste spolupracoval s odborem dopravy v Třebíči, později jste organizoval oslavy 60 let MHD ve městě, napsal jste k tomu knihu. Kdy vás tento obor začal zajímat?
Když jsem byl malý, chodili jsme na nádraží mávat vláčkům. Potom jsem se díky rodině seznámil s řidiči autobusů v Třebíči, což se naplno projevilo, když mi bylo asi 12 let. Pokračovalo to tím, že jsem s nimi jezdil v autobusech na linkách po městě. Od té doby už se to moc nezměnilo. Několik let jsem brigádně pracoval jako stevard v autobuse, díky čemuž jsem na provoz nahlédl zase trochu jinak a také jsem se dostal do mnoha krásných měst Česka i Evropy. Před rokem a půl jsem se pak přesunul ze silnic na koleje.

Máte na starosti především koordinaci činností mezi provozním a technickým úsekem. Jak si to mám představit?

„Železnice má velký potenciál. Je pravda, že komfort se za posledních několik let výrazně zvýšil, ale je potřeba ji posunout dál.“

Do práce chodím zpravidla mezi šestou a sedmou hodinou, abych měl čas zjistit, co je nového v provozu. Dvakrát týdně zpracováváme s výkonným ředitelem směnový plán, který koordinuje činnosti z provozního a technického hlediska. Zjednodušeně řečeno, plánujeme údržbu vozidel, servisní zásahy, technické prohlídky nebo i úpravy vybraných směn tak, aby činnosti probíhaly co možná nejefektivněji. Kromě provozně-technických věcí se podílím i na nastavování procesů, pojištění vozidel nebo problematice BOZP.

Co konkrétního se vám podařilo v Arrivě zlepšit?
Řadu věcí. Třeba sjednotit a vylepšit vizuál našich jednotek, zpřehlednit a doplnit Knihu vozidla včetně manuálů, příruček a nářadí pro strojvedoucí nebo vytvořit aplikaci na on-line hlášení závad na vozidlech pomocí QR kódu. Dále zautomatizovat systém plánování údržby a oprav jednotek pomocí tzv. strojového grafikonu nebo rozšířit vybavení dílenských pracovišť pracovními pomůckami včetně využití kvalitnějších ochranných oděvů.

Co vás na práci u nás nejvíce baví?
Různorodost. Baví mě, že netrávím veškerou pracovní dobu v kanceláři, ale pohybuji se i po našem depu nebo provozních oblastech. Tím člověk neztrácí kontakt s realitou a dostane se i k manuální práci včetně oblíbeného přehazování výhybek v depu. Jsem také rád za tým lidí, se kterými spolupracuji. Jsou zde nejen mladí lidé, se kterými hledáme inovativní řešení pro automatizaci procesů za pomoci moderních technologií, ale také schopní a zkušení manažeři a provozní zaměstnanci.

Předpokládám, že s vaším vzděláním, zkušenostmi a nasazením byste rád někdy zamířil ještě výš. Co by vás lákalo?
Konkrétní představu nemám. Ale typ práce, kterou nyní dělám, mě baví. Rád pomáhám posouvat věci k lepšímu. Zajímá mě i problematika územního plánování a takzvaných chytrých měst (smart city). Nebráním se tedy ničemu. Mám se ale ještě hodně co učit. A jsem vděčný, že mám od koho.

Jaký je podle vás stav železniční dopravy v Česku? A co by jí pomohlo?
Železnice má velký potenciál. Je pravda, že komfort se za posledních několik let výrazně zvýšil, ale je potřeba ji posunout dál, především z hlediska infrastruktury. Železnice je na určitých místech pomalá, stanice a zastávky jsou nevhodně umístěny, a tím je nekonkurenceschopná. V posledních letech nás trápí také velké množství výluk, které v některých případech nebyly úplně šťastně řešeny. Z mého pohledu je také třeba důkladně vyhodnotit, kde má provoz mašinek smysl. Budoucností železnice v Česku jsou určitě vysokorychlostní tratě.

Angažujete se v komunální politice. Co vám tahle práce přináší?
Komunální politika mi dává zkušenosti z hlediska jednání s lidmi, argumentace, ale i kritického myšlení a nutnosti si vyhledávat a ověřovat informace. Také mám možnost nahlédnout na problematiku fungování (nejen) dopravy zase z jiného pohledu. Ať už z hlediska úředních postupů, či zákonů, předpisů a vyhlášek. V neposlední řadě jsem díky politice poznal spoustu slušných, schopných a inspirativních lidí, kterých si vážím.

Elektrobusová revoluce na Kladně

Vybrali jsme dodavatele 16 nových elektrobusů pro provoz na linkách MHD Kladno. Zároveň jsme zprovoznili další dva dobíjecí stojany v našich garážích a na další infrastruktuře, kterou je potřeba do roku 2024 vybudovat, pracujeme.

Pro linku MHD 606 Oaza – náměstí Svobody – Energie jsme ve výběrovém řízení poptávali osm elektrobusů standardní délky a dalších osm kloubových elektrobusů pro linku 603 s trasou Oaza – Hřbitovy. Do soutěže se přihlásili čtyři výrobci. Jako vítěz z ní vyšel výrobce SOR Libchavy, který nabídl pro kategorii vozů standardní délky vozidla NS 12 electric a pro kategorii velkokapacitních vozů elektrobus s označením NS 18 electric. Celkem za ně zaplatíme přes 232 milionů korun.

První v Česku

Obvyklý elektrobus má troje dveře a nabízí 34 míst k sezení a 72 míst k stání. Kloubový elektrobus je čtyřdveřový, využít ho může až 48 sedících lidí a dalších 102 stojících cestujících. Právě s osmi kloubovými elektrobusy budeme prvním dopravcem v republice, který bude takové vozy a v takovém počtu provozovat. Elektrobusy budou vybaveny podle standardů pro městskou dopravu v Kladně a pohánět je bude asynchronní motor s maximálním netto výkonem 160 kilowattů u obvyklého provedení, kloubový vůz má motor s výkonem 240 kilowattů.

Na pořízení 16 elektrobusů žádáme o spolufinancování z evropských fondů v rámci podpory bezemisní dopravy ve městech, část pořizovací ceny budeme financovat z našich vlastních zdrojů. Součástí záměru elektrizace městské dopravy v Kladně je také vybudování dobíjecí infrastruktury. Stojany pro pomalé noční nabíjení budou umístěny na pozemku sousedícím s elektrárnou, který jsme za tímto účelem odkoupili od kladenského magistrátu.

Elektrobusy budou vybaveny také pantografem pro rychlodobíjení baterií v průběhu dne. Dvě místa pro rychlodobíjení budou v blízkosti konečné linek 603 a 606 u Oazy. Kapacita baterií po nočním dobití zajistí provoz na celou ranní dopravní špičku bez nutnosti dobíjení. V průběhu dne pak budou elektrobusy využívat rychlodobíjení v přestávce mezi spoji na konečné, za každou minutu bude dobita energie na ujetí minimálně dvou kilometrů. Trasy linek 603 a 606 jsou dlouhé devět kilometrů, dobití energie pro jeden pár spojů tak bude trvat asi 10 minut.

Méně času na dobíjení

„Kombinací pomalého nočního a rychlého dobíjení na trase v průběhu dne se minimalizuje čas nutný pro dobíjení. Nebude tak potřeba nasazovat do provozu proti autobusům s klasickým pohonem více vozidel. Zahájení provozu 16 nových elektrobusů a dobíjecí infrastruktury plánujeme na začátek roku 2024," uvádí ředitel ČSAD MHD Kladno Ludomír Landa. a doplňuje: „V našem kladenském areálu jsme zprovoznili další dva stojany pro dobíjení elektrobusů, budeme je totiž potřebovat pro nadcházející rozvoj elektrobusů v kladenských ulicích."

Už na jaře loňského roku přestaly cestující vozit naftové autobusy a do jejich cíle je přepravují už jen nízkoemisní vozy s pohonem na zemní plyn, od loňského září pak i dva elektrobusy. V městské dopravě v Kladně jezdí celkem 52 vozů, 50 je s pohonem na CNG a dva zmíněné elektrobusy značky SOR.

Navázali jsme spolupráci s pardubickou dopravkou

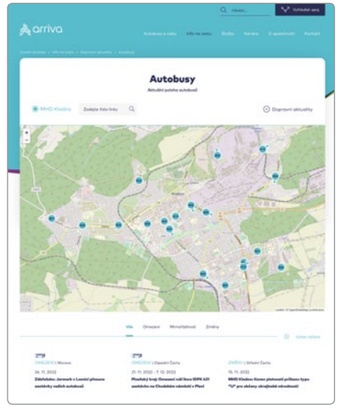
V dopravě chybí nejen řidiči, ale i odborní pracovníci. A tak jako se snažíme vychovávat nové řidiče autobusů v autoškolách, rozhodli jsme se naše vzdělávací aktivity rozšířit i na další v dopravě potřebné pozice a začali jsme spolupracovat s Dopravní fakultou Jana Pernera na Univerzitě Pardubice.

Obchodní ředitel Arriva vlaky Jan Schödlbauer, úspěšný absolvent pardubické dopravky, přišel s nápadem oslovit dopravní fakulty a nabídnout jim spolupráci. Pardubické univerzitě se naše aktivita zalíbila. Z naší původní myšlenky oslovit hlavně studenty IT oborů se záměr rozšířil na všechna odvětví a navíc i do dlouhodobého a kontinuálního cyklu přednášek. Naši odborníci předají své zkušenosti a představí, jak v reálu vypadá a funguje svět dopravní firmy. Generální ředitel Arrivy Daniel Adamka a děkan Dopravní fakulty Jana Pernera Libor Švadlenka proto podepsali vzájemnou smlouvu o spolupráci, která bude pokračovat v podobě tematických přednášek.

Úvodní přednášku obstaral Daniel Adamka. Připomněl naše investice do nákupu nových autobusů i vlakových jednotek, které od roku 2019 do současnosti dosáhly výše přes pět a půl miliardy korun. Řeč přišla rovněž na projekt využití vodíkového nebo bateriového vlaku v našem provozu na rychlíkové lince R14, na kterém spolupracujeme s firmami Čepro a Spolchemie, na systém ETCS nebo elektrifikaci Vlárské dráhy.

Dalšími řečníky na přednáškách už budou lidé z naší společnosti napříč obory se zaměřením přímo na jednotlivé činnosti v dopravní firmě.

Polohy našich autobusů a vlaků v mapě i aplikaci



Po našich vlacích a autobusech jezdících na městských linkách na Kladně jsme rozšířili sledování polohy našich vozidel na všechny vozy.

Vybrali jste si spoj, kterým potřebujete na nádraží. Cestou si ale ještě chcete koupit něco dobrého k jídlu, a tak přemýšlíte, jestli budete mít dost času vybrat si v záplavě pečiva v pekárně. Ať už stojíte na zastávce třeba na Chodském náměstí v Plzni, u Prioru v Přerově, v Třinci, Trutnově nebo na jakékoliv jiné stanici, kde projíždí náš autobus, máte vyhráno. Stačí otevřít naši aplikaci nebo mapu na webu a zjistíte, kde se autobus nachází, jestli jede na čas nebo má drobné zpoždění. Do systému jsou zařazeny všechny naše autobusy, nejen ty v MHD a integrovaných systémech, ale i dálkové z Prahy do Krkonoš nebo Arriva Expressy na všech třech linkách z hlavního města na sever Čech a z Olomouce do Brna.

Stejně jako u vlaků a autobusů MHD Kladno i v tomto případě jde o unikátní řešení, kdy naši počítačoví experti museli vyřešit řadu převodníků mezi jednotlivými systémy. Na hlavní stránce našeho webu vpravo nahoře jsou dvě známé oranžové ikony. První je pro autobusy, druhá pro vlaky. A právě tady si stačí kliknout a rychle se dostanete k poloze spojů v naší mapě. Informace budou brzy k dispozici i v naší mobilní aplikaci Arriva CZ.

Ocenění za zdravotní péči o zaměstnance

Na jaře jsme rozjeli nový benefit s péčí o to nejcennější, co máme – o zdraví. K dispozici je vám díky tomu lékař 24 hodin denně, sedm dní v týdnu. Případné zdravotní problémy tak můžete řešit okamžitě prostřednictvím chatu nebo videa, kdykoli a odkudkoli. Zároveň jsme začali upozorňovat na problém, který způsobuje sedavé zaměstnání.

Nepřítel hemoroid

„Nikomu se o něm nechce příliš mluvit, je to nepříjemné téma, ale přesto jsme se rozhodli ho otevřít, mluvit o něm a vyhlásili jsme mu vlastně boj," říká personální ředitelka Lucia Kunešová. Naše aktivita na tomto poli byla opravdu vidět, stejně jako je vidět každoroční Movember, upozorňující na rakovinu prostaty. Klub zaměstnavatelů nás proto za zdravotní program „Nepřítel hemeroid" ocenil v kategorii cílené zdravotní péče o zaměstnance.

MLÁDÍ VPŘED!

Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

Nikola, Jan, Adam, Mikuláš a František mají mnoho společného. Pracují pro nás, baví je to a není jim víc než třicet.

„Jsme rádi, že k nám míří mladí lidé. Na IT pozicích si ceníme jejich iniciativy a nápadů, se kterými přicházejí. Ve vlacích, autobusech nebo na dílně zase zájmu, který mají o stroje, což je motivuje ke skvělým výkonům," říká naše personální ředitelka Lucia Kunešová.
Sehnat dnes kvalitní absolventy dopravních oborů – ať už středních škol, nebo vysokých – není snadné. Nedostatek pracovní síly proto řešíme třeba spoluprací s Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice. Snažíme se tam najít studenty v oboru veřejné dopravy, ať už se znalostmi IT a dopravních technologií, nebo ekonomiky provozu.
V rámci studia jim nabídneme témata diplomových prací, která budou výhodná i pro naše fungování. Nedílnou součástí spolupráce je naše podpora, konzultace i stáže na pracovištích.
Zároveň jsme rozjeli cyklus odborných přednášek vedených našimi lidmi, kde posluchačům předáváme i poznatky, které řešíme na denní bázi.
Na první přednášce začátkem listopadu představil generální ředitel Daniel Adamka naši firmu, aktuální výzvy i situaci ve veřejné dopravě v Česku. Dalšími řečníky už budou naši lidé napříč obory. Na konci listopadu se o své zkušenosti s IT podělil jeho ředitel Robert Kvarda a do konce roku bude Jiří Valica mluvit i na téma kalkulací v dopravě. Dalšími okruhy budou moderní trendy v autobusové dopravě nebo konstrukce železničních vozidel. Zatímco spolupráce s vysokými školami nám přináší zkušené odborníky, stále postrádáme především řidiče autobusů. Podle Lucie Kunešové devatenáctiletí středoškoláci, kteří ukončí vzdělání, řídit nemohou.
„A do 21 let je ztrácíme. V tomhle případě byla nápomocná povinná vojenská služba, odkud se mladí muži vraceli s potřebným řidičským oprávněním," říká a dodává, že samozřejmě jako firma nabízíme rekvalifikační kurzy pro řidiče.
Naši zaměstnanci mají k dispozici celou řadu benefitů, kterých si váží. Našich „pět statečných", s jejichž příběhy se seznámíte dále v článku, si pochvaluje především zaměstnanecké jízdné nebo stravenkový paušál. Kromě toho mají možnost získat tankovací kartu nebo služební mobil.
Důležitým benefitem je ale podle Lucie Kunešové i lidský přístup. Našim zaměstnancům dáváme prostor, aby sami přišli s nápadem nebo se zlepšením, ptáme se jich, jak se mají, jestli je něco netrápí.

Nikola (22) – průvodčí

Každý den je jiný

Vlakem sice jezdila v dětství ráda na výlety, ale jak sama říká, nikdy nebyla žádný „šotouš". Přesto teď dvaadvacetiletá Nikola Brzoňová teď pracuje jako průvodčí v Tanvaldu. A neměnila by. Koleje jí přirostly k srdci stejně jako parta kolegů.
Vystudovala zahradnickou školu a výhybku přehodila ve chvíli, kdy na dráze začalo pracovat mnoho jejích známých. „Chtěla jsem vyzkoušet něco nového a zároveň vystoupit ze své komfortní zóny. Před dvěma lety jsem zkusila jít na pohovor a ono to vyšlo," vzpomíná Nikola.

„Chtěla jsem vyzkoušet něco nového a zároveň vystoupit ze své komfortní zóny."

Nejčastěji jezdí na lince z Tanvaldu do Prahy nebo Železného Brodu. Její nejmilejší je ale trasa Ústí nad Labem – Liberec, kde si užívá přírodu. V okolí Kryštofova Údolí jezdí vlaky mnoha tunely a po krásných viaduktech.
Jako průvodčí se stará samozřejmě o cestující, jejich jízdní doklady i pohodlí. Mnohokrát zažila jejich pláč i smích, stejně jako nepříjemné situace, kdy bylo z vlaku nutné společně se strojvedoucím vyvést opilce. „Ne vždy je to jednoduché, zkrátka jako každá jiná práce s lidmi," říká s úsměvem.

Čeho si na své práci ceníte?
Důvěry společnosti. Přestože jsem na začátku neměla jako průvodčí žádné zkušenosti, přijali mě. Pak jsou to určitě kolegové. Stali se z nás dobří přátelé, i když jsme věkově docela různorodí. Jezdíme společně na vodu, chodíme na bowling, do kina a teď plánujeme i návštěvu vinného sklípku.

Máte nějakou zajímavou historku z vlaku?
Jsem tu dva roky a za tu dobu se mi přihodilo takových věcí, že by to vydalo na malou knížku. V téhle práci se vám nestane, že by začala být stereotypní. I když jezdíte pořád tu samou trasu, je to každý den jiné. To mě na tom baví nejvíc.

František (23) – řidič autobusu

Oceňuji dohodu

František Šramota je srdcař. Řidičů autobusů je, jak všichni víme, napříč republikou nedostatek. František má ale autobus dokonce vytetovaný na předloktí a řídit ho bylo už jeho dětským snem. Srdce ho dovedlo z Liberce do Mladé Boleslavi za přítelkyní, a protože měl chuť projet se autobusem dál než po centru města, jeho cesta zamířila k nám.
Na práci si nejvíce cení týmu dispečerů, se kterými je možné se kdykoli dohodnout. Protože je František po operaci nohy, mnohem více mu vyhovují vozy s automatickou převodovkou. Ty mu zatím nikdy nebyl problém přidělit.
„Když byl k dispozici pouze manuál, hledali alespoň autobus, který měl řazení snazší a méně namáhavé. Taky jsem si přál vyzkoušet noční směnu a i to mi dispečeři umožnili," pochvaluje si František a jako další vstřícný krok zmiňuje hned splnění svého snu, aby mu byl přidělen spoj na lince spojující jeho rodný Liberec s hlavním městem.
„Při jízdě se ve vzpomínkách vracím na úplný začátek své řidičské kariéry a jízdu autobusem si naplno užívám," dodává.

Lákaly vás stroje už od dětství?
Ano a velmi. Hodně mě v dětství zajímaly vlaky. Dodnes s nostalgií vzpomínám na chvíle, kdy mě rodiče brali na nádraží sledovat průjezdy vlaků. Ovšem čím starší jsem byl, tím víc mě to začalo táhnout na silnice a za volant. Autobus se stal mým největším snem a cílem. A povedlo se.

Adam (26) – mechanik

Práce je náročná, ale mám ji rád

Když letos v červnu nastupoval k nám, neměl s kolejovými vozidly žádnou zkušenost. Kolegové se ale automechanika Adama Doležala hned od prvního dne ujali, provedli ho chodem a vybavením dílny a pomohli se zapracováním.
„Pro moji práci je dobrý kolektiv nutností. Trávíme spolu dvanáct hodin v kuse a musíme spolupracovat jak při montáži těžkých a objemných dílů, tak při diagnostice závad," říká šestadvacetiletý mechanik, který ve volném čase rád rybaří, chodí do přírody nebo čte.

„Pro moji práci je dobrý kolektiv nutností. Trávíme spolu dvanáct hodin v kuse."

Náplní jeho práce je oprava drobností, například nefunkčního osvětlení nebo utržených stolků, ale také diagnostika a odstranění závad na elektroinstalaci, výměna větších dílů, třeba motorů, nebo výjezdy k poruchám servisní dodávkou. „Práce je to občas fyzicky náročná, často špinavá a musí se u ní přemýšlet. Je ale uspokojující, když vidím odjíždět vlak po servisu a vím, že na tom mám svou zásluhu," přiznává.
Na svém zaměstnavateli oceňuje především to, že umí pochválit za dobře odvedenou práci a také že se pravidelně snaží zlepšovat pracovní podmínky, například nákupem kvalitnějšího vybavení na dílnu nebo zřízením nové jídelny. A přestože si s kolegy všímá, že pracovní zázemí prochází inovacemi, zaslouží si podle něj ještě o něco větší investici. „Jinak bych změnil akorát snad pracovní obuv," dodává.

Co vás na práci u nás baví?
Je to práce, při které musím přemýšlet, být manuálně zručný a ochotný se učit novým věcem. Rozhodně mi nehrozí stereotyp. Naopak se můžu neustále

rozvíjet a mám možnost kariérního růstu. Vyhovuje mi i režim krátkého a dlouhého týdne.

Jaké máte vztahy s mistrem dílny?
Náš dílenský mistr je opravdu člověk na svém místě. Naše mašiny zná jako svoje boty a pozná, kdo má vlohy pro jakou činnost, a podle toho rozděluje práci. Když si s něčím nevím rady nebo chci jen konzultovat pracovní postup, vždy mi poradí, když má čas. Navíc neztrácí smysl pro humor, ani když se dostaneme do časového presu.

Mikuláš (23) – programátor

Umělá inteligence by pomohla

Na pozici programátora nastoupil Mikuláš Heinz teprve před dvěma měsíci. Pochvaluje si dobrý pracovní kolektiv a také to, že by se jeho znalosti, které čerpá při studiu umělé inteligence, mohly využít pro další plánované projekty. V současnosti se podílí na dvou, které jsou už dva roky v chodu a nyní se dokončují. Jedná se o jízdenkový automat a prodej jízdenek na vlakových zastávkách a ve stanicích, například ve Zlínském kraji.

„Docela často si napíšu vlastní program, abych si ulehčil nějakou opakující se práci. Jsem docela líný člověk.“

Ve volném čase rád odpočívá. Není proto divu, že ho baví vytvářet chytré věci, které mu šetří čas. „Docela často si napíšu vlastní program, abych si ulehčil nějakou opakující se práci. Jsem docela líný člověk," přiznává sebekriticky náš programátor.
V kolektivu je spokojený a s náplní práce také. Jediné, co by změnil, jsou korporátní školení. „Už maminka mě kdysi učila, že krást se nemá. Přijde mi to zbytečné připomínat v rámci interaktivního e-learningu. Pokud to někoho rodiče nenaučili, nemyslím si, že školení ho osvítí a krást přestane," tvrdí Mikuláš.
Kromě práce ho baví také běhání, škola, kamarádi a hudba. Rád čte knihy od Daniela Hradeckého nebo přepisy divadelních her od Martina McDonagha a poslouchá debaty. „Jinak také přemýšlím třeba nad tím, jak ukončit hlad ve světě," dodává.

Čím vás zaujala práce u nás?
Projekt, který mi kolegové na pohovoru ukazovali, mi přišel hodně zajímavý. Navíc mi vyšli vstříc s flexibilní pracovní dobou. Studuji ještě umělou inteligenci na Fakultě informatiky Masarykovy univerzity v Brně. Do práce také není problém chodit o něco později než v devět a odpoledne odcházet jako poslední. Rád si totiž ráno přispím.

Změnil byste ve firmě něco?
Bylo by dobré zaměřit se na vývoj umělé inteligence v oblasti řízení dopravních prostředků. Jednak by to vyřešilo problém s nedostatkem řidičů, jednak je to nevyhnutelná budoucnost, na kterou je dobré být připraven a nesnažit se pak jen dohnat ostatní hráče.

Jan (30) – strojvedoucí

Vlak není dobré brát na lehkou váhu

V čele vlaku jezdí třicetiletý Jan Junek už osm let, z toho tři roky u nás.
K povolání ho možná, stejně jako některé jeho kolegy, nalákala láska k dopravě a vlakům obzvlášť. Má za sebou střední školu v Českých Velenicích zaměřenou také na železniční obory. Jeho práce ho baví, a proto ani časté brázdění trasy Praha – České Budějovice nepovažuje za jednotvárné. „Pořád se něco děje, a navíc musím přiznat, že práce je pro mě obrovským koníčkem," říká strojvedoucí.
Jeho povolání vyžaduje velkou zodpovědnost. Vlak vnímá jako silný stroj, který dlouho brzdí, může způsobit velké neštěstí, a proto není radno jej brát na lehkou váhu. Diví se především řidičům aut, kteří mnohdy nerespektují výstražná zařízení a vjedou na přejezd. Ke kolizi s nimi zatím naštěstí nedošlo. Kromě nepříjemných situací má Jan na svědomí i jeden zachráněný život – kočky, která seděla uprostřed kolejí. Společně s průvodčí jí pomohli a převezli na záchrannou stanici. S dalšími kolegy pak dokonce vybírali peníze na její operaci, protože byla těžce zraněná.

Čím vás zaujala práce u nás?
Především možností kariérního postupu. Na svém zaměstnavateli oceňuji flexibilitu a chuť se rozšiřovat. Doufám, že se v budoucnu podívám jako strojvedoucí na nějaké nové a zajímavé tratě.

Změnil byste ve firmě něco?
Změnil bych zázemí pro provozní zaměstnance a pokusil se vylepšit údržbu strojů, která je stěžejní pro naše fungování. Určitě chci ale pro firmu pracovat dál. I když je to někdy náročné, pořád jsme společnost, která roste.

„Na zaměstnavateli oceňuji flexibilitu a chuť se rozšiřovat. Doufám, že se v budoucnu podívám jako strojvedoucí na nějaké nové a zajímavé tratě.“

DOPRAVNÍ ŠKOLY V ČESKU

Text: redakce
Ilustrace: Shutterstock

Zajímá vaše děti doprava? Podívejte se, na kterých středních a vysokých školách v Česku může studovat váš budoucí autoelektrikář, karosář, logistik, specialista bezpilotních systémů, autotronik nebo dopravní inženýr.

STŘEDNÍ ŠKOLY

Praha
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1
- Střední průmyslová škola dopravní, Praha 5
- Střední odborná škola logistických služeb, Praha 9
- Střední škola automobilní a informatiky, Praha 10
- Střední škola elektrotechniky a strojírenství, Praha 10

Středočeský kraj
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Kladno
- Střední odborná škola informatiky a spojů a Střední odborné učiliště, Kolín
- Integrovaná střední škola technická, Benešov
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Beroun-Hlinky
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Neratovice
- Střední průmyslová škola, Mladá Boleslav
- Škoda Auto, Střední odborné učiliště strojírenské, Mladá Boleslav
- Střední škola služeb a řemesel, Stochov
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště dopravní Časlav

Ústecký kraj
- Střední průmyslová škola, Ústí nad Labem
- Severočeská střední škola, Ústí nad Labem
- Vyšší odborná škola a Střední odborná škola, Roudnice nad Labem
- Střední odborná škola LIVA, Most
- Střední škola technická, Most
- Střední průmyslová škola a Střední odborná škola gastronomie a služeb, Most
- Střední škola technická, gastronomická a automobilní, Chomutov
- Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní, Děčín
- Vyšší odborná škola, Střední průmyslová škola a Střední odborná škola, Varnsdorf

Plzeňský kraj
- Střední škola informatiky a finančních služeb, Plzeň
- Střední průmyslová škola dopravní, Plzeň

Jihočeský kraj
- Vyšší odborná škola, Střední průmyslová škola automobilní a technická, České Budějovice
- Vyšší odborná škola a Střední škola, České Budějovice
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Jindřichův Hradec
- Střední škola, České Velenice
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Písek

Královéhradecký kraj
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Hradec Králové
- Střední škola hotelnictví, řemesel a gastronomie, Trutnov

Pardubický kraj
- Střední škola řemesel a služeb Pardubice
- Střední škola technická a dopravní Gustava Habrmana Česká Třebová
- Střední škola automobilní Holice
- Střední škola zahradnická a technická Litomyšl

Liberecký kraj
- Střední škola strojní, stavební a dopravní, Liberec II
- Střední škola a Mateřská škola, Liberec

Moravskoslezský kraj
- Střední škola technická a dopravní, Ostrava-Vítkovice
- Obchodní akademie a Střední odborná škola logistická, Opava
- Střední odborná škola, Frýdek-Místek
- Střední průmyslová škola a Obchodní akademie, Bruntál
- Střední škola, Bohumín
- Střední škola Odry

Olomoucký kraj
- Střední škola logistiky a chemie, Olomouc
- Střední odborná škola Nové Město na Moravě
- Waldorfská střední škola Olomouc
- Střední škola automobilní Prostějov

Jihomoravský kraj
- Střední škola informatiky, poštovnictví a finančnictví Brno
- Integrovaná střední škola automobilní Brno
- Střední průmyslová škola Edvarda Beneše a Obchodní akademie Břeclav
- Střední škola dopravy, obchodu a služeb Moravský Krumlov

Zdroj: www.stredniskoly.cz

VYSOKÉ ŠKOLY

Praha
- Fakulta dopravní, České vysoké učení technické v Praze
- Fakulta stavební, České vysoké učení technické v Praze
- Fakulta elektrotechnická, České vysoké učení technické v Praze
- Fakulta strojní, České vysoké učení technické v Praze
- Vysoká škola obchodní v Praze, Panevropská univerzita
- Technická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze
- Vysoká škola logistiky, Praha 8

Brno
- Fakulta strojního inženýrství, Vysoké učení technické v Brně
- Agronomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně
- Fakulta stavební, Vysoké učení technické v Brně
- Ústav soudního inženýrství, Vysoké učení technické v Brně

Ostrava
- Fakulta stavební, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava
- Fakulta strojní, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava

Pardubice
- Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

České Budějovice
- Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích

Zdroj: www.vysokeskoly.cz

POMÁHÁME

Text: redakce
Foto: archiv Arrivy

Už osmým rokem umožňujeme všem našim zaměstnancům, aby se jednou ročně ucházeli o finanční podporu na neziskové projekty, na nichž se sami aktivně podílejí. Vloni jsme podpořili deset z nich necelými 230 tisíci korunami.

Skauti se otevřeli veřejnosti
Skauti z Hlinska se kromě vlastní činnosti snaží nabízet smysluplně strávený čas i široké veřejnosti, především rodinám s dětmi. Vloni s pomocí otce jedné ze skautek, našeho zaměstnance Miroslava Kadidla, získali finanční podporu v programu Arriva Granty 2021 ve výši 30 tisíc korun na projekt Otevření skautského domova široké veřejnosti.
„Díky finanční podpoře se nám podařilo dovybavit skautskou klubovnu funkčním a bezpečným mobiliářem, konkrétně novými židlemi a podložkami tatami. Zkvalitníme proto stávající činnost střediska, a to nejen pravidelné schůzky, přespávací akce nebo porady vedení, ale zejména činnost nově vzniklého oddílu nejmladších členů, tedy předškolních dětí," popisují vedoucí skautského střediska Skála Hlinsko Roman Hampejs a jeho zástupkyně Martina Lukášková.

Pomoc lidem s postižením
Klíč – centrum sociálních služeb v Olomouci poskytuje prostřednictvím sociálních služeb podporu a pomoc lidem s mentálním postižením, popřípadě kombinovaným s tělesným či smyslovým postižením, ale i s poruchami autistického spektra nebo s problémovým chováním. Mimo jiné také dlouhodobě spolupracuje s naším zaměstnancem Jiřím Prázdným, jehož dcera dělala v Klíči dobrovolnici. Díky jeho aktivitě centrum uspělo v několika grantech vypsaných Arrivou.
„Letos jsme obdrželi finanční dar ve výši 20 tisíc korun, který jsme použili na nákup prostředků pro výrobu zahradních prvků sloužících k rozvoji prostorového vnímání a hrubé motoriky. Naši klienti nyní využívají kladinu, haptický chodník, zahradní zvonkohru nebo dřevěné skládačky," přibližuje využití grantu Pavel Maráček, vedoucí domácnosti pro děti domova pro osoby se zdravotním postižením Petrklíč – pracoviště Nové Sady.

Ateliér pro montessori třídy
V Liberci pomohly naše granty vybavit výtvarný a rukodělný ateliér pro montessori třídy na Základní škole 5. května. „Montessori pedagogika je vázána na praktický život a běžné činnosti. Dovybavením ateliéru tuto myšlenku naplňujeme a pro děti vytváříme připravené prostředí, ve kterém realizují své výtvarné a praktické činnosti," představuje projekt náš zaměstnanec Jiří Valica.
Ateliér je určen žákům první až šesté třídy. Děti zde například tvoří některé pomůcky v duchu montessori pedagogiky, věci pro své projekty nebo akce žákovského parlamentu. „Prostředky z Arriva grantu byly použity na vybavení dílny výškově nastavitelnými stoly, výtvarnými potřebami a úložnými prostorami pro ně. Díky tomu mohou u stolů pohodlně pracovat zároveň mladší i starší děti," říká Jiří Valica. Mezi další plány Spolku rodičů a přátel ZŠ Montessori Liberec patří dovybavení ateliéru několika šicími stroji a 3D tiskárnou.

Lepší skautská kuchyň
V malebném prostředí Jeseníků, ve vesničce Pocheň mezi Vrbnem pod Pradědem a Bruntálem, se nachází skautská základna Pocheň. I tam vloni putovaly peníze z našich grantů, konkrétně na rekonstrukci kuchyně. „Zakoupili jsme nový velký sporák, který nahradil dva standardní sporáky z 80. let minulého století. Všichni kuchaři si zatím práci na něm pochvalují. Další část peněz jsme vyčlenili na systém na uskladnění nádobí. Zakoupili jsme materiál a vlastnoručně vyrobili regály. V současnosti jsou hotové, chybí jen instalace. Chtěli bychom totiž kuchyni ještě vymalovat," přibližuje nejbližší plány správce základny Pocheň Tomáš Krejčí alias Tomík.

Arriva granty 2022

Letos jsme vybrali a částkou **123 500 korun** podpoříme tyto čtyři projekty:

Letní tábor Pathfinder 2023
Václav Srb, průvodčí

Nákup vybavení na běžkování dětí se sluchovým postižením
Jaroslav Hanzlík, řidič autobusu

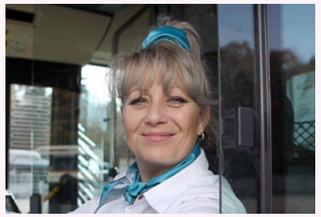
Výstavba dětského hřiště u fotbalového hřiště
Martin Abrahám, manažer provozní oblasti

Obnova táborového vybavení
Petr Kuřátko, strojvedoucí

NEJČASTĚJŠÍ JMÉNA U NÁS VE FIRMĚ

Jana, Hana, Jiří, Petr, ale také Horymír nebo Sretko. Podívejte se na nejčastější i zcela ojedinělá ženská a mužská jména našich zaměstnanců.

Ženy

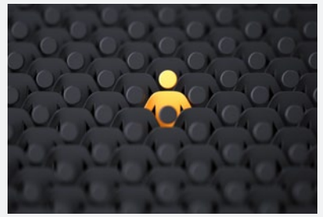


1. Jana … 34
2. Hana … 23
3. Lucie … 22
4. Jitka … 18
5. Kateřina … 18
6. Lenka … 17
7. Eva … 14
8. Alena … 12
9. Michaela … 12
10. Renata … 12

Muži

1. Jiří … 207
2. Petr … 195
3. Jan … 155
4. Pavel … 140
5. Martin … 137
6. Jaroslav … 127
7. Josef … 122
8. Tomáš … 117
9. Milan … 109
10. Miroslav … 102

Netradiční



Nebojša
Lachezar
Sretko
Lyenur
Wieslaw
Horymír
Aurel
Avila
Lucián
Nail

440 Tolik našich zaměstnanců má unikátní křestní jméno.

JEDNY BOTY NA CELÝ ROK

Text: Jan Markovič
Foto: Unsplash

S přicházející zimou řešili motoristé přezutí svého vozu. Někteří ale nemuseli, jezdí totiž na celoročních gumách. Ty jsou dnes lepší, než bývaly před lety, stále ale jde o kompromisní řešení, shodují se odborníci. Jsou takové gumy vhodné pro vás?

Když si pneumatikářská a technologická společnost Continental před časem zadala průzkum mezi majiteli osobních aut v Česku, dočkala se překvapivého výsledku. Třetina dotazovaných zmínila, že už uvažovala o celoročních pneumatikách. Má to jednoduché důvody. Lidé ušetří peníze, protože jim stačí jedna sada pneumatik. No a pak také čas – jednoduše proto, že s vozem nemusí do pneuservisu.
„Lidé už k nim nemají tak velkou nedůvěru jako dřív. Také platí, že celoroční gumy byly před deseti lety jiné než dnes. I proto můžeme v posledních třech letech hovořit o obrovském nárůstu prodejů těchto pneumatik," vysvětluje Pavel Pachman, odborník na pneumatiky a vydavatel magazínu Tyres & Equipment.
Podotýká ale, že nárůst o desítky procent je spojen s faktem, že se prodávaly v malých číslech, a v porovnání se sezonními plášti to platí i dnes. Zatímco zimních a letních gum se udají v Evropě miliony, v případě celoročních jde spíš o statisíce. To s sebou ale nese výhodu – nebojí se jich už ani velcí značkoví výrobci.

Není se čeho bát

Celoroční pneumatiky musí fungovat v zimě i v létě, z logiky věci tedy vyplývá, že jsou kompromisem. Zjednodušeně řečeno, v létě zatáčejí hůř než letní a v zimě hůř než zimní. Platí to i pro brzdnou dráhu, hlučnost (v letním provozu) nebo spotřebu.
„Celoroční gumy mají ale už dnes standardní opotřebení, protože na rozdíl od zimní gumy nemají hlubší vzorek nebo typické lamely. Vše samozřejmě záleží na stylu jízdy, ale průměrně by neměly mít problém zvládnout 30 tisíc kilometrů," dodává Pachman s tím, že jde rozhodně o lepší řešení, než když si řidič nechá na svém voze po celý rok nazuté zimní pláště a jezdí s nimi třeba i uprostřed horkého léta.
Celoroční pneumatiky mohou díky označení M+S na silnice opravdu po celý rok, a to i za zimního počasí.
„Některé lepší modely mají dokonce známé označení s vyobrazením alpských štítů. Není se čeho bát. I když jde o kompromis, je to stále bezpečná pneumatika," dodává odborník.
Užití celoročních pneumatik je tedy v pořádku a řidič nebude mít problémy ani s policií, ani s pojišťovnou v případě nehody za zimního počasí. Experti na bezpečnost přesto nedoporučují s celoročními pneumatikami vyjíždět do vyloženě zimních podmínek.
„Upřímně, považuji to trochu za šetření na špatném místě. Pneumatika je přece náš jediný fyzický kontakt s vozovkou. Když si lidé pořídí nevhodné gumy, může být jejich auto vybaveno sebelepšími bezpečnostními systémy a asistenty, ale ty pak dobře nefungují. Jsem osobně zastáncem přezouvání, v jedněch botách přece také nechodíme po celý rok," podotýká bezpečnostní expert a bývalý člen organizace Besip Jan Pechout.

Výhody a nevýhody celoročních pneumatik

+ finanční úspora (lze je používat celou sezonu)
+ odpadají strasti se správným uskladněním druhé sady
+ pomalejší zastarávání
+ lepší jízdní vlastnosti při nečekaném vývoji počasí (např. v dubnu)

– pouhý kompromis mezi letním a zimním obutím
– nižší bezpečnost provozu
– nižší nájezd než letní pneu

Navíc připomíná, že dnes už neplatí tak často skloňované „pravidlo čtyř", tedy čtyři stejné zimní pneumatiky, s hloubkou dezénu čtyři milimetry a maximálně čtyři roky staré. „První dvě pravidla platí, nicméně dnešní pneumatiky jsou už kvalitní a troufám si říct, že řada značkových plášťů vydrží déle než čtyři sezony, takže se není potřeba bát neustálých investic," dodává Pechout.
Oba experti se ale shodují, že existují případy, kdy si lze použití celoročních pneumatik ospravedlnit a kdy dává smysl. „Rozhodně bych takovou pneumatiku nedoporučil nikomu, kdo si chce v létě udělat rodinnou dovolenou k moři. A už vůbec ne někomu, kdo by naopak v zimě chtěl vyrazit do hor třeba za lyžováním. V obou případech jde opravdu o nevhodné obutí a je bezpečnější volit sezonní vzorky. Nicméně celoroční pneumatiky jsou vhodné třeba pro druhé auto do domácnosti, se kterým se počítá hlavně v městském provozu, kde nehrozí obtížnější provozní podmínky. Tam by to neměl být problém," vysvětluje Pachman. A Pechout souhlasí: „Když žijete ve vnitrozemí a nikam moc nevyjíždíte, proč ne!?"

Které celoroční pneumatiky vybrat?

Ačkoliv se celoroční pneumatiky vyrábí už od konce 70. let, v testech autoklubů se objevují mnohem méně než zimní a letní pláště, což je dáno menším zájmem o ně. Například německá organizace ADAC, která každoročně prověřuje hned několik velikostí sezonních plášťů, naposled testovala celoroční gumy v roce 2020. Šlo o rozměr 235/55 R17, který ale může být i dobrým vodítkem pro ty, kdo potřebují pro své auto jinou velikost.
ADAC hodnotí pneumatiky přísně a uděluje známky jako ve škole.
U plášťů kontroluje řadu parametrů, přičemž každý má jinou váhu v celkovém hodnocení. Jde například o chování na suchu (15 procent hodnocení), na vodě (30 procent) a na sněhu (20 procent). Pak se měří ještě třeba chování na ledu, opotřebení nebo hlučnost.
S nejlepším výsledkem odešly pláště Continental AllSeasonContact, dostaly známku 3,6, takže pokud by se měly srovnávat se zimními plášti, dopadly by podprůměrně. Měly dobré výsledky za mokra, na sněhu a na ledu, na suchu to bylo horší. Druhé Goodyear Vector 4Season Gen-2 na tom byly obdobně, dostaly celkovou známku 3,8. Za pozornost stojí třetí Michelin CrossClimate+, které sice dostaly známku 3,9, ale dobře fungovaly na suchu. Naopak na sněhu měly horší výsledek než oba pláště před nimi. I tyto výsledky tak dobře ilustrují fakt, že jde vždy o kompromis.

PĚT DNÍ V PENZI

Když poněkolikáté přerovnal knihovnu a desetkrát denně venčil psa, zjistil, že život důchodce pro něj ještě není to pravé. „Člověk se má o sebe starat, jak jen to jde, a teprve když to fakt nejde, pak jen odpočívat," říká skoro sedmdesátiletý Jaroslav Bartoš, který k nám už jako penzista nastoupil na pozici strojvedoucího.

Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

Hned na začátku po svém nástupu dostal za úkol naučit jezdit a připravit ke zkouškám několik nováčků. „Začalo mě to bavit, a tak s výcvikem nových lidí pokračuji i dnes. Učit někoho znamená nejdříve jej poznat, jeho klady i minusy, charakter a způsob myšlení. A potom tomu přizpůsobit styl výuky," popisuje Jaroslav Bartoš.
Práce na plný úvazek mu nevadí. Už 25 let se věnuje rekreačnímu běhu a za sebou má i několik půlmaratonů, díky kterým se stále cítí ve formě. Penězi, které si vydělá navíc k důchodu, rád hýčká manželku, dvě děti a tři vnoučata. Až se rozhodne jen odpočívat, plánuje se ženou koupit byt v uruguayském Montevideu, pít místní vynikající víno, pořádat videohovory s vnoučaty a koukat do vln Atlantiku.

V očích klid i hrůza

Jeho otec pracoval na dráze, a tak se pan Jaroslav vydal stejným směrem. Na studiích bylo jeho snem řídit parní lokomotivu. To už ale tehdy nestihl. „Dva roky jsem na páře topil a vůbec se mi po tom prostředí plném dřiny, špíny a strašných mezilidských vztahů nestýská. Inu, byla normalizace, a do toho se budoval socialismus. Nekompromisně," říká.
V roce 1976 složil první zákonitou zkoušku pro obsluhu motorových lokomotiv s elektrickým přenosem výkonu, poté další na elektrickou trakci a v roce 2010 byl posvěcen na Pendolino, kde po osmi letech v roce 2018 skončil a odešel do důchodu. Rukama mu prošlo mnoho lokomotiv, ale nejvíce si pochvaluje řadu 1216 s komerčním názvem Taurus pro její jízdní vlastnosti a poměr výkonu a rychlosti.
Opakem je řada 380. „S ní skoro nikdo z nás nejezdil rád. I tam jsem ale zažil krásné chvíle, třeba když se náhle vynořil za obloukem hrad Strečno, majestátný a hrdý odkaz prapředků, nebo i Trenčínský hrad, hrdě se vypínající nad stejnojmenným městem. Můžete jet kolem stokrát, ale stejně vás jejich krása omráčí," popisuje Jaroslav Bartoš. Dnes už tudy nejezdí, a tak si pochvaluje trasu Praha–Tanvald pro poklidnou jízdu zvlněnou českou krajinou s prudkým stoupáním do Tanvaldu romantickým údolím horské říčky.

„Nikdy jsem ani na vteřinu nezalitoval, že jsem si zvolil profesi strojvedoucího, a dělám ji bez problémů už 45 let."

K práci strojvedoucího patří ale i chmurné zážitky. Jedno nádherné květnové ráno projíždělo Pendolino s Jaroslavem Bartošem Suchdolem nad Odrou. Okouzlení krajinou vyrušil až muž, který vystoupil z příkopu doprostřed koleje a otočil se zády k vlakové soupravě. „Brzdím, houkám jak šílenec, vzdálenost k němu se zkracuje brutální rychlostí a já se klepu jak osika. Pár metrů před střetem se muž ohlédne a podívá se na mě. V očích klid a apatie, ale vzadu v těch očích křičí hrůza a běs, šílený strach," vzpomíná na tragický zážitek Jaroslav Bartoš a dodává, že ho tato scéna stále budí v noci. „I to je cena, kterou platíme my strojvůdci za svoji lásku k naší profesi," říká.

K mobilu se nepřitulíte

Práce strojvůdce podle něj vyžaduje pár zásadních vlastností. Minimální odbornou zdatnost, sebekázeň, pevné nervy a chuť poprat se se všemi profesními nástrahami. Odbornou zdatnost vnímá jako první výzvu, protože dnešní mladá generace inklinuje spíš k humanitním směrům vzdělání, a ne k technickým. Po dobu výcviku se tento handicap dá nějak zlepšit, ale nikdy ne úplně odstranit. Důležitá je podle něj sebekázeň. „Mladí dnes žijí obklíčeni sociálními sítěmi, které se naopak snaží, aby jim co nejvíce podléhali, a ne aby používali vlastní rozum a úsudek při řešení čehokoliv. A tyto vlastnosti jsou pro naši profesi klíčové. Stále mladým vysvětluji, že mobil není jejich životní partner, k němu se nemohou přitulit, obejmout jej a dát mu pusu. Ani počet aplikací v něm nic nevypovídá o jejich chytrosti," říká Jaroslav Bartoš.
Strojvedoucí také musí mít respekt k hmotnosti jednotky, k počtu cestujících a mít stále na paměti, že i to sebemenší zaváhání může mít fatální následky. V poslední době chce pracovat jako strojvedoucí mnoho lidí už střední, někdy i skoro seniorské generace. Tam vidí Jaroslav Bartoš jedinou možnou obtíž, naučit se manuálně úplně odlišnou práci od té minulé.
„Věřte, po dosažení určitého věku se to už nedá zvládnout," říká. Mohou sice jezdit víceméně bezpečně, protože se lze naučit určité automatismy, ale v případě jakéhokoliv problému je zle. Nad začínajícími strojvedoucími proto bdí kolektiv strojvedoucích instruktorů, kteří jsou k dispozici nonstop, a s jejich pomocí lze cokoliv vyřešit.
„Nikdy jsem ani na vteřinu nezalitoval, že jsem si zvolil profesi strojvedoucího i s jejími minusy a nepříjemnostmi, a dělám ji bez problémů už 45 let," uzavírá povídání o svém milovaném zaměstnání Jaroslav Bartoš.

TRAMVAJ DO STANICE LÁSKA

Text: Helena Dostalová
Foto: archiv Jana Vondráčka

Může na vás mluvit jako Vočko ze seriálu Simpsonovi, ústřední postava Mentalisty nebo v hlasové samoobsluze operátora O_2. Nyní uslyšíte herce Jana Vondráčka i v pražské MHD a systému PID, kde po 26 letech nahradí legendární Dagmar Hazdrovou.

Jak jste se cítil, když jste se stal novým hlasem Pražské integrované dopravy (PID)? Co to pro vás znamená?
Cítil jsem se jako prezident, co byl vůlí národa zvolen. (smích) Jen s tím rozdílem, že jsem nemusel s karavanem objíždět v pracovní době republiku, vlichocovat se lidem a říkat, co chtějí slyšet. Já jen namluvil pár zastávek a bylo to. A říkat lidem, co chtějí slyšet, budu teprve teď, a navíc to bude i pravda. Ale jinak mě to překvapilo a jako rodilého Pražáka samozřejmě i potěšilo. Kamarádi, kteří mě poznali po hlase, mi sice během ankety často psali, že pro mě hlasovali a že doufají, že s nimi budu po Praze jezdit, ale 124 tisíc hlasů z 200 tisíc jsem tedy nečekal. Tolik kamarádů zase nemám.

Co byste vzkázal své předchůdkyni paní Hazdrové, která svůj post zastávala 26 let?
Že je mi ctí přebírat štafetu po člověku, který nejenže zastával tento post, ale neměnil v životě ani své postoje. Nesouhlasila se sovětskou okupací v roce 1968, kvůli tomu přišla o práci v rozhlase a raději myla záchody, než by se podvolila komunistické zvůli. V názorech jsme si velmi blízcí a pracovně se budu snažit ji jako nástupce nezklamat.

Budete mít v MHD prostor k nějakým vlastním inovacím třeba v hlášení zastávek?
To zatím nevím, dramaturgie je v rukou PID a nerozhoduje o tom jen jeden člověk. Přece jen nejde o to, být nějak brutálně kreativní, ale hlavně informovat cestující, kde jsou. Několik drobných nápadů mám, ale možná až později, až se trochu víc poznáme, a hlavně až bude hotov ten obrovský balík hlášení, který je teď potřeba namluvit.

Jak vám je, když někde slyšíte sám sebe? Přece jen jste nepropůjčil hlas jen filmovým postavám.
Za ta léta jsem si už zvykl. Ale někdy je to trochu schizofrenie volat sám sobě, když se slyšíte v hlasové samoobsluze O_2. Nebo když přijdu domů a z ložnice slyším svůj hlas, protože žena mě zrovna poslouchá v nějaké rozhlasové hře nebo audioknize. Nebo když si ve fitku na běžícím pásu zapnu televizi a můj vlastní hlas se mě v nějaké marvelovce dramaticky zeptá: „Co si tímhle chceš vlastně dokázat?“ Často to funguje i jako album. Zaslechnu někde svůj hlas, náhodou si vzpomenu na rok, kdy jsem ten film točil nebo daboval, a už se hrnou vzpomínky.

Co je pro vás při dabování nejtěžší? Máte nějakou postavu, se kterou jste se nesžil? Nebo která vám naopak přirostla k srdci?
Vzpomínám si, že jsem někdy v devadesátkách daboval venezuelskou telenovelu, kde jsem měl trochu problém, abych herce neparodoval, jak to bylo celé blbé. Když jsem někoho daboval delší dobu a rád, třeba v Mentalistovi Simona Bakera, sžil jsem se s ním tak, že jsem se ráno při pohledu do zrcadla cítil zklamaný. (smích) Ale před osmi lety během dabingové krize, kdy jsme chtěli vytvořit srozumitelné podmínky pro práci v dabingu, nás za trest přeobsadili a dál už neobsazovali. A to je věc, se kterou jsem se úplně nesžil. Naštěstí jsem nikdy nedělal jenom dabing.

Nová hlášení

13 042 V Pražské integrované dopravě, na všech autobusových a tramvajových linkách, je v současnosti 13 042 zastávkových sloupků (zastávek), z čehož necelá třetina (27 %), tj. 3 562, je na území hl. m. Prahy. V absolutních číslech to znamená 283 jedinečných názvů tramvajových zastávek, 1 316 názvů autobusových zastávek na území hl. m. Prahy a 4 601 zastávek autobusů mimo Prahu v oblastech integrovaných do PID.

7793 Herec Jan Vondráček, nový hlas autobusů a tramvají, tak bude muset znovu namluvit a nahrát všech 7 793 stávajících nahrávek, které má DPP natočeny od Dagmar Hazdrové. Ta byla hlasem pražských autobusů a tramvají více než 26 let.

996 K tomu je potřebné připočíst až 996 provozních hlášení a pokynů typu změny trasy nebo tarifního pásma.

700 Namlouvání probíhá postupně, měsíčně vznikne zhruba 700 nahrávek.

2022 Do konce roku by měly být nahrány a spuštěny všechny tramvajové zastávky, následovat budou autobusové zastávky v Praze a pak ve Středočeském kraji.

2023 Kompletně hotovo by mělo být během příštího roku.

Zdroj: ROPID

Jezdíte MHD?
Většinou ano. Vzhledem k tomu, že mám nabitý pracovní program a všude musím být včas, je to pro mě výhodnější. Z některých lokalit je to ale rychlejší autem, i přes nějakou tu dopravní zácpu. Takže to střídám rozumně podle potřeby.

Máte nějakou zajímavou historku z MHD, vlaku nebo autobusu?
Strýc pracoval v 70. letech u dopravních podniků a dostali jsme od něj lístky na projížďku metrem ještě před veřejným otevřením. Bylo mi osm let. Jeli jsme ve druhé nebo třetí soupravě za vládní delegací. Na nástupišti pak někdo polohlasně utrousil: „Ještě to tu smrdí Husákem.“ Na tu větu jsem později často vzpomínal. Třeba ve chvíli, kdy jsem jako student stál 17. listopadu 1989 na Národní třídě. Pak se trochu vyvětralo. Ale posledních pár let, když jdu kolem Hradu, jako bych ten smrad znovu cítil.

A nějaké osudové setkání v MHD?
V roce 1987 jsem ze zadní tramvajové plošiny uviděl uprostřed přeplněného náměstí v Plzni líbeznou, ale neznámou devatenáctiletou dívku s dlouhým copem. Dveře se zavřely, tramvaj rozjela a mě až rozbolelo srdce, že už ji nikdy neuvidím. Osud tomu chtěl, že jsme se ještě ten den viděli znovu a stejně líbeznou ji vídám každý den již 35 let. Dokonce už vím, že se jmenuje Kateřina a máme spolu dva dospělé syny.

Kam nejraději cestujete?
Do Francie. Máme tam přátele a žena je francouzštinářka. Během studií na DAMU a později s divadlem jsme tam také často jezdili na divadelní festivaly a tyhle vzpomínky se nevymažou. S dětmi jsme tam jednu dobu trávili téměř každé prázdniny, až starší syn, tenkrát v pubertě, prohlásil, že by bylo fajn jet taky jinam než k těm „žabožroutům“. Ale já jsem spokojený i na chalupě, když vypadnu z toho blázince do zeleně a vypnu mobil.

Slyšet vás teď nebude nic ojedinělého, kde vás ale lidé mohou vidět? Na co byste je pozval?
Posledních 26 let mě můžete vidět v Divadle v Dlouhé a doporučuji zajít na všechny tituly a sledovat naše stránky. Naši diváci to takhle dělají a většinou jsou spokojeni. A až mě uvidíte v nějaké nové roli ve filmu nebo v televizi, tak ano, jsem to já. (smích)

TAJEMSTVÍ PIVA

Text: redakce
Foto: Plzeňský Prazdroj

V roce 1842 uvařili v Plzni první ležák plzeňského typu na světě, který je dodnes vzorem pro většinu pivních značek. Unikátní příběh piva, jež naši zemi proslavilo, vám nikde nepředstaví lépe než na prohlídce pivovaru Plzeňský Prazdroj.

Prohlídková trasa pivovaru Plzeňský Prazdroj patří mezi světově nejlépe hodnocené turistické destinace. Milovníky piva zaujmou historické sklepy, kde se dodnes vyrábí prazdroj tradiční metodou jako za dob prvního sládka. Průvodce vám vysvětlí unikátní postup vaření piva, který je podle pivovaru identický s tím, jak jej v roce 1842 zavedl bavorský sládek Josef Groll. Vrcholem zhruba 80minutové prohlídky bude pro většinu z vás určitě degustace nefiltrovaného a nepasterizovaného piva Pilsner Urquell, které vám načepuje zaměstnanec pivovaru přímo z ležáckých dubových sudů v historických sklepech. Mnozí po ochutnání přísahají, že lepší pivo nepili. Pravda je, že tahle „medovina" chutná výrazně jinak než tankové plzeňské v restauracích nebo lahvové.

Co je to pivní deka

Jak tedy exkurze v plzeňském pivovaru probíhá? Plzeňský Prazdroj se chlubí největším osobním výtahem v Česku, kterým vyjedete k pozoruhodnému panoramatickému kinu. Po zhlédnutí filmu o tajemství výroby piva Pilsner Urquell se všemi smysly můžete seznámit se surovinami, z nichž se tento nápoj vaří: s měkkou plzeňskou vodou, se sladem ze speciální odrůdy českého jarního dvouřadého ječmene, s chmelem Žatecký poloraný červeňák a s pivovarskými kvasnicemi. Představí se vám varny napříč třemi stoletími. Uvidíte varnou pánev, ve které byla 5. října 1842 uvařena první várka plzeňského ležáku. Díky obětavosti a odvaze zaměstnanců pivovaru tato měděná pánev přežila obě světové války a dochovala se dodnes. V historické varně z počátku 20. století se seznámíte s tím, jak se zdejší pivo vaří, a nahlédnete i do moderní varny z roku 2004.
V expozici Lidé pivovar vypráví příběh lidské práce a fortelu. Seznámíte se zde nejen se sládky, ale i s dalšími pivovarskými profesemi, bez kterých by se zlatavý mok neobešel. Pochopíte tu každodenní dřinu, která vedla ke vzniku pivovaru a k jeho světové proslulosti.

Nasajete i jedinečnou atmosféru historických pivovarských sklepů. Prohlédnete si spilečné kádě a zjistíte, co je to „pivní deka". Plzeňský Prazdroj zde dodnes vyrábí malou část své produkce tradiční metodou jako za dob prvního sládka Josefa Grolla – kvašením v dřevěných otevřených kádích a zráním v dubových ležáckých sudech.
A to nejlepší na konec. V ležáckých sklepech čeká dospělé návštěvníky degustace nefiltrovaného a nepasterizovaného piva Pilsner Urquell načepovaného přímo z dubového ležáckého sudu. Toto jedinečné pivo si můžete vychutnat jenom při prohlídce pivovaru nebo během zážitkových programů na šalandě.
Pokud vás zajímá i finální etapa výroby a máte ještě půlhodinu čas, můžete si prohlédnout i moderní stáčírnu, jejíž kapacita je 120 tisíc lahví za hodinu. Z nádvoří pivovaru vás k ní odveze pivovarský autobus. Bohužel z provozních důvodů nemůže pivovar ovlivnit chod stáčecích linek, proto negarantuje, že v době prohlídek budou stáčecí linky plně v provozu.
Vstup na prohlídkový okruh Stáčírna je součástí vstupenky na prohlídku pivovaru Plzeňský Prazdroj v hodnotě 300 korun, kterou koupíte na recepci v návštěvnickém centru nebo on-line na webu prazdrojvisit.cz.

Zimní prohlídky pivovarů

Gambrinus
délka: 120 minut
cena: 200 Kč

Velké Popovice
délka: 90 minut
cena: 180 Kč

Radegast
délka: 120 minut
cena: 150 Kč

Budějovický Budvar
délka: 60 minut
cena: 180 Kč

Staropramen
délka: 50 minut
cena: 249 Kč

Krušovice
délka: 90 minut
cena: 160 Kč

Bernard
délka: 120 minut
cena: 250 Kč

Starobrno
délka: 90 minut
cena: 150 Kč

Z VRAKU KLENOT

Text: Jan Markovič
Foto: autor, archiv Arrivy

Tři roky trvalo a tři miliony korun stálo, než se z nepojízdného vraku stal výstavní historický autobus. Dálková Karosa ŠD 11 Tourist v modrobílém provedení září novotou, jako by právě vyjela z továrny ve Vysokém Mýtě. A stejně tak září oči pánům, kteří se o ni u nás s láskou starají.

Z potemnělé garáže se ozývá typický klapot starého atmosférického naftového motoru a z vrat se ven pomalu line ještě typičtější kouř. „Chvíli trvá, než se natlakuje," říká Václav Valter. Je to prakticky jediný člověk, který smí pečlivě zrekonstruovaný autobusový klenot řídit. Uplyne pár minut, on hrdinně vběhne do místnosti plné dýmu a ven už vyjíždí s nablýskaným autobusem. Asi tak nějak to muselo vypadat, když poprvé vyjel na silnice. Jako by byl zpátky rok 1977, kdy tenhle kousek vznikl.
„Sehnali jsme ho u jednoho pána v Psárech, který to zase koupil od nějakých fotbalistů, co s ním jezdili na zápasy," začíná rozplétat historii Karosy ŠD 11 Tourist Miroslav Dvořák, hlavní technik z našich garáží v Praze-Malešicích. Autobus byl nepojízdný, a tak ho pánové naložili a odtáhli do dílen Comett Plus v Mladé Vožici.
„Měl jsem tu čest ho tam táhnout," podotýká Dvořák a je na něm vidět, že hrdosti na tenhle parádní kousek má opravdu na rozdávání. To byl ale jen začátek tříleté pečlivé rekonstrukce.

Dobrá investice

„Všechno, co na autobusu je, je originál. Druhovýroba je opravdu drahá, a tak se díly sháněly po celé republice, což bylo opravdu náročné. Třeba tady," ukazuje Dvořák na záď Karosy. „Vidíte ty zadní rohy? Ty jsme nemohli sehnat, až nám je daroval jeden pán z veteránklubu. Jiné věci jsme si ale museli nechat vyrobit, třeba gumy kolem oken."
Velmi dobrým zdrojem ale byli i bývalí zaměstnanci ČSAD. „Ti když kdysi odcházeli, si s sebou vzali nějaké díly, prostě co se rušilo a vyhazovalo. Měli je různě poschovávané u sebe doma a my jsme to pak od nich odkoupili," směje se Dvořák.
Tříletá práce samozřejmě znamenala nemalou investici. Starý autobus vyšel

Odtah vraku

na 700 tisíc korun, rekonstrukce ale byla násobně dražší. Celková cena za autobus se dá odhadnout na asi tři miliony korun. Podle Dvořáka je to ale dobrá investice.
„Bylo mi líto, že my ještě nemáme veterána, zatímco ostatní nějakého provozují. Tak jsem přemluvil pana jednatele Čiháka, abychom do toho šli, což se povedlo. Řešili jsme pak spolu ale opravdu každý detail," popisuje Dvořák, když mě zve dovnitř autobusu.
I interiér vypadá, jako by ho právě vyrobili. Pánové spolu řešili třeba barvu lina nebo výpletu sítěk na zavazadla tak, aby odpovídaly době. A třeba na sedadlech se vybíralo, zda budou mít barevný lem, nebo ne. A tak si nechali vyrobit jednu sedačku bez něj a jednu s ním, aby si mohli vybrat.

Kukadla jako zrcadla

„Sedačky nám pošívala jedna stará paní, topení zase dělal pán, který umí dobře ohýbat hliník," říká Dvořák a je vidět, že se na téhle Karose ŠD nechalo hodně ruční práce. Do Mladé Vožice jezdil pravidelně a podle svých slov se nemohl dočkat, až bude hotovo.

Svatby i výlety se seniory

Možná je překvapení, že autobus jezdí s klasickou registrační značkou. Je to proto, že s tou už jsme ho v Arriva City pořídili od původního majitele. To však navíc znamená, že se může pohodlně zapojit do běžného provozu. „Jezdíme s ním dny PID a pak třeba na výlety nebo na svatby. Podle toho, kdo si co objedná. Naposled jsme byli na výletě s našimi penzisty. Oni v tom profesně vyrůstali, a tak je člověk potěší, když je sveze," říká mi zpoza volantu řidič Václav Valter.
Karosa se podle něj ovládá stejně jako každý jiný autobus. „Samozřejmě je už o něco líbější, má atmosférický motor. Ale například už dostala slušné servo, takže se člověk za volantem vůbec nenadře. Převodovka je synchronizovaná, tedy není potřeba dvakrát šlapat na spojku. Prostě normální autobus," říká s klidem Valter, který svou kariéru začal už v roce 1979 u dopravních podniků. Jen nejezdil s dálkovou Karosou ŠD, ale s městskou ŠM. Dá se říct, že za svou čtyři dekády

Polstrované království

dlouhou kariéru řídil snad všechny autobusy, které u nás jezdily. „Vašek je tady dlouho," podotýká Dvořák. Teď se věnuje hlavně tomuto historickému kousku, ale občas ještě jezdí „integraci", jak sám říká.
A je jasné, že je to opravdu příjemná práce. „Slyšíme na autobus jen samou chválu. Staří přivádí své děti a vnuky, aby viděli, s čím oni jezdili," dodává Valter. Oba pánové se shodnou na tom, že krásná historická Karosa dělá naší firmě dobré jméno. A díky zapojení do různých akcí může i vydělávat.
Na srazu s ní ještě nebyli, do plánů jim lidově řečeno „hodil vidle" koronavirus. Teď se ale vše vrátilo do normálu, a tak už něco spřádají. „Čekáme, až bude sraz v Lešanech. Tam bychom náš autobus rádi uvedli," říkají. Není pochyb o tom, že modrobílá Karosa ŠD 11 Tourist bude patřit k těm nejvíce opečovávaným kouskům ze všech.

Václav Valter (vlevo) **a Miroslav Dvořák**

Naše historické autobusy

Škoda 706 RTO
Tento autobus měl ještě podvozek a motor z nákladních vozů Liaz, karoserii už ale vyráběli ve Vysokém Mýtě. Vyráběl se v řadě typů včetně prosklenéhokového Lux nebo turistického „kabrioletu". Zazářil i na výstavě Expo 58 v Bruselu.

Karosa ŠL 11
Linkový autobus byl nástupcem modelu 706 RTO Car, vyráběl se od roku 1970. Měl typické skládací dveře, které se ovládaly pneumaticky. Ve výrobě vydržel až do roku 1981, kdy ho nahradily typicky hranaté Karosy C 734.

Karosa ŠD 11
Meziměstský dálkový autobus stavěli ve Vysokém Mýtě v 60. a 70. letech, celkem vzniklo na 2800 kusů. Přes devět tun vážící vůz poháněl motor nově umístěný uprostřed, což znamenalo pro řidiče i cestující méně hluku a vibrací. Model poznáte třeba podle sítě na zavazadla.

SOUTĚŽ O VÝLET NAŠÍM HISTORICKÝM AUTOBUSEM

Vyluštěte křížovku a vyhrajte poukaz na jízdu retro autobusem Karosa ŠD Tourist včetně řidiče.

Výlet bude možný objednat v průběhu sezony 2023, cíl výletu necháme na vás!

POMŮCKA: ITS, KANA PEON	VĚDOMOST	VÝROBNA ALKOHOLU	VĚDRO U STUDNY	ŠARVÁTKA	INICIÁLY TENISTY LENDLA	POLEP STĚN	*	VŘÍDEK V ÚSTECH	MALÝ NÁBOJ	OPUŠTĚNÁ	ZBAVIT ŘEČI	SPZ LITOMĚŘIC	CVIK NA HRAZDĚ	ESŠÁLEK	NEHÁZET	TEXTILIE
ŠKÁDLIT							ČLOVĚK S DOKONČENOU ŠKOLOU									
1. TAJENKA							**3. TAJENKA** / INICIÁLY DEVATÉ									
POZDRAV					HLOUPĚ / ČESKÝ HEREC							CELKOVÁ ČÁSTKA / STOVKY				
STŘÍLENÍ ZVĚŘE				LECKAMS / NÁSTRAHA									PŘELUD / CHLUPOVÝ POROST			
INICIÁLY HERCE VÍZNERA			TIŠIT ŽIZEŇ / DOMÁCÍ PTÁK							ANGLICKY „JEHO“				TITO / JIHOAMERICKÝ DĚLNÍK		
AFRICKÁ POUŠŤ										VYHYNULÝ KŮŇ						
VÝKALY ZVÍŘAT					ŽLUTOHNĚDÉ BARVIVO	STROMOŘADÍ				*	ROZPOUŠTĚT ŽÁREM	SADY / NÁPOR CHOROBY				
*	MLHA	ŘECKÁ SLOUPOVÁ SÍŇ / SET					PŘEDSTAVENÝ KLÁŠTERA	DOSNA	OSOBNÍ ZÁJMENO	TAHLE / ZNAČKA LIMONÁD					MUSLIMSKÝ VLÁDCE	OSMANSKÝ HODNOSTÁŘ
STŘEDOVÁ ČÁRA				PRUDCE SE VAŘIT / TEMNOTA									DROBNÝ UMĚLECKÝ PŘEDMĚT / OMASTEK			
SBOHEM			VYSEKAT OTVOR DO LEBKY / SNAD											ZNAČKA MILIAMPÉRU / POPĚVEK		
2. TAJENKA					**5. TAJENKA**				**4. TAJENKA**							
PLEMENO					ZNAČKA VYSAVAČŮ				CHILSKÁ POUŠŤ							

Správné řešení tajenky v minulém čísle: MODRÁ, ČERVENÁ, ŠEDIVÁ, BÍLÁ. Výherkyně je Dagmar Valentinová z Liberce.
Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 10. 2. 2023. Adresa: arrevue@arriva.cz.
Vylosovaný výherce získá poukaz na výlet historickým autobusem Karosa ŠD Tourist.

Hradí zaměstnavatel

Nová lékařská péče pro zaměstnance Arriva!

Klasická lékařská péče kombinovaná s online medicínou

- Lékař online 24/7 – poraďte se s našimi lékaři kdykoliv potřebujete. Stačí jen připojení k internetu
- Standardní vyšetření zajišťujeme v síti EUC klinik
- Pohodlné objednání k lékaři
- Garance vyšetření do 10 dnů
- Přístup k více než 20 specializacím
- Slevy a objednání léků online
- Mobilní aplikace mojeEUC
- Preventivní péče

Využívejte svůj zdravotní benefit naplno!

Služba je dostupná z klientské zóny v mobilu nebo v počítači.

arriva a DB company

o.euc.cz/arriva

Platí od 1. 5. 2022

Zatočte k nám

arriva
a DB company

Přiveďte známého
na pozici řidiče nebo řidičky autobusu

a získejte odměnu
30 000 Kč!

Bližší informace
u Vašeho personalisty