

ARRIVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2024

Rozhovor

Pavel Martinec:

Za grant pořídíme vybavení
pro krasobruslařský klub

Téma čísla

**NÁŠ NOVÝ
PROVOZ PRO PID**

 **arriva**



Změny v PID

V historii středních Čech došlo k největšímu přerodění autobusových zakázek. A Arriva z něj nevyšla vůbec špatně.

8



Vývoj sedadel

Ne vždy se řidičům autobusu sedělo tak pohodlně jako dnes. Podívejte se, jaký pokrok se za poslední století udal na místě řidiče.

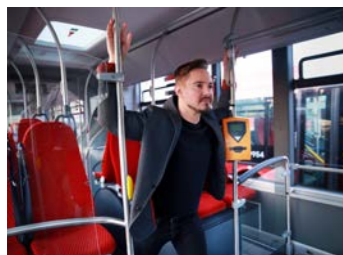
16



Rozhovor

Kateřina Suchánková, která je v čele olomouckého objednavatele KIDSOK, promluví o povodních, dopravě i jejich cenách.

18



Seriál

Bolí vás záda? Potřebujete se protáhnout? Přinášíme vám několik tipů na cviky, které můžete vyzkoušet kdykoli během dne.

20



Zajímavá profese

Žen, které by vládly motorovou pilou a lezly po stromech, moc není. Co obnáší práce arboristky a jak ji vnímá stromolezkyň Anna Gregořicová?

26



Milé kolegyně a milí kolegové,

s koncem roku přicházejí opět tradiční změny v jízdních řádech. Letos pro řadu z nás ve dvou termínech kvůli soutěžím na dopravce ve středních Čechách. Všem, kteří se na úspěchu, kdy jsme i přes nějaké ztráty obhájili většinu našich tradičních lokalit, podíleli, patří mé velké díky. Vítám zároveň nové kolegy třeba na Černokostecku nebo Poďěbradsku, kde jsme dříve nejezdili, a děkuji těm, kteří pro Arrivu dlouhodobě pracovali a teď bohužel kvůli změnám mezi dopravci odcházejí jinam, jsou to třeba ti z okolí Mnichova Hradiště, Sedlčan nebo Nového Knína a Štěchovic. Pokud znáte film Vratné lahve, určitě si vzpomenete na slova Zdeňka Svěráka: „Aby mohlo být vítání, musí být napřed loučení.“ A takové loučení a vítání máme letos i u vlaků. Třináct našich Stadlerů v barvách Jihomoravského kraje ovládne tři linky na samém jihu Moravy, z čehož mám velkou radost. Loučení přichází na pražské městské lince S49, kde předáváme otěže provozu dalším dopravci, který vyhrál výběrové řízení. Po šesti letech tak už z oken svého bytu nezahlednu v dálce naši tyrkysově modrou jednotku na nádraží Praha-Libeň. Ale změna je život. Někde se loučíme, jinde vítáme.

Přeji vám, abyste se nejen v období Vánoc, ale i v novém roce měli stále s kým vítat, abyste byli zdraví a bylo vám dobře. I já se o to v Arrivě budu snažit.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva



Milé kolegyně a milí kolegové,

společně s Danielem bychom vám rádi vzkázali, jak nás těší a stále dojmá, v jak úžasném kolektivu lidí pracujeme. Během povodní jsme ani na chvíli neváhali spojit síly a pomoci. Díky naší sbírce se podařilo vybrat krásných 128 644 korun, k nimž společnost přidala dalších 240 tisíc. Vaše solidarita, vzájemná podpora a ochota podat pomocnou ruku v těžkých chvílích jsou obdivuhodné. Ať už jste odklízeli škody, pomáhali se zajištěním základních potřeb, nebo prostě nabídli psychickou podporu těm, kteří ji potřebovali, vaše úsilí mělo obrovský dopad. Ukázali jste kolegům, že na to nejsou sami, což je v takto těžkých chvílích nenahraditelné. Dokazujete, že Arriva nejsou jen vlaky a autobusy, ale hlavně lidé s velkým srdcem. Když se nyní díváme vstříc konci roku a časům svátečním, je skvělé vidět, že duch vzájemné podpory a sounáležitosti není jen prázdným slovem. Dovolte mi proto trochu předvánočního zamýšlení: možná letos nezáří světýlka jen na stromečcích, ale i v tom, jak si dokážeme navzájem pomáhat. Právě díky tomu mají všechny svátky – nejen Vánoce – ten pravý smysl. Ještě jednou vám děkuji za všechno, co jste udělali pro druhé. Jsem ráda, že mohu být součástí tak inspirativního týmu.

S úctou Lucia

Lucia Kunešová
personální ředitelka skupiny Arriva

DANIEL KOTAS

Manažer provozní oblasti Jeseník

Text: Helena Dostalová
Foto: archiv Daniela Kotase

„Bylo to náročné, voda stoupala neuvěřitelným tempem,“ říká v rozhovoru Daniel Kotas

Dívat se z Prahy na záběry z povodní bylo dost smutné. Jak jste situaci prožívali na místě? Co bylo nejhorší? Povodně samy o sobě byly strašný zážitek, ať už v dopravě, nebo v kancelářích, domech i osobních životech. Voda nekontrolovatelně stoupala, nikdo na tuto situaci nebyl připraven a autobusy byly rozjeté po celém okrese. Během soboty jsme museli zařídit, aby se vrátily do nějakých konečných stanic, kde by mohly bezpečně zaparkovat. V neděli se musely zastavit i autobusy v Jeseníku a vyvážely se na vyšší místa na sídlištích. Celkem jsme řešili situaci 24 vozů.

Co se dělo poté, co jste vozy bezpečně odstavili?

Měli jsme vytopené kanceláře a garáže v Jeseníku. Po víkendu jsme sčítali škody, zjišťovali jsme, co funguje a co ne, nábytek se nám prakticky rozpadal v rukách, všechno bylo navlhle, poničené. V tu chvíli cítíte hroznou bezmoc, protože s tím nemůžete vůbec nic dělat. Takže několik následujících dní jsme vyklízeli bahno a zároveň řešili, na které linky můžeme znovu vyjet.

Dotkly se povodně i vašeho domova?

Nás naštěstí ne, ale bohužel muselo být evakuováno sedm našich řidičů. Nejdříve byli umístěni různě po školách, kde mohli přespávat. Teprve když voda



opadla a mohli se vrátit domů, což bylo poměrně složité, protože na některých místech jsme stále neměli například mosty, se začali ozývat s tím, co se u nich stalo a jak jejich obydli vypadají. Tehdy jsme měli v provozu minimum linek, takže kolegové, kteří měli čas, jim nabídli svou pomoc. Tímto děkuji nejen jim, ale i kolegům napříč republikou a vedení společnosti Arriva a Arriva autobusy za finanční obnos, který pro ně zvládli vybrat.

„Hasiči vám sice řeknou, že je silnice průjezdná, ale nízkopodlažní autobus tamtudy prostě neměl šanci projet.“

Jak složité bylo vrátit se na linky?

Snažili jsme se samozřejmě co nejdříve obnovit maximální část provozu, ale nešlo to. Projížděl jsem všechny trasy, protože policie nebo hasiči vám sice řeknou, že je silnice průjezdná, když se tam dostanou svými vozy, ale nízkopodlažní autobus tamtudy prostě neměl šanci projet. I starostové nám jako průjezdná hlásili místa, kam nebylo možné se vejít, stále tam pracovali lidé nebo tam třeba byly podemleté mosty.

Docházelo k nějakým neshodám?

Čelil jsem docela velkému tlaku ze strany obcí, škol i například lázní Jeseník, které požadovaly dopravu pro ubytované hosty. Byli jsme ale schopní se skvěle domluvit s paní Kateřinou Suchánkovou z KIDSOK, která čekala na moje rozhodnutí, a teprve potom jsme společně pokračovali v nasazování vozů na linky, kde to reálně bylo možné. V jednu chvíli už třeba i byly průjezdné komunikace, ale na nádraží v Jeseníku stálo pořád 40 centimetrů bahna. Nebylo kde cestující nabírat.

Jak jste se vlastně dostal k práci v Arrivě?

Pracoval jsem už v původním Connexu, ze kterého se stala Veolia Transport Morava a následně Arriva. Nejdříve jsem šoféroval autobus a potom jsem v rámci provozních změn získal pozici manažera provozní oblasti Jeseník. Mám pod sebou 65 řidičů, jednoho mistra a dvě dispečerky.

Nechybí vám řízení autobusu?

Sem tam se ještě naštěstí můžu vrátit za volant, když převážíme vozy, a pokud čas dovolí, odjedu i nějakou objednávku, například přepravu škol do divadla nebo na nějakou sportovní akci.

Co vás na šoférování baví?

Volnost, změna prostředí, čistá hlava.



VLA KOVÉ VÍTÁNÍ NA JIHU MORAVY A LOUČENÍ V PRAZE

Břeclav, Hodonín, Kobyly, Mikulov, Veselí nad Moravou, Zaječí, Znojmo nebo i slovenská Myjava. To jsou města, kam s novým jízdním řádem zajíždějí naše vlaky. O jihomoravských Stadlerech, které označujeme jako řadu 848.4, jsme už napsali a řekli hodně. Je jich 13 z celkových 26, které ve firmě máme, a pro zajištění provozu na jihu Moravy jich každý den potřebujeme jedenáct. Jsou klimatizované, nízkopodlažní, mají typické jihomoravské barvy, upravený interiér, aby dokázaly převézt více kol, nechybí wi-fi, USB zásuvky ani informační systém s jedním z největších vnitřních panelů na českých kolejích a u dveří mají i samoodbavovací automat.

Právě odbavovacím automatem ve vlaku a na nádražích nahrazuje zdejší objednavatel dopravy tradiční průvodčí, proto jsme o ně naše řady nerozšiřovali. Už na podzim jsme ale postupně přivítali šedesátku jiných zaměstnanců. Na čtyřicet strojvedoucích, komandujících,

dozorčí provozu, mechaniky, elektrikáře a další techniky bude dohlížet Tomáš Hříbek. Naše moravská provozní oblast se tak významně rozrostla. „V Jihomoravském kraji jsme připravili i zázemí čtyř nocležen pro strojvedoucí, jsou v Břeclavi, Veselí nad Moravou,

Hrušovanech nad Jevišovkou a ve Znojmě. Vlaky budeme udržovat ve středisku oprav ve Veselí nad Moravou, velké opravy a údržbu vyřešíme ve vsetínském zázemí, které je na to připraveno,“ vypočítává Tomáš Hříbek, manažer provozní oblasti Morava.



Příprava na rozjezd byla rozsáhlá a v jejím průběhu jsme nevynechali třeba ani seznámení hasičů ze Správy železnic a z Hasičského záchranného sboru České republiky s našimi 66 tun těžkými a 39 metrů dlouhými Stadlery. Vyzkoušeli si jejich nakolejování a vyzvednutí pomocí sloupových zvedáků a důležité bylo, že

tyto postupy viděli i naši strojvedoucí a provozní zaměstnanci. „Jsem rád, že jsme se na společné akci s kolegy ze Správy železnic a s hasiči domluvili. Měli možnost poznat konstrukci vlaků a společně jsme si prošli evakuační plán a postupy při mimořádných situacích, které si nikdo nepřeje. Přijít bohužel mohou, je proto důležité být na ně

připraveni,“ doplňuje rozsáhlé přípravy Michal Štěpán, výkonný ředitel Arriva vlaky. Na jihu Moravy ovládnou naše vlaky linky S8 Znojmo – Mikulov – Břeclav, S52 Zaječí – Kobyly – Hodonín a S91 Hodonín – Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou – Vrbovce – Myjava. Nejsou ale jen začátky, jsou i konce. Po šesti letech poprvé opouštíme objednané železniční spoje. Na pražskou městskou linku S49 jsme z našeho malešického depa vyjeli poprvé v polovině prosince 2018 a v pravidelných intervalech jsme propojovali na 21 kilometrů dlouhé trase stanice Praha-Hostivař, Praha-Libeň, Praha-Holešovice, Praha-Podbaba, Praha-Sedlec a Roztoky u Prahy. Sobota 14. prosince se zapisuje jako náš poslední den na této lince a od neděle ji provozuje nový dopravce, který vzešel z výběrového řízení. Byla to první taková linka, kterou jsme na české železnici rozjeli, a díky objednavateli jsme si na této trase mohli postupně vyzkoušet i provoz některých našich vlaků, které teď tvoří značnou část naší flotily. Zkoušeli jsme tady třeba Desira, která jsme o něco později nasadili do Libereckého kraje, nebo i Stadlery, které jezdí ve Zlínském kraji a nově na jihu Moravy. „Za šest let jsme na S49 najezdili dva a čtvrt milionu kilometrů, to je jako 56krát objezd Zemi po rovníku,“ uzavírá jednu z našich železničních kapitol Jiří Nálavka, ředitel společnosti Arriva vlaky. Naše vlaky na lince ještě chvíli zůstanou, výrobce má zpoždění s dodávkou nových jednotek pro vysoutěženého dopravce.



Pokřtili jsme nové Stadlery. Zleva Jan Grolích, hejtman Jihomoravského kraje, Jiří Crha, krajský náměstek pro oblast dopravy, Jiří Horský, ředitel společnosti KORDIS JMK, Daniel Adamka, generální ředitel skupiny Arriva, a František Koudela, starosta Znojma.

POMÁHÁME, KDE SE DÁ



Rozdali jsme granty v celkové výši 350 tisíc korun.

V polovině září se přes naši republiku přehnaly vytrvalé deště, které hlavně na Moravě způsobily povodňový stav. Díky obětavosti a velkému nasazení našich moravských kolegů jsme ochránili autobusy i zázemí našich dep. Voda ale bohužel mnohdy poškodila jejich vlastní obydlí. Proto jsme na nic nečekali a vyhlásili sbírku na jejich podporu, do které jste přispěli úctyhodnou částkou 128 644 Kč, vedení Arrivo přidalo 120 tisíc a dalších 120 tisíc vložila na transparentní účet Arriva autobusy – a to už je hodně slušný obnos. A i když nepokryje všechny materiální škody našich kolegů, pomůže jim je alespoň zmírnit. Vybrané peníze rozdělila pracovní skupina, v níž zasedla personální ředitelka Lucia Kunešová, ředitel Arrivo autobusy Jindřich Poláček a zástupce jesenických odborů Jaroslav Strýček.



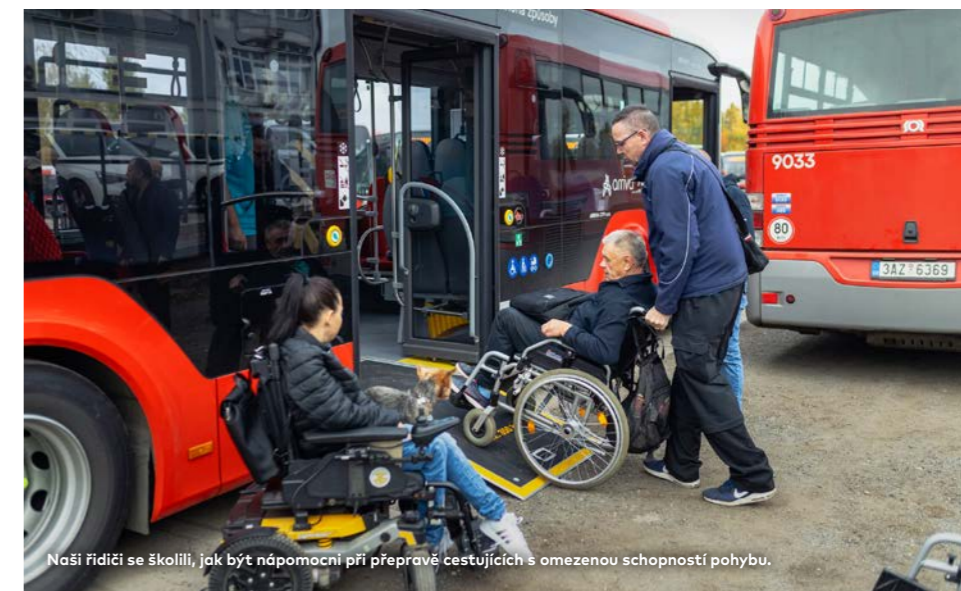
Daniel Adamka předal řediteli neziskové organizace Asistence Eriku Čiperovi šek na 200 tisíc korun.

Možná jste si všimli, že závěr letošního roku se u nás nese ve znamení pomoci tak nějak obecně. Stejně jako v předchozích letech jsme i letos vyhlásili granty, abychom podpořili vaše neziskové projekty, na kterých se podílíte a díky nimž pomáháte svému okolí. Letošní grantová výzva byla navíc jubilejní, už desátá. Přišlo do ní 22 požadavků, ze kterých jsme vybrali 13 projektů a rozdělili mezi ně 350 tisíc korun. Peníze pomohou třeba mladým fotbalistům v týmu Kameničky, podpoříme rozšíření kádru basketbalistů Patriots Liberec, sportování hněvkovických hasičů a přispějeme na nákup chladniček pro skautská hřiště, vybavení šachového kroužku na Berounsku nebo krasobruslařského oddílu, o kterém si můžete přečíst na straně 12.

A do třetice ještě jedna pomoc. S neziskovou organizací Asistence o.p.s. nás pojí už dlouholeté přátelství. A přátelé si mají pomáhat, co říkáte? Proto jsme její činnost opět finančně podpořili. Ředitel Asistence Erik Čipera převzal před autobusem v našem malešickém depu z rukou generálního ředitele Daniela Adamky symbolický šek na 200 tisíc korun, které společnost využije na asistenční pomoc pro

lidi s tělesným a kombinovaným postižením. Letos jsme navíc naše přátele poprosili, aby nás proškolili v tom, jak být cestujícím na vozíku a cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace při přepravě co nejvíce nápomocni. Dvojice instruktorů na školeních vysvětluje správnou komunikaci s těmito cestujícími a představuje specifika kompenzačních

pomůcek a manipulaci s vozíkem při nastupování a vystupování i při samotné jízdě v autobusu. Třeba řidiči z malešického depa si během jednoho z těchto kurzů všechno vyzkoušeli na vlastní kůži, navzájem si asistovali a zažili také jízdu autobusem z pohledu člověka na vozíku. Ve školeních budeme pokračovat a připraveno je i pro vlakové kolegy.



Naši řidiči se školili, jak být nápomocni při přepravě cestujících s omezenou schopností pohybu.

Vypravili jsme vánoční vlak

Adventní čas zpestřují v řadě měst nazdobené tramvaje či autobusy. Kam ale zatím kouzlo Vánoc v podobě blikajících světýlek, sněhových vloček a třpytivých ozdob neproniklo, je železnice. A tak jsme se rozhodli to změnit.

Jeden z našich vlaků, který jezdí na rychlíkových linkách po Čechách, jsme převlékli do vánočního kabátu. Za denního světla upoutá na nádraží nebo na železniční trati vánočním polepem a nápisem Vánoční vlak. Jakmile se ale trochu setmí, naladíme cestující na magickou adventní atmosféru ještě o něco víc.



Jeho interiér jsme vyzdobili čtyřmi sty vánočních ozdob a rozsvítili stovkami světýlek. Uvnitř cestující najdou také fotokoutek. Věříme, že kromě dětí vykouzlíme úsměv na tváři každého dospělého. Kdy jindy než na Vánoce. Vlakem splněných přání se cestující mohou svést podle běžného jízdního řádu na linkách R14 mezi Libercem a Ústím nad Labem nebo Pardubicemi, na R21 z Prahy přes Turnov do Tanvaldu nebo mezi Kolínem a Šluknovem na lince R22. A nemáme jen krásně nazdobený vlak. Náš vánoční autobus jezdí také v MHD Český Těšín a čtyři autobusy jsme vánočními polepy a svítícími hvězdami ozdobili i pro cestující v MHD Přerov.

PIDŽAMO NA SCÉNU

Text: Ondřej Kubala
Foto: archiv Arrivy

Historicky největší skoková změna ve středočeské autobusové dopravě je tu. A vlastně nejen v té, protože dosah má i do Prahy a okolních krajů. V systému Pražské integrované dopravy (PID) se letos 1. prosince začalo jezdit podle nových smluv a nových pravidel. Hodně to zamíchalo kartami i u nás v Arrivě.



Jednotnému designu autobusů PID se kvůli pruhům neřekne jinak než pyžamo. Odtud také přezdívka PIDžamo. Stále ještě budí vášně diskutujících na sociálních sítích, u šotoušů i řady řidičů v garážích. Některým vozům to v něm sekne, na některé moc nepasuje. A zatímco diskuse o barvách a designu je asi tou nejhlásitější, na pozadí se odehrává něco mnohem důležitějšího – největší přerozdělení autobusových zakázek v historii středních Čech. My v Arrivě jsme z něj nevyšli vůbec špatně. Nové smlouvy určily naši práci na dalších deset let. O tom, jak musí autobusy od prosince získat jednotný šedo-červený polep nebo jak se musí přizpůsobit interiéru do jednotného standardu, se píše už víc než rok. Co ale tahle změna znamená pro nás v Arrivě?

V první řadě to, že jsme v soutěžích obstáli. Lehce jsme se zmenšili, některé oblasti opouštíme a některé nově získáváme. Výsledek ovšem pořád stojí za to. Zatímco ještě v listopadu Arriva zajišťovala téměř 50 procent všech výkonů příměstských autobusů PID, od letošního 1. prosince to je 42 procent. I nadále platí, že naší největší provozovnou bude Kladno, odkud budou vyjíždět autobusy hned do čtyř vysoutěžených oblastí – na Kladensko, Stochovsko, Horoměřicko a Hostivicko. I pro nový provoz ve Středočeském kraji jsme tak jako v loňském roce vyrazili na nákupy. Snažíme se pořízovat stejné řady vozů. Ty nejmenší jsou Rošera na podvozků Iveco, jako standardní 12metrové autobusy jsme nakoupili v drtivé většině případů Iveco Crossway a stejně tak i 15metrové tříosé vozy.

Kloubové autobusy pro Horoměřicko jsou od výrobce MAN. Možná vás to překvapí, ale MAN nabídl levnější kloubáky než SOR z Libčav. Jen na Poděbradsko jsme pořídili dvanáctimetrové SOR ICN. Celkově jsme pro nové smlouvy v PID nakoupili autobusy za tři čtvrtě miliardy korun.

Nesnáze s hledáním čalouníka
Řadu starších vozů pak čekala rekonstrukce interiéru i vnějšího designu, aby splnily nové standardy PID. 350 autobusů prošlo vnější proměnou, v 60 případech jde o nový lak, ostatní mají polep. A pak je tu velké téma refreshu interiéru do nové podoby. Měkké čalouněné sedačky s opěrkou hlavy, jasně definované barvy podlahy, tyčí a řady dalších detailů. Zásadně se

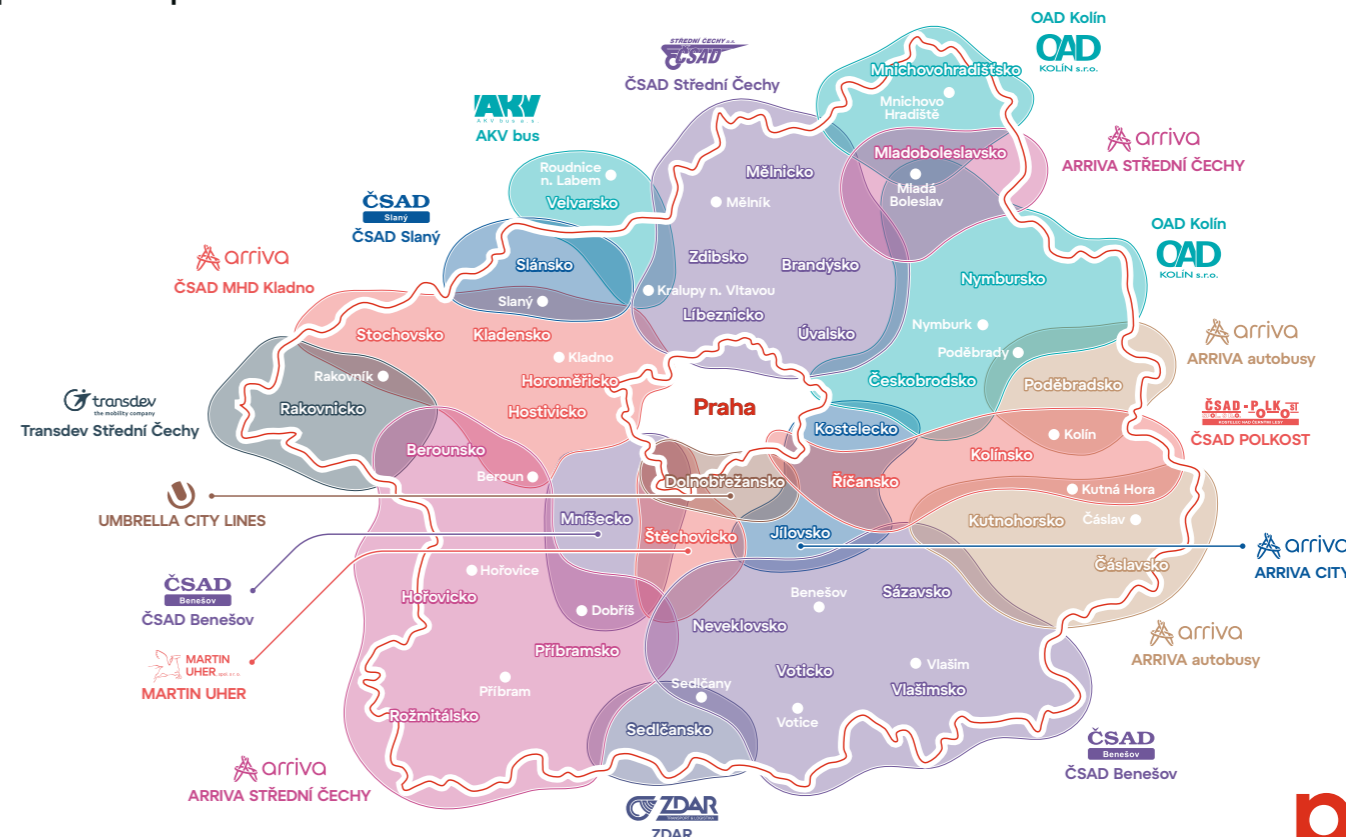
snižuje stáří našeho vozového parku na linkách PID a všechny autobusy budou klimatizované. Přes stovku autobusů jsme předělávali v interiéru, aby mohly jezdit i po přechodu na nové smlouvy. A tohle byl největší oříšek. Ještě nikdy se v Česku nestalo, že by dopravci potřebovali měnit interiéry svých autobusů a navíc v takovém množství. Nikdy k tomu ani nebyl důvod. Firmy, které by se takovým proměnám věnovaly, tedy prakticky neexistují. Profese čalouníků je navíc stále vzácnější a my jsme potřebovali přechalounit stovky sedaček. Hledání dodavatelů bylo velmi složité, a když už jsme našli firmy, které to dokážou, nevěděly, jak dopředu spočítat kalkulaci, protože s podobnými zakázkami neměly zkušenosti. Celý příběh rekonstrukcí se tak začal psát opačně, než je u zakázek běžné. Našli jsme dílnu, kde to zvládnou, a nechali jsme ji upravit první autobus. Byl to SOR NB 12. Vzorovou rekonstrukcí jsme prošli s certifikátory IDSK a zapracovali jejich připomínky. Stejným způsobem jsme postupovali také u dalších typů autobusů.



Když ale něco nového začíná, logicky musí i něco skončit. V tomto případě je to 350 starších autobusů, které už na nových linkách PID nebudou pokračovat. Loučíme se s kladenskými Urbanwayi, patnáctimetrovými Solarisy, které jezdí například linku z Prahy do Jičína a svou službu pro Arrivu začínaly ještě v Ústeckém kraji, anebo s některými vysokopodlažními autobusy.

První prosinec tak přinesl největší skokovou změnu v autobusové historii České republiky i Československa. Tolik linek, dopravců a najetých kilometrů se ještě nikdy neproměnilo takto naráz. Přinesl ale také jasná pravidla a jistotu práce ve Středočeském kraji na dalších deset let. I nadále zůstáváme největším autobusovým hráčem na příměstských linkách PID.

Nové rozdělení oblastí Středočeského kraje mezi jednotlivé dopravce platné od 1. prosince 2024



Jednotlivé oblasti jsou zakresleny pouze orientačně!

pid

RADEK CHOBOT: DVEŘE DO MÉ KANCELÁŘE MÁTE VŽDY OTEVŘENÉ

Řízení kladenských garáží po Ludomíru Landovi, který odešel do důchodu, převzal dosavadní ředitel Arriva City Radek Chobot. Říká, že chce na Landův třicetiletý odkaz navázat, protože za tu dobu udělal pro zdejší autobusový provoz neskutečné množství práce. V leccm se ale Kladno s novým šéfem přece jen změní. Ne z jeho rozmaru, ale hlavně v souvislosti s novými desetiletými smlouvami v PID.

Proč je ČSAD MHD Kladno v rámci skupiny Arriva pořád trošku samostatnou jednotkou?

To se musíme vrátit pár let do minulosti. Je to vlastně technická formalita. Když Arriva v roce 2016 Kladno kupovala, v centrále už běželo zavádění SAP jako interního systému a bylo pozdě Kladno narychlo vracet o několik kroků zpět a zapojovat ho tam. Takže máte pravdu, Kladno si žilo trošku svým vlastním životem. Proto ani nemělo Arrivu oficiálně v názvu společnosti. To se teď ale změní.



ČSAD MHD Kladno zanikne?

Takhle to úplně nebude. Půjde o více kroků. Jako první skončí dosavadní model, kdy jsou dílny samostatnou společností. Dílenské zázemí začleňujeme zpět do provozních společností a připravili jsme fúzi ČSAD MHD Kladno a KD Servis. To se stane k 1. lednu 2025. Podobně to bude i mezi Arriva Services a dalšími provozními společnostmi. A za rok, tedy od 1. ledna 2026, se sloučí ČSAD MHD Kladno s Arriva City, respektive Arriva City včleníme do ČSAD MHD Kladno, pokud bych měl být úplně přesný. Souvisí to s dotacemi, které jsou navázané na kladenskou společnost, takže ta bude existovat dál.

Navenek to bude ale jedna velká Arriva City?

Přesně tak a ta bude mít pod sebou dílny v Kladně a v Malešicích. Zároveň teď na konci roku rušíme provozovnu Satalice, což souvisí s výsledky nových soutěží Středočeského kraje, kdy tuto oblast opouštíme. Celá pražská MHD bude vyjíždět z Malešic. Novou

provozovnu naopak otevíráme v Ondřejově, odkud vyrazí autobusy na Černokostelecko. Tuto oblast jsme nově vyhráli.

Nejdříve byly dílny součástí provozních firem, pak ne, teď zas budou... Proč se po letech vracíme k původnímu modelu?

Souvisí to s naším novým majitelem, chce mít jednodušší a přehlednější firemní strukturu, v níž bude celkově méně samostatných firem.

Co budou připravované fúze znamenat pro zaměstnance?

Nebude to na ně mít vůbec žádný dopad, všechno poběží, jak jsou zvyklí. Výhledově bychom rádi vybudovali pro celou oblast jedno centrální dispečerské pracoviště, ale to je ještě daleko. Vzniklo by nejspíš v Kladně, protože Kladensko je co do počtu spojů, autobusů i řidičů největší.

Je to velká změna, jezdit od 1. prosince podle nových smluv?

Obrovská. Léta jsme fungovali v nějak zaběhlém systému, ale teď máme

jasně dané oblasti, ty mají pevně daná pravidla a přes ně nejede vlak. Přibývá kontrolorů Ropidu i IDSK, je mnohem větší pravděpodobnost, že se s nimi řidiči setkají. To souvisí i s tím, že ve starých smlouvách byly tržby rizikem nás dopravce, v nových smlouvách jsou už ale rizikem objednavatele. Čekejte kontrolu objednavatelů opravdu kdekoli, i ve velmi odlehlých oblastech nebo v okrajových částech dne. Nevydání jízdenky se rozhodně nikomu nevyplatí, to mi věřte. Každý řidič, který se někdy takhle provinil, to velmi tvrdě pocítil.

Pozor, sankce jsou velmi přísné

I já mám tuhle zkušenost z linek, které jezdí Kladno. Místo desetikorunové jízdenky dostal syn papírek na jízdenkovém papíře, kde byly ale vytištěné jen údaje dopravce a adresa. Jízdenka to nebyla. To se opravdu řidiči vyplatí krást po desetikorunách?

Pár takových expertů se bohužel najde všude. Dělalí ostudu ostatním slušným šoférům. Za mé krátké působení na Kladně máme už i rekordmana, který obdržel od IDSK sankci 13 tisíc korun za jedno svezení s ním. A když kontrola vědí, že některý řidič zkouší podvádět opakovaně, zaměří se na něj. Objednavatel vidí všechno, nic se nedá schovat. Sankce dosáhnou několika tisíc, jen to hvízdne. A je dobré vědět, že kontrola jsou vybaveni i záznamem. Kdykoli nás řidič požádal o konfrontaci s kontrolním orgánem, doprovázeli jsme ho a chtěli za něj bojovat. Ještě se mi ale nestalo, že by vyhrál. Když už jdou do tak vysoké

sankce, jsou si na IDSK sakra jistí, že mají všechno podloženo. Nedávejte si peníze do klobouku, nevydávejte už jednu vydanou lístky. Dožene vás to.

Co mají kladenští zaměstnanci čekat od vás jako nového šéfa, který na Kladno jen dojíždí ze City? Nebudou mít větší právo?

Tak to vás zklamu. Jsem v kanceláři po Ludku Landovi a nejednou jsem kolegy překvapil, že jsem přijel už v 6.30 ráno. Všichni vědí, že nesnáším jedinou věc – když je průšvih a někdo ho tutlá. Jejich průšvih je i můj a musíme ho zvládnout vyřešit. S čím mohou počítat, je větší otevřenost o tom, co se ve firmě děje, chci s lidmi sdílet víc informací. A dveře do mé kanceláře jsou vždycky otevřené. Když před budovou stojí moje auto, všichni vědí, že tam jsem a že mohou přijít. Nezáleží na tom, jestli máte pracovní problém, nebo osobní trable, přijďte, domluvíme se.

A faktické změny toho, jak to chodí v garážích?

Rád bych dal příští rok placu, kde parkují autobusy, trochu štábní kulturu. Budeme je odstavovat podle svazků,

kam patří. Vytvoříme systém, který bude přehlednější i pro samotné řidiče a pro pohyb autobusů po dvoře. Místa, kde se co parkuje, budou pevně daná, i z toho důvodu, abychom si správně odstavili kloubové autobusy, kterých tu přibýlo. Už teď od 1. prosince zde parkuje skoro o 30 autobusů víc. Investovali jsme také do kantýny, která se otevřela na konci listopadu. Ozelení se kladenské garáže a na střechách příští rok přibudou další solární panely. Rád bych také seskupil místa pro nabíjení elektrobusů, pokud to půjde.

A novinky v dílně?

Kladenská dílna je jedna z nejlepších, které ve skupině Arriva máme. Odborníci odcházejí do důchodu, ale překvapivě se nám daří sehnat i mladé lidi, aby měli možnost se učit. Rozhodně nepřestaneme investovat, chceme vytvořit dobré pracovní prostředí.

Nejste trochu mezi mlýnskými kameny? A teď narážím na velký spor Kladna se Středočeským krajem.

Musím respektovat oba své objednavatele. Jak město Kladno

a jeho představy o zdejší MHD, tak Středočeský kraj a jeho požadavky na příměstskou dopravu. Spor o financování, uznávání tarifů a další věci kolem musí vyřešit mezi sebou. Naším úkolem je plnit obě smlouvy.

Nové smlouvy znamenají také velký zásah do stávajícího vozového parku. Kolik autobusů nepřezilo 1. prosince?

V rámci linek, které jezdí ve Středočeském kraji, vyřazujeme celkově nižší stovky autobusů, v drtivé většině ty, které jsou na hraně své životnosti. Ty lepší nabídneme dalším firmám ve skupině Arriva nebo k odkupu. Když to vezmu z druhé strany, v každé oblasti, kde od prosince jezdíme, máme 30 procent nových vozů.

Můžu si koupit autobus sám pro sebe jako zaměstnanec?

Určitě. To není neobvyklé. Zaklepejte u mě v kanceláři a dohodneme se na normálních podmínkách.

VÝKONY ARRIVY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI OD 1. 12. 2024



KDYŽ NEUSPĚJÍ, TRPÍM S NIMI

Text: Helena Dostalová

Foto: Petr Kozlík

K věcem, které dělá, se Pavel Martinec dostal víceméně náhodou. Ať už jde o práci provozního technika Arrivy, kterou získal poté, co mu úraz znemožnil pokračovat v profesi řidiče autobusu, nebo o jeho volnočasovou aktivitu. Když totiž před 12 lety přišel s dcerou poprvé na zimní stadion, všimla si jich trenérka krasobruslení a on od té doby pomáhá s vedením krasobruslařského kroužku, pro který letos opět získal grant od Arrivy.



Co plánujete s 35 tisíci, které jste získal, udělat?

V první řadě za ně ještě jednou děkuji. Žádám o grant pravidelně deset let a podařilo se mi jej získat už potřetí. Jako pokaždé z něj pro krasobruslařský tým dívek Spartak v Novém Městě nad Metují pořídíme brusle, bundy a mikiny s logem týmu i Arrivy. Když jezdíme na závody, chceme mít stejně hezké vybavení jako soupeři.

Jak jste se ke krasobruslení dostal?

Mám sedmnáctiletou dceru. Když jí byly čtyři roky, vzal jsem ji na rybník, aby zkusila bruslit. Skončilo to pláčem, takže jsme sundali brusle a šli domů. O rok později jsem ji přivedl na zimní stadion do Nového Města nad Metují a tam to vlastně všechno začalo. Ve školičce bruslení si nás všimla trenérka a zeptala se, jestli nechceme zkusit krasobruslení.

Vy jste s ním měl už předtím zkušenosti?

Vůbec. Jako rodina spíš lyžujeme. Na bruslích jsem stál asi jako každý, kdo má poblíž domova rybník a sem tam si s kamarády zahraje hokej.

A nakonec trénujete krasobruslení.

To ale spíš jen okrajově s těmi úplně maličkými holčičkami, když trenérky potřebují, aby je někdo hlídal. Ale samozřejmě je dokážu naučit, jak stát na bruslích, nebo třeba cibulky, což je takový základní prvek. Jinak se starám spíš o chod klubu, průběh tréninků nebo je vozím na závody. V oddíle máme celkem 28 dětí, nejmenším je čtyři až pět roků.

Co vám to přináší?

Je parádní, když člověk vidí, jak ti prckové přijdou, neumějí stát na bruslích a na konci sezony normálně jezdí. Že má člověk až slzy v očích. A těší mě samozřejmě také různé úspěchy na závodech. Účastníme se třeba projektu Bruslička, kde se pohybujeme do desátého místa. Dcera dokonce loni vyhrála kategorii juniorek. Teď už začíná sama trénovat.

Krasobruslení je poměrně specifický sport, který vyžaduje velké úsilí, vnímáte to tak?

Určitě ano. Krasobruslení je hodně náročný sport, ale všechny holčičky jsou neskutečně vytrvalé a houževnaté. Bohužel ale 90 procent z nich, když skončí základní školu, bruslit přestane. Mají méně času a ztratí motivaci. Do



té doby by ale na ledě mohly být od rána do večera. Nejvíc trpím, když po nepovedeném závodě přijedou na lavičku a po tvářích se jim koulí slzy. To nedávám. Vidím, kolik je to stálo dřiny, a trpím s nimi.

Kolik času krasobruslení věnujete?

Měsíčně tak 20 až 25 hodin. Během týdne máme čtyři tréninky a teď už začínají i víkendové závody.

Šoférování autobusu je pro mě vrchol řidičského umění

Zabrusleme na chvíli k Arrivě. Na jaké pozici pracujete?

Jsem provozní technik a instruktor jízdy. Mám pod sebou dva lidi a v naší oblasti, tedy východních Čechách, zajišťujeme chod různých provozoven. Když je potřeba přestěhovat nábytek, zařídit nocovnu, někde něco opravit nebo vymalovat. Instruktora dělám spíš narázově. Zaškolují nové šoféry nebo mě kolegové zavolají, když má řidič více pojistných událostí, třeba častější škrábance, jdu se s ním svézt, dívám se na to, co dělá špatně, a radím mu, čeho se vyvarovat.

Čím to, že máte takové dvě zdánlivě odlišné funkce?

Kariéru jsem začínal jako šofér autobusu, ale měl jsem úraz a musel s tím přestat. Chvilí jsem pracoval na

čerpací stanici Arrivy a pak mi nabídli práci provozního technika.

Proč jste se rozhodl zrovna pro autobus?

Šoférování autobusu je pro mě naprostý vrchol řidičského umění. A aniž bych chtěl urazit kamionáky, tak i víc než to. Protože kamion vozí cihly a autobus lidi.

Chybí vám šoférování?

Samozřejmě to člověka pořád láká a občas se k tomu i dostanu, když třeba převážíme autobusy z Nového Města nad Metují do oblastí, kde mají jezdit. Odvézt autobus a šoférovat je ale přece jen něco trochu jiného. Šoférování mě hodně bavilo.

Co jste na něm měl nejraději?

Adrenalin.

Adrenalin? V čem?

Že stihnu včas dojet na místo. Jezdil jsem dálkovou linku z Jeseníku do Prahy a mnohdy nebylo jednoduché dodržet rychlost a přes různé překážky v podobě nehod nebo kolon stihnout dopravit cestující včas. Rád na tu dobu vzpomínám.

Působíte přátelsky, takže i práce s cestujícími vás bavila?

Nikdy jsem s nimi neměl žádný problém. Měl jsem za úkol je přepravit z místa A do místa B, a jestli byli takoví nebo makoví, usměvaví nebo rozzlobení, jsem vůbec neřešil.

ZÁŽITKY Z VAŠICH JÍZD

Po prázdninách jsme pro řidiče našich autobusů a strojvedoucí našich vlaků vyhlásili soutěž, ve které se s námi měli podělit o nejzajímavější okamžiky nebo příběhy ze svých jízd. Všem děkujeme, že své příběhy sdíleli. Vybrali jsme tři, jejichž autoři vyhráli vstupenky do O2 areny na FMX Gladiator Games. Gratulujeme!

Vzpomínka na Nitru

Jaroslav Š., strojvedoucí

Nejlepší vlak, jaký Arriva vozila, byl mezinárodní rychlík Praha – Nitra. Zeptáte-li se kteréhokoliv strojvedoucího nebo průvodčího, který v tomto turnusu jezdil, povzdechne si: Hned bych si do Nitry zase zajel! Byl to velmi rychlý vlak. Neustále rychlost sto dvacet, zastavení v Pardubicích a Olomouci a celé Čechy a tři čtvrtě Moravy se přejely jako blesk. Byl říjen 2018, na vlárské trati byla dlouhotrvající nepřetržitá výluka a jezdilo se odklonem přes kunovický triangl, do úvratí ve Veselí nad Moravou a přes Myjavu znovu do úvratí v Novém Městě nad Váhom.

Z Veselí jsme vyjeli už za přití. Za Veselím je zastávka s kouzelným názvem Blatnice pod Svatým Antonínkem. V tom jméně je skryta historie i slovesnost jižní Moravy – v něm slyšíte Cyrila a Metoděje, národní obrozence, verše Jana Skácela i Jiřího Pavlicu s Hradišťanem.

První stanice na slovenském území jsou Vrbovce. Zajímavé nádraží, ale vraťme se nejprve do historie.

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 se ukázalo, jak nedostatečné je spojení Moravy a Slovenska. Země koruny české byly dopravně napojeny na Vídeň, Uhry na Budapešť. Mezi Moravou a Slovenskem vedla košicko-bohumínská dráha, vlárská dráha a lokálka Kúty – Břeclav, navíc napojená do Břeclavi od severu. Za první republiky proto byly vybudovány nové tratě z Moravy na Slovensko. Trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom byla postavena v roce 1928, všechny staniční budovy podle jednotných



plánů, případně jen zrcadlově otočené, zapadaly do překrásné přírody Bílých Karpat. Několik vysokých příhradových viaduktů, betonové silniční nadjezdy rovněž podle jednotných plánů. Nádraží Vrbovce bylo postaveno na Moravě, i když vesnice se nacházela na Slovensku. Komu by to v roce 1928 vadilo? Po pětadesáti letech ale přišly problémy. S výměnou území připadlo i nádraží Slovensku a dnes může cestující za jízdy pozorovat zajímavý úkaz: u vjezdového návěstidla vjede vlak na Slovensko, ale pod náspem po obou stranách trati je Morava.

Ve Vrbovcích přišla výpravčí: „Mladý pán,“ to oslovení mě v sedmašedesáti letech velice potěšilo, „za hentým krátkým tunelem je neoznačená pomalá jízda.“ Hentem krátký tunel je ten kilometrový, protože ten normální měří tři kilometry. Jel jsem tehdy s Máňou (pokud to bude čist manželka, musím teď poznamenat, že Máňa je motorová jednotka 845 001-7), tehdy ještě nevybavenou dálkovým reflektorem. Hledat číslice na desetimetrovém hektometrovníku za takřka úplné tmy – i to patří k radostem strojvedoucího.

Z Nitry se odjíždělo ráno po půl sedmé. Důležitým úkonem před odjezdem, spíš před přípravou jednotky, byla snídaně v nádražím bufetu. Připomínal dobu Rakouska-Uherska, v tomto případě spíš jen Uherska. Na výběr byly nejméně tři polévky – gulášová, dršťková a fazolová – a strojvedoucí a průvodčí byli jediní, kdo si ji dali jen s rohlíkem. Ostatní návštěvníci s borovičkou.

Zpáteční cesta vedla opět po stejné trati odklonem přes Myjavu. Byl den, jakých je do roka sotva pět. Viditelnost pomalu až k moři, říjnové sluníčko a barevné listí. Ve stanici Vaďovce zastavení z dopravních důvodů na deset minut kvůli křižování. Průvodčí ve vlaku nebyl, doprovázel autobus jedoucí po kmenové trase. Po zastavení vlaku se někteří cestující domáhali výstupu, aby si mohli zakouřit. I když jsem docela nesnášenlivý nekuřák, pustil jsem je ven, snad proto, aby nešli tajně kouřit na záchod. Venku u vlaku se cestující rozplývali nad nevěděními zážitky: V akej to sme divočine! Nevedela som, že jazdit vlakom je také krásne! Nabudúce nechám auto doma a pôjdem iba vlakom! Idem za dcérou do Liberca – vy ste tiež z Liberca? Teraz už budem do Liberca vždy chodiť iba vlakom! Nastupovat, odjezd, jedeme dál. Příští zastavení v první stanici na české straně ve Velké nad Veličkou. „Dnes naposled, výluka končí a večer po normální trati,“ naklonil jsem se z bočního okénka k výpravčí.

„Zaplatpánbůh, že tenhle blbinec tady končí a Arriva už tady nebude překážet,“ ztlumila moje nadšení výpravčí. Ne každý je ve službě nadšen, to se stává. A jak jsem se nedlouho poté dozvěděl, tato výpravčí je přítelkyní vlivného regionálního politika, který nemá rád železnici.



Stávkující motorák a čínská výprava

Daniel S., strojvedoucí

Bylo velice teplé letní počasí. Moje, myslím, asi tak čtvrtá směna v životě začínala ve Zruči nad Sázavou. A to na legendární a téměř páteřní řadě 810. Musím říct, že jsem s tímto strojem jezdil velmi, velmi rád. Člověk mohl – no, spíš měl – dávat při řazení meziplyny... Zdá se mi, že tady byl fira skutečným strojvedoucím. Což jsem tenkrát ale

ani náhodou nebyl. Někteří možná tuší, že moje cesta směřovala na hlavní nádraží do Kutné Hory, kam se úvratí dostanete přes můstek přes potok. Zvláštností těchto směn je, že mezi hlavním nádražím a Kutnou Horou město se takzvaně pendluje třikrát a po výletu do Zruče a zpět ještě dvakrát. A toto neustálé přepínání směrů se mojí osmsetdesítce na onom můstku

přestalo líbit. Nutno však zmínit důležitou věc, která je vlastně důvodem, proč mi to vše navždy zůstane v paměti a proč vám to všechno píšu. Tyto vláčky nejvíce využívají čínští turisté a těch jezdí všude, jak známo, hodně. Proto i v mém motoráčku bylo onoho dne plno. A to i v uličkách. Na druhé stanoviště se dalo projít jen těžko, proto se někdy chodilo i venkem. Když si můj vláček na mostě postavil hlavu, bylo mi pořádně horko. I proto, že venku už letní počasí bylo a uvnitř v kabině se ještě stupňovalo. Když jsem plynulou češtinou uprosil čínské turisty, aby odstoupili od krytu převodovky, a otevřel ho, uslyšel jsem jen: Óóó... a mačkání spouští jejich fotoaparátů. Oni si snad mysleli, že jsme tam s kolegou vlakvedoucím jen atrapy pro dokreslení atmosféry z jízdy historickým vláčkem a že svoje role hrajeme dokonale. Dokonce se nám dostalo i lehkého potlesku a poplácání po ramenou. Možná ale trochu znejistěli, když se motorák ne a ne hnout a já začal být zpcený a nešťastný. Třeba si i říkali, že jsme to s tím divadýlkem už přehnali, když pro nás ze stanice přijela jiná 810 a odtáhla nás... Byli ale slušní, děkovali, ukláněli se, a to i přesto, že jim ujel rychlík do Prahy.

Nejzvláštnější nález

Radek Š., řidič autobusu

Není to sice můj příběh a ani netuším, jestli se opravdu stal. Od chvíle, kdy jsem ho v začátcích svého šoférování slyšel, na něj ale často myslím, a tak ho sdílím i s vámi. Je to už pár desítek let, byl konec jara a na konečné, kde kolega tehdy procházel autobus, aby posbíral lístky a papírky před dalším spojem, našel na sedačce urnu. I když přemýšlel, jaké cestující vezl a komu by mohla patřit, nikoho si nevybavil. A tak si řekl, že následující den si pro ni určitě někdo přijde. Představoval si, jak i při této smutné události paní nebo pána rozveselí, že se urna neztratila, a předá jim jejich milovaného. Uběhl třetí den a nikdo se ke zvláštnímu nálezu nepřihlásil. Čtvrtý den si řidič řekl, že když se nikdo neobjeví další tři dny, zakope ji na nejvyšším převýšení, kam se mezi všemi svými spoji dostane. Ani po týdnu si urnu nikdo nezvzedl. Osmý den ráno si s sebou na směnu vzal rýč. Po posledním spoji dojel na kopec, vypnul motor a začal hledat to nejhezčí místo pro odpočinek paní nebo pána,



kterou nebo kterého ještě předtím, než bude zakopán, povozil zdarma týden v autobuse. Nakonec vybral místo kousek od silnice. Silně zaryl do země a pomalu do jamky uložil urnu s někým, koho vlastně ani neznal. Poté odběhl

ke smržku, natrhal několik větviček a položil je na urnu. Díru zahrnul hlínou a udělal z kamínků křížek. Když projíždím autobusem přes jakýkoli vrchol, často si na tuto kolegovo historku vzpomenu. Co myslíte, stala se?

JAK ŠEL ČAS SE SEDADLY ŘIDIČŮ

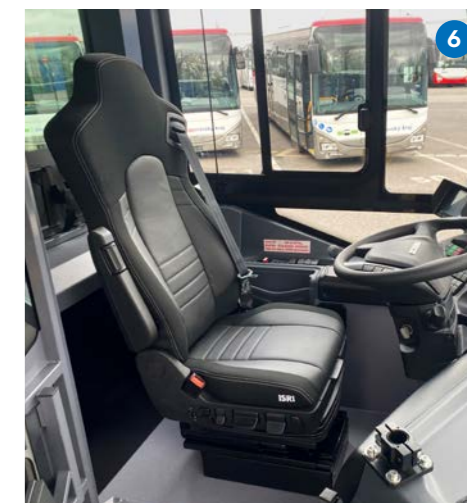
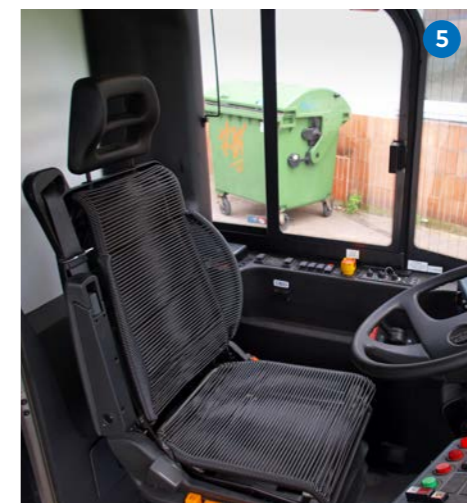
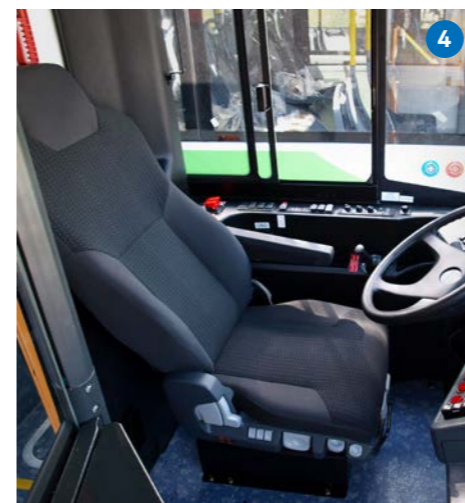
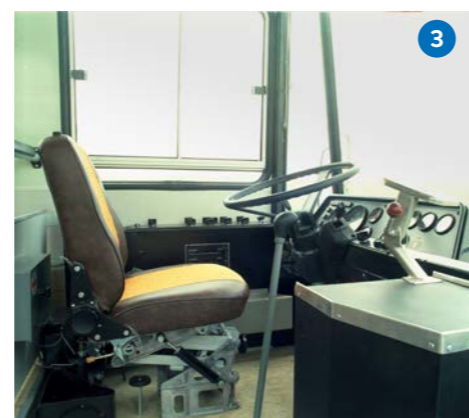
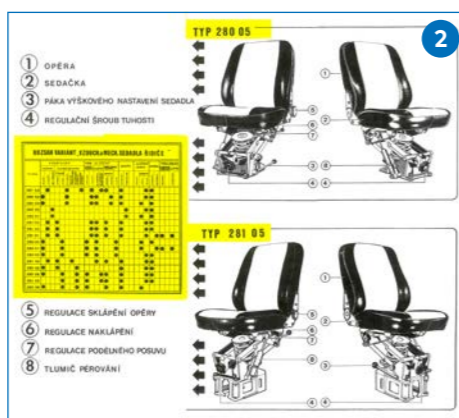
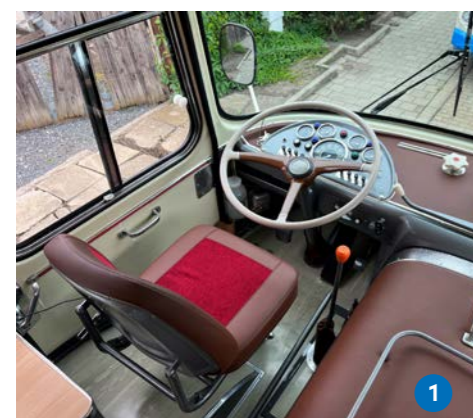
Text: Miroslav Halász
Foto: Miroslav Halász, Iveco Bus

Řidič autobusu musí mít dobrý výhled. Aby se mu ale dobře řídilo, musí mít i dobrý posez. A možná ne vždy tomu tak bylo. Sedadlo řidiče autobusů prošlo za uplynulé století velkým vývojem, ať už v oblasti tvrdosti sedáku, či odpružení.

Po druhé světové válce a společenských změnách v 50. letech byla výroba sedadel pro národní podnik Karosa, nyní Iveco Bus, soustředěna do Brandýsa nad Orlicí, kde měli bohaté zkušenosti s výrobou kovového nábytku, sedadel do letadel a podobně. Zde již pod značkou Karosa vznikaly modely, které řidiči znají z autobusů RTO, Š11, řady 700 a 900. Dnes firma pod názvem C.I.E.B. vyrábí speciální sedadla a sedadla do vozidel hromadné přepravy osob nadále, byť pro jiné odběratele.

Vraťme se ale k poválečné výrobě a prvnímu mechanicky odpruženému sedadlu v autobusech Škoda 706 RTO (obr. 1). Bylo na hliníkovém podstavci, který byl výškově nastavitelný pomocí zajišťovacího šroubu. Dalo se podélně posouvat za pomoci páčky pod ním. Opěradlo bylo možné v malém rozsahu nastavit také, ale v porovnání

Fotografie spokojeného „budoucího“ řidiče za volantem luxusního vozu ŠD 11.2050 Superlux, který byl vystavený i ve francouzské Nice, kde získal na XIX. ročníku „Semaine Internationale du Car Nice“ mezi 340 vystavenými autobusy třetí místo a obdržel stříbrný pohár a zlatou medaili. Bohužel ale zůstalo jen u prototypu.



s dnešními modely se jednalo spíše o „nastavení bederní opěrky“. Řidič historického autobusu Škoda 706 RTO Lux pan Oldřich vzpomíná, že se na něm sedělo docela dobře. Tedy do doby, než usedl do fungl nové ešemky, která už byla vybavena mechanicky odpruženým sedadlem (obr. 2). A právě tento nový typ pocházel od dvou nejzkušenějších konstruktérů z vývojové konstrukce, pánů Josefa Klejcha a Miloslava Říhy. Sestrojili dva typy sedadel, jedno odpružené mechanicky (pružinou) a druhé odpružené pneumaticky. Další verze byly s nízkým nebo vysokým podstavcem a možností sklápění a seřizování.

Ty sice ještě nebyly vybaveny vzduchovým měchem (napojeným na rozvod vzduchu autobusu) v podpěře sedadla, ale v rámci generálních oprav a různé lidové tvořivosti nebyly sedačky o vzduchové pérování ochuzeny. Velmi dobře si je můžeme pamatovat z konce 80. let z autobusů Karosa řady 700 (obr. 3). Náš řidič Olda vzpomíná, že se na nich hodně najezdil při mnoha cestách s dovolenkáři k moři. Při srovnání s dnešními modely v luxusních autokarech těžko uvěřit, že ho nebolela záda. Zmiňuje ovšem také jednu vzpomínku, kterou jistě zažilo mnoho řidičů této doby, a to je prasklý onen vzduchový měch. Pak totiž nezbývalo nic jiného než dojet zpět do Čech na sedadle podepřeném kladivem. Sedadla této konstrukce a dále modernizovaná byla vyráběna nejen pro potřeby výroby autobusů, ale bylo možné se s nimi setkat i v jiných strojích – nákladních vozech Tatra, Liaz, lokomotivách Škoda Plzeň, tramvajích Tatra Smíchov, trolejbusch Škoda Ostrov, silničních a stavebních strojích či lodích. Proto nepřekvapí ani vzrůstající počet vyrobených kusů:

v roce 1967 to bylo 12 270 kompletních sedadel, v roce 1970 již 30 000 a v roce 1990 přesáhla výroba 80 000 kusů. Tato konstrukce vydržela až do nástupu nových autobusů s vyšší emisní třídou Euro 4 (rok 2006), kdy mohla být tato sedadla na opci vybavena vyhříváním. Zároveň do našich autobusů poprvé pronikají sedačky ISRI, které jsou vybaveny pneumaticky nastavitelnými bederními opěrkami a vyhříváním (obr. 4). Jsou velice komfortní a řidičům zajišťují obzvláště v zimě příjemnou jízdu. Opačný problém řeší například v italské Boloni, kde se do vozidel MHD dodávají speciální „letní sedadla“ s proutěným výpletem, zajišťujícím dobrou větratelost sedací a zádové plochy (obr. 5). Na zimu se mění jejich horní část (opěrák spolu se sedákem) za klasické provedení. Mnoho funkcí přebírají autobusová sedadla od osobních vozů. Dnes je tedy možné si do autobusu objednat model ISRI nejen s vyhříváním, ale pro letní měsíce i s ventilací, tedy prouděním vzduchu sedadlem (obr. 6). Na závěr musíme zmínit ještě jednu důležitou věc, a to bezpečnost, která pozornému čtenáři jistě neunikla. Není

to jen samotný bezpečnostní pás, ale i funkce předvíjení, pevnost sedadla či hlavové a loketní opěrky. Zkrátka místo řidiče prošlo značným vývojem, možná až nepředstavitelným. Zahraniční trhy dokonce požadují sedadla otočná, aby se řidič při odbavování natočil k cestujícím nebo se mu jen zkrátka lépe opouštělo stanoviště. Uvidíme, co přinese čas, ale je ještě co vyvíjet?

Zvláštní poděkování patří paní Zuzaně Jursově ze společnosti Iveco Bus za poskytnutí informací a mnoha materiálů z archivu Karosy. Mimochodem Iveco Bus ve Vysokém Mýtě ročně vyrobí bezmála 5 000 autobusů a dnes si zákazníci mohou vybrat a nakonfigurovat sedadlo řidiče přesně podle svých potřeb, a to od dvou renomovaných světových výrobců ISRI a Gramer, ať už jde o potahy, vyhřívání, ventilaci, či otočný podstavec sedadla řidiče. Arriva Česká republika provozuje mnoho autobusů Iveco a sami vidíme pokrok, který jde stále kupředu.

Židle místo sedadla?

Každá země má svá specifika, a tak se v autobuse při cestování můžeme setkat s ledačím. Nemusíte se ale bát, u nás v reálném provozu toto nehrozí. Jen i sedadlo řidiče občas potřebuje údržbu. To původní bylo odesláno do čalounické dílny na opravu prodřeného opěradla a výměnu molitanu sedáku. No a aby se s vozem dalo jezdit po garážích, museli si mechanici vypomocť židli.





ODŘÍZNUTI VODOU

Text: Ondřej Kubala
Foto: archiv KIDSOK

Letošní velká voda brala domy, mosty, silnice i tratě. Nejen o tom, jak se Olomoucký kraj vyrovnává s následky povodní, jsme si povídali s Kateřinou Suchánkovou, která stojí v čele objednavatele KIDSOK. Zdejší veřejné dopravě se skvěle daří. Za posledních pět let vzrostl počet cestujících ve vlacích a autobusech o 30 procent a vidíme to i v našich spojích. V Olomouckém kraji zajišťujeme 80 procent autobusové dopravy.

Jak zasáhly povodně do autobusové dopravy na Jesenicku?

Bylo to brutální, nevím, jaký jiný výraz použít. Zažila jsem povodně v roce 1997, ale tohle ne. Ztratili jsme silnice, voda si odnesla i třicet metrů vozovky a nechala po sobě kráter. Všichni začali okamžitě pracovat na opravách. Cestující měli pocit, že když tam projedou hasiči nebo technika silničářů, zvládne to i autobus. Ten je ale samozřejmě úplně jiný než tatrovka. Lidé nám říkali: „Ale vždyť tam most stojí, pošlete nám už autobus.“ Most sice stál, ale doslova levitoval, jak měl podemleté základy. Musím poděkovat všem, kteří odvedli obrovský kus práce

na opravách, koordinaci prací, vyhodnocování priorit a lidském přístupu. Během tří týdnů spustit všechny autobusové linky na Jesenicku, i když třeba někdy v omezeném režimu, byl super počín. Smím někomu vyseknout poklonu?

Směle do toho.

Strašně ráda bych poděkovala šéfovi Arrivy v jesenické oblasti panu Kotasovi, který opravdu denně projížděl každou cestu, která se něčím zalepila nebo zaspala, a následně jsme vyhodnocovali, jestli už může autobus po dané komunikaci jezdit. Na nás pak bylo, abychom připravili jízdní řády a napsali

lidem, co kdy a kde pojedou. Bez těchto lidí v provozu Arrivy by to ale nešlo.

Arriva měla v Jeseníku část garáží pod vodou, autobusy ale včas odvezla na vyvýšené místo. Promítlo se to nějak do provozu?

Ano, například nádrže na CNG byly nějaký čas částečně pod vodou, přitom plynových autobusů tu jezdí hodně. Jsme zelený okres, oblast klimatických lázní. Ukázalo se jako značná výhoda, že je Arriva velkým dopravcem. Zvládla na začátku nasadit naftové autobusy.

Doted' na některých tratích Olomouckého kraje nejezdí vlaky. Hodně se mluví o trati z Lipové do Javorníku ve Slezsku, že si tady řeka Vidnávkva našla nové koryto v místech, kudy dříve vedla železniční trať.

Ta se vyřádila, to se nedá říct jinak. Všechny řeky, které se standardně tváří jako malé potůčky, řádily. Tady určitě nezačneme jezdit dřív než v příštím roce a stejně tak čekáme, jak to bude vypadat s tratí z Jeseníku do Mikulovic a dál do polských Głuchołaz. Jsme rádi, že trať v Polsku přežila. Poláci nám vždy dávali signály, že do tratě nechťejí investovat, ale pouze ji udržovat. Jezdí tudy české vlaky v objednávce Olomouckého kraje z Jeseníku do Krnova. Takže jsme rádi, že ji voda v Polsku nepoškodila.

Arriva dnes zajišťuje 80 procent autobusové dopravy Olomouckého kraje. Už chystáte nové soutěže na dopravce?

Notifikovat soutěž chceme už letos v prosinci, příští rok připravíme zadávací dokumentace a do poloviny roku 2026 bychom chtěli mít podepsané smlouvy. Dopravce z nových soutěží musí začít jezdit od 1. ledna 2028. Nyní máme 14 provozních oblastí, radikální změnou bude, že jich bude nově už jen devět, což je provozně a ekonomicky smysluplnější.

Budete v nových soutěžích požadovat autobusy na CNG nebo elektrobusy?

Nemáme v úmyslu to dopravcům určovat a stejně jako teď to necháme na jejich zvážení. Když se podívám napříč krajem, tak pro tyto vozy není vždy a všude zajištěna infrastruktura. Dnešní moderní autobusy na naftu jsou méně emisní než vozy na CNG. A norma Euro 7 bude ještě přísnější. Pocitově si lidé říkají, že CNG je lepší, ale málokdo chce slyšet, že Euro 6 a Euro 7 jsou vůči životnímu prostředí přívětivější.

Proč má Olomoucký kraj autobusy v čistě bílé barvě?

Je levná, a když dojde k havárii či odření, bílou barvu opravíte rychleji. Olomoucký kraj má na autobusech také své polepy, které vypadají na bílém podkladu, myslím, lépe. Ale to berte s nadsázkou.

Budete mít tedy i bílé vlaky? Řada krajů se to snaží sjednotit.

Když jsme připravovali přímá zadání na regionální vlaky, řešili jsme to. Ale ve finále jsme se dohodli, že z ekonomického hlediska je pro nás výhodnější zachovat korporátní barvy dopravce České dráhy. Hlavně se tím vyvarujeme rizika, že se drahám pokazí dva až tři vlaky ve flotile a budou muset zajistit dopravu náhradním vozem s jinou barvou. To by nevypadalo úplně dobře.

Zatím jste zvolili v regionální dopravě na železnici přímé zadání Českým drahám, jak to bude dál?

Po skončení současných smluv s drahami už půjdeme do klasických soutěží.

Jste jedním z krajů, které pokukují po bateriových vlacích. Kde by měly jezdit?

Rádi bychom je viděli v dnešním provozním souboru Haná, což jsou regionální tratě v okolí Senice na Hané, Kostelce a Litovle. K tomu bychom rádi nasadili bateriové vlaky také v úseku Moravský Beroun – Olomouc. Bude hodně záležet na tom, zda se nám podaří získat dotaci z programu ze Státního fondu životního prostředí, který v polovině listopadu vypsál dotační výzvu právě na nákup bateriových vlaků. V případě trati od Zábřehu, respektive Šumperka přes Hanušovice do Jeseníku připravuje Správa železnic elektrizaci, tam počítáme s čistě elektrickými vlaky a po odbočných tratích do Starého Města, do Javorníku a do Zlatých Hor bychom chtěli jezdit bateriovými vlaky.

Přivítali bychom mírné zdražení

Když se podíváme na cenu jízdného, dlouhodobě patříte k těm levnějším krajům. Ale cenovka za veřejnou dopravu na straně nákladů vám stále roste. Budete zdražovat?

Je pravda, že nůžky mezi tím, kolik vybereme z jízdného a kolik musí kraj do veřejné dopravy dosypat, se stále rozevírají. Na druhou stranu nám velmi výrazně stoupá počet

cestujících na železnici i v autobusech. Transparentním rokem pro srovnání je předcovidový rok 2019. Proti němu nám narostl počet cestujících o třicet procent. A stále přibývají další. A to je to, co si od veřejné služby slibujeme. Že lidé přestanou využívat individuální automobilovou dopravu. Nejvíce přepravených cestujících a nejvyšší tržby máme právě v oblasti Jesenicka.

Čím to je?

Můj kolega konstruktér jízdních řádů by vám na to jistě řekl, že tam jsou perfektní jízdní řády... no zlaté projektantovy ručičky! Ale ono to tak opravdu je. Je tu hustá síť autobusové dopravy, kdy jsme do závazku převzali i dálkové linky Arrivy a tím jsme lidem rozšířili možnosti cestování i do Moravskoslezského kraje. A co si budeme povídat, v Olomouci a v dalších městech se po sedmé ráno už nedá zaparkovat. Je opravdu lepší přijet vlakem nebo autobusem. Zároveň modernizujeme vlaky, už to není takový ten blešák, ale lidské, komfortnější cestování. A autobusy? Ty jsou moderní již od platnosti současných smluv.

Ať nezamluvíme zdražování.

Tarifní politiku schvaluje kraj. Sami o sobě bychom i nějaké drobné zdražení jízdného přivítali. S Českými drahami jsme například domluvili uznávání našich jízdenek v některých rychlicích, ale tam pak musíme hradit protarifovací ztrátu. Ale rozdíl mezi naším tarifem a tarifem drah je obrovský. A stále se zvyšuje. Budeme o tom jednat s novým vedením kraje, které vzešlo teď z podzimních voleb.

Když držíte ceny jízdného nízké, platí, že ve finále dosáhnete vyšších tržeb tím, že cestujících za tuto cenu pojedou prostě více, než kdyby bylo jízdné dražší?

Myslím, že ano. Cestující si umějí dobře spočítat, kdy se vyplatí vzít auto a kdy jít na autobus nebo vlak.

Ve vaší aplikaci MobilOK je už konečně možné kupovat i jednotlivé jízdenky Olomouckého kraje.

Po tom lidé hodně volali a oceňují to. Nově si můžete koupit jízdenku i pro svého spolucestujícího, když budete cestovat třeba s dítětem, seniorem, ale i se psem či koťem. Pořád také udržujeme při životě i klasickou bankovní kartu jako nosič časových jízdenek. Je ale fakt, že aplikace umožňuje obrovské množství věcí – během chvíle

tu třeba vrátíte jízdní doklad, zjistíte, kde se momentálně váš autobus či vlak nachází, jaké je zpoždění a další. Pro studenty jsme letos upgradovali aplikaci o elektronickou ISIC kartu k ověření statusu studenta z pohodlí domova.

A plány do budoucna?

Do mobilní aplikace chceme dostat turistickou jízdenku Jeseníky, rádi bychom naše jízdné propisali do aplikace Českých drah Můj vlak, některé kraje už to umějí, a chceme cestujícím nabídnout prodej našich jízdních dokladů prostřednictvím IDOS.

Velkým tématem je pro řadu krajů poptávková doprava. Třeba pozdě večer, kdy už se nevyplatí jezdit s velkým autobusem pro pár lidí po vesnicích. Uvažujete o ní?

My jsme podobnou věc zavedli v oblasti Lipnicka, kde máme jedno vozidlo od pondělí do pátku od sedmi do devatenácti hodin a sledujeme zájem cestujících. Začali jsme s tím letos v září. Zatím přepravujeme první desítky lidí za den, uvidíme, je to pilotní provoz.

A kdybyste měla Arrivu pochválit nebo postrčit, aby se v něčem zlepšila, co by to bylo?

Kdybych měla chválit, tak to bude úžasná komunikace. A co u nich strašně oceňuji, je vstřícnost ke změnám, které vyplývají na povrch v průběhu naší společné desetileté smlouvy. Je zde také kladen důraz na obnovu vozového parku, na takovou tu štábní kulturu. Toho, co bych jim chtěla vytknout, moc není. Řeší úplně stejné problémy jako ostatní dopravci. Věnují se veřejné dopravě od roku 2006, pro hodně věcí, které dopravce ovlivnit nemůže, mám pochopení.

Kateřina Suchánková

Ředitelkou příspěvkové organizace Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK) je od června 2018. Oblasti veřejné dopravy pro Olomoucký kraj se věnuje už od roku 2006 jako ekonom a kontrolor veřejné dopravy. Podle svých slov nastavila závazné parametry nejen pro dopravce, ale i pro objednavatele, aby smluvní vztah byl vyvážený a každá smluvní strana věděla, co se od ní očekává.

SERIÁL: JAK ULEVIT ZTUHLÝM SVALŮM (1. díl)

Text: Helena Dostalová, Boris Ljubčenko
Foto: Petr Kozlík

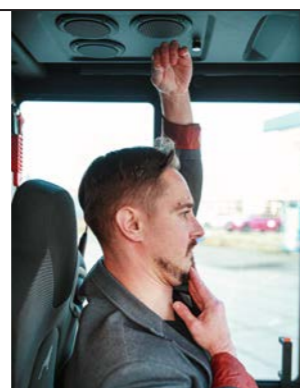
Ať už vás bolí krční páteř, nebo bedra, sedíte za volantem autobusu, v kabině strojvedoucího, u počítače nebo děláte jakoukoliv jinou práci, připravili jsme pro vás seriál s tipy na cviky, které lze vyzkoušet kdykoli během dne, abyste se cítili lépe. V prvním díle se zaměříme na uvolnění svalů, vazů a úponů v oblasti krční páteře a na závěr shrneme zásady správného sedu.

Tip: Během provádění jednotlivých cviků nezatínejte křečovitě svalstvo, cviky doprovázejte hlubokým výdechem ideálně nosem a snažte se pokaždé vnímat příjemný tah i úlevu.

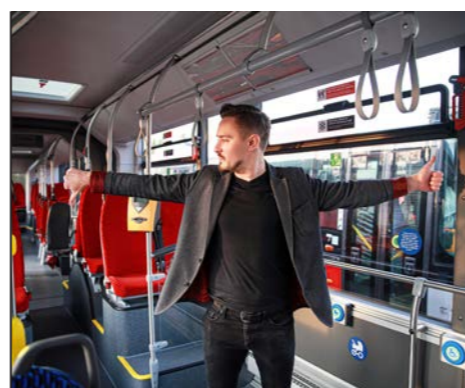
Cvik opakujete dle svých časových možností, nejlépe ale 10krát až 15krát.



1. Pokud cítíte, že máte ztuhlé svaly, nebojte se automasáže, která vám mnohdy uleví víc než série cviků. Posadte se rovně a pohodlně tak, abyste co nejméně vnímali napětí zádového svalstva. Hlubokým úchopem si do dlaně naberte měkké tkáně šije a uvolněte stisk. Pokračujte velmi pomalu od místa, kde se páteř napojuje na lebku, rovně dolů a pak odbočte obloukem k rameni. Pokud v některém bodě cítíte vyšší citlivost, dopřejte mu delší masáž.



2. Pro dosažení úlevy od ztuhlosti šíje je velmi efektivní vytahování a oddalování jednotlivých obratlů. Narovnejte záda, stáhněte ramena od uší, lopatky dolů a k sobě, čímž otevřete oblast ramen. Vypněte hrudník dopředu, ale zároveň dbejte na to, abyste se neprohýbali v zádech. Posuňte bradu a hlavu horizontálně dozadu a vytáhněte se ke stropu jako na provázku.



3. Pohyb ramenního pletence a současné otočení krční páteře zvyšují prokrvení svalů a působí proti jejich únavě. Cvik provádějte vestoje s rovnými zády. Rozpažte ruce, palec pravé ruky otočte dolů, levý nahoru. Otočte hlavu směrem k pravé ruce. Dívejte se stále dopředu, nesklánějte hlavu ani ji nezaklánějte. Zde se nadechněte a s výdechem pomalu otáčejte hlavu na druhou stranu a zároveň přetáčejte ruce tak, aby pravý palec směřoval nahoru a naopak. Nadechněte a pohyb opakujte na druhou stranu.

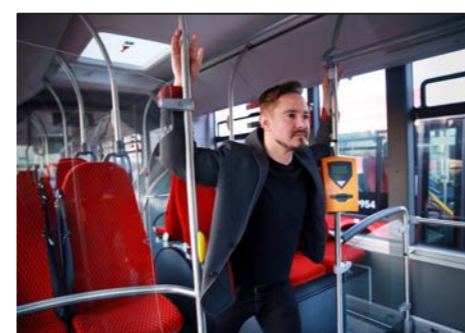


4. Jedním z nejvíce namáhaných kloubních spojení je přechod krční a hrudní páteře. Lze na něj efektivně zapůsobit následujícím cvikem. Předkloňte hlavu rovně dolů a dejte si ruce v týl s lokty do stran. Hlavu netlačte silou. Dbejte na to, abyste se ohýbali jen v oblasti krční páteře a jinak zůstala vaše záda vzpřímená. S výdechem se podívejte směrem k levému podpaří, s nádechem se vraťte doprostřed a s výdechem se podívejte pod pravé podpaří.



6. Ztuhlým svalům ulevíte také jejich aktivním zapojením. Srovnějte záda a přiložte pravou dlaň nad pravé ucho. Jemně zatlačte hlavou do dlaně, ale tak, abyste ruku neodtlačili. Dlaň následně přemístěte na čelo, v týl, pod bradu, ze strany na čelistní oblouk a vždy tlačte hlavou proti jejímu odporu. Následně začněte celé kolo od levé dlaně a levého ucha.

7. Při dlouhém sezení bez pohybu vzniká vyšší riziko zkrácení šíjového svalstva, které lze protáhnout jednoduchým cvikem. Rovně a pohodlně se posaďte, položte levou ruku nad pravé ucho a pravou ruku stáhněte v protipohybu směrem od sebe a dolů. Vnímejte hluboký nádech a výdech, při kterém se můžete pokusit pohyb prohloubit. Po chvíli ruce vystřídejte.

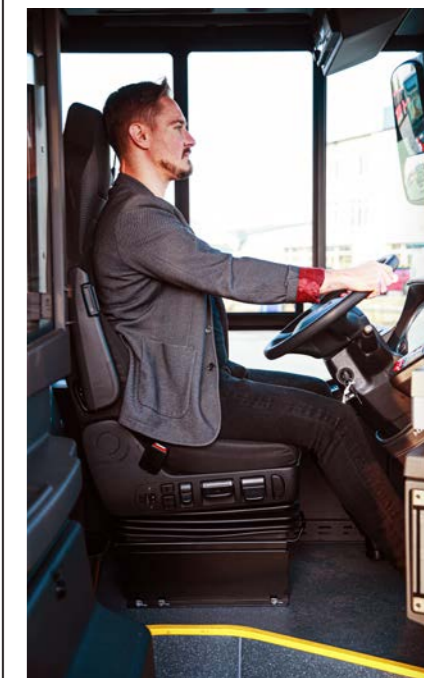


8. Kulatá záda, vysunutá lopatky a sevřená ramena mohou způsobit zkrácení prsních svalů, které následně brání vzpřímenému držení těla. Pro jejich protažení upažte, pokrčte lokty do pravého úhlu, opřete se o tyče pro držení se za jízdy nebo dveřní rám a posuňte se celým tělem směrem dopředu. Opakujte cvik s držení rukou výš a níž.



5. K hlubkovému uvolnění krční páteře lze použít cvik, při kterém v rovném sedu uchopíte pravou rukou šíji z jedné strany zezadu a levou ruku položíte nad pravé ucho. Mírným tahem obou rukou proti sobě dosáhnete s hlubokým výdechem úlevy od napětí. Vyměňte ruce a opakujte opačným směrem.

Zásady ergonomie správného sedu



Snažte se sedět vzpřímeně

- ▶ Nepodsazujte pánev – pokuste se od sedacích kostí vytlačovat vzhůru za temenem hlavy. Nezakulacujte záda – opět vám pomůže se vytáhnout směrem za temenem hlavy.
- ▶ Nepředsouvejte hlavu – zasuňte bradu tak, abyste srovnali krční páteř. Nechte si odborně zkontrolovat zrak – snaha o zaostření vede právě k předsouvání hlavy, která následně tvoří velkou zátěž pro krční obratle.
- ▶ Využijte ergonomických vlastností sedačky nebo pracovní židle (bederní a hlavová opěrka).
- ▶ Ve vozidle si nastavte správnou vzdálenost mezi sedačkou a pedály, sedačku si dostatečně přisuňte k volantem a správně si nastavte zpětná zrcátka.
- ▶ Nepouštějte klimatizaci směrem do obličeje nebo na šíji. Podobně si dejte pozor na klimatizaci v kanceláři, nastavte si správnou výšku židle, její vzdálenost od stolu a výšku monitoru. Vyvarujte se sedu s nohou přes nohu.

VLAKEM DO POHÁDKY

Text: Andrea Černá
Foto: Horydoly.cz, archiv České televize a Nova TV

Období kouzel a sněhu je tady! Pojeďte s námi na místa Čech a Moravy, kde se natáčely známé filmové pohádky. Vybrali jsme pro vás sedm zajímavých lokalit, kam můžete vyrazit ještě teď v zimě nebo i na jaře. Nazujte pohorky, sedněte do vlaku, případně autobusu Arriva a vydejte se na nezapomenutelný výlet.



O princezně Jasněnce a létajícím ševci

Všichni milovníci filmových pohádek mají Frýdštejn, který je zasazený do malebné oblasti Maloskalska, spojený s filmem O princezně Jasněnce a létajícím ševci. Právě tady měla domov čarodějnice v podání Heleny Růžičkové a její dcera, kterou si zahrála Yveta Blanarovičová.

Tip na výlet

Frýdštejn je hrdý hrad, který hlídal přístup z Německa do Českého ráje. Stojí na skalnatém hřebetu, jenž se táhne sto kilometrů od Oybinu přes Ještěd a Kozákov až k Jičínu. Vy takový kus cesty absolvovat nemusíte, protože z Malé Skály vás čekají jen dva kilometry chůze po Vranovském hřebeni. Nezapomeňte se cestou otočit nazpátek a obdivovat Suché skály, které ve snímku také zahlédnete. Mimo to se záběry z Maloskalska objevily i ve filmu Artuš, Merlin a Prchlíci a Dlaskův statek, který najdete v Dolánkách, byl jedním z natáčecích míst pohádky Rumpelcimpamp. Malá Skála a její okolí toho ale samozřejmě nabízejí mnohem víc a vy si zde užijete kouzelné chvíle i bez pohádek.



Peklo s princeznou

Tvrdohlavá princezna Aneta odmítne ruku prince Jeronýma. Královskou lest s nepravými čerty prokoukne Lucifer. Hrozí svatba, válka a peklo na zemi? Film Peklo s princeznou se natáčel v Dolském mlýně, kde se mimochodem před tři čtvrtě stoletím brodila vodou princezna Krasomila s princem Miroslavem v pohádce Pyšná princezna.

Tip na výlet

Celodenní turistický výšlap pro zdatné chodce vede z Děčína po levém břehu kaňonu Labe a potom mezi mohutnými pískovcovými skálami do vesnice Růžová. Tady se nezapomeňte zastavit na originální rozhledně Růženka, která svým kulovým tvarem připomíná houbu růžovku. V další vsi Kamenická Stráň se znovu zanoříte mezi skály a sejdete dolů k říčce Kamenice, kde uvidíte



romantickou zříceninu Dolského mlýna. Trojokolový mlýn byl postaven již roku 1515. Jedno vodní kolo pohánělo pilu a zbývající dvě mlýna na obilí. Od roku 1888, kdy se po řece začalo plavit dřevo, se změnil na palírnu lihu. Když po skončení druhé světové války

roku 1945 byli z Čech vyhnáni všichni Němci, Dolský mlýn zůstal bez mlynáře a zchátral do stavu, který vidíme dnes. Z Děčína je to sem 17 km. Vrátit se můžeme autobusem z okolních vesnic nebo pěšky podél Kamenice a pak směrem k Labi okolo zámku Bynovec.



Krkonošovo tajemství

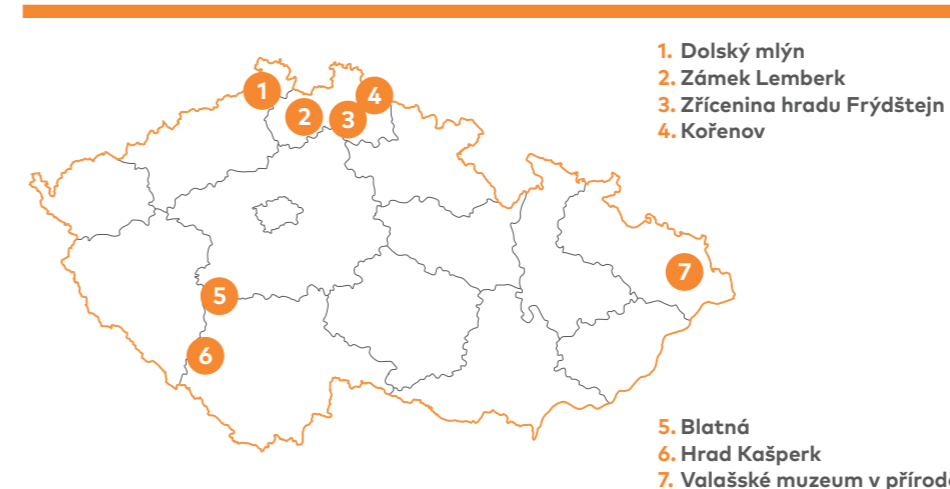
Televizní pohádka Krkonošovo tajemství je sice tematicky zasazená do Krkonoš a Podkrkonoší, ale slovenský režisér si za německé peníze s lokacemi hlavu nedělal. Točil na mnoha místech Čech a Moravy.

Krkonošova chalupa byla postavena na Bílé skále u Příchovic nedaleko rozhledny Štěpánka a chalupa Liduščiny matky stojí ve skanzenu Veselý Kopec na Vysočině. Jeskyně je v Moravském krasu u Blanska

a dramatické opuštěné údolí alpských rozměrů je Labský důl, nafilmovaný z Ambrožovy vyhlídky. Ve filmu hraje několik šlechtických sídel. Pohádkový zámek jsou ve skutečnosti hrady Kost a Sovinec. Interiéry patří zámku Hrádek u Nechanic a kašna stojí na nádvoří zámku Doudleby nad Orlicí. Městečko hraje Úštěk. Natáčecích míst tedy opravdu nebylo málo.

Tip na výlet

Z rychlíku vystoupíte v Tanvaldu a hned přestoupíte na další vlak do Kořenova. Kvůli strmému stoupání tu jezdí zubačka, která si do kopce pomáhá třetí koleji uprostřed, po které šplhá vzhůru. Z nádraží Kořenov se nechte vést modrou turistickou značkou do příchovického sedla. Lesem to jsou pouhé tři kilometry. Originální tesařovskou kapli si prohlédnete zvenku i zevnitř. Ač není příliš stará, má velmi zajímavou historii. Od kaple je dobře vidět rozhledna Štěpánka a vedle ní lze mezi stromy vyušit Bílou skálu. Pokud se na ni vydáte, čekají vás tři kilometry strmého stoupání. Do Tanvaldu se vrátíte z kopce vedlejšími silnicemi pět kilometrů po zelené turistické značce.



Tajemství staré bambitky

„Kudla z pudla!“ Filmová pohádka, ve které se krásná Anička stane na chvíli legendárním loupežníkem Karabou, se natáčela na Lemberku. Ve filmu si nezahrál jen samotný zámek, ale také vedlejší Bredovský letohrádek ve Lvové a tamní rybník. Scény ve skalách se odehrály na Bílých kamenech u Jítravy, zvaných také Sloní kameny, což je nedaleko. Interiéry filmového zámku se nacházejí na Bítově. Vesnické záběry byly pořízeny ve středočeských skanzenech.

Tip na výlet:

Zámek Lemberk se nachází na předměstí Jablonného v Podještědí. Z nádraží jsou to pouhé tři kilometry pěšky. Nádherně opravená budova stojí za prohlídku i zvenku, ale doporučujeme počkat na jaro, kdy se po zimní



přestávce otevře pro veřejnost, a vy si tak vychutnáte její krásu i zevnitř. Navíc můžete přijet na kole a pak

pokračovat po rovinaté cyklotrase podél Panenského potoka do Brniště a tam zase nasednout do vlaku.



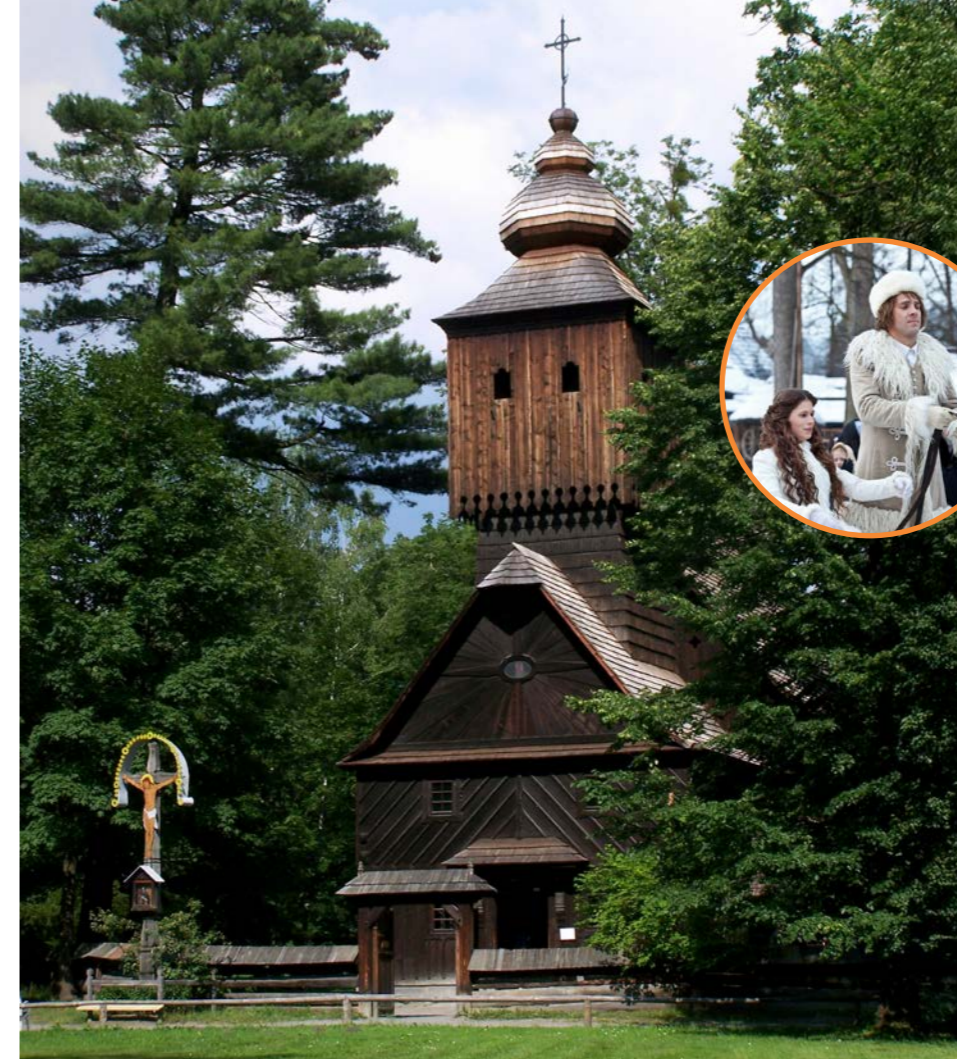
Princezna ze mlejna

Pohádku Zdeňka Trošky, zasazenou do kraje stříbřitých rybníků a tmavých lesů, s postavami Jindřicha, ztřeštěného čerta, zamilovaného vodníka, zlého kníže pána a krásné

Elišky známe snad všichni. Mlýn, kde se pohádka natáčela, byste ovšem hledali jen těžko. Existoval totiž jen pár měsíců, když ho vytvořili kulisáci ze sádry, dřeva a papíru. Filmaři se pak nastěhovali na zámek Dobříš, do vesnice Bavorov, ke Lhotskému rybníku a také do zámeckého parku v Blatné.

Tip na výlet

Od nádraží v Čimelicích dojdete krásnou jihočeskou krajinou, jen lehce zvlněnou mírnými kopci, okolo rybníka Labuť až do Blatné. Jestli dorazíte na vodní zámek před Vánoci, přivítají vás originální adventní trhy. Pokud si necháte výlet až na jaro, sedněte na jízdní kolo. Z Čimelic vede do Blatné (20 km) výborně značená cyklotrasa a pokračovat můžete do Horažďovic (25 km), kde znovu nasednete do vlaku a odjedete pohodlně domů.



Dvanáct měsíčků

Nejnovější filmová verze pohádky Dvanáct měsíčků se natáčela téměř celá ve Valašském muzeu v přírodě. Přírodní záběry pocházejí z Beskyd. Filmování trvalo tři roky, protože jednou nebyl sníh a jindy ho zase napadlo příliš.

Tip na výlet:

V Rožnově pod Radhoštěm končí koleje. Dál už se zvedají Beskydy. Na jejich úpatí se rozkládá největší tuzemský skanzen – krásy minulých století i život na vesnici můžete obdivovat ve Valašském muzeu v přírodě. Procházíte Dřevěným městečkem, Valašskou dědinou nebo Mlýnskou dolinou. Nejstarší je Dřevěné městečko, kam byly postupně od roku 1925 přeneseny domy z rožnovského náměstí. Nejrozsáhlejším areálem je Valašská dědina, kde najdete hospodářské usedlosti, salaše, mlýn a kovárnu. Nejmladší částí je Mlýnská dolina. V průběhu roku zde probíhají lidové slavnosti, připomínající obřady a obyčeje beskydských obyvatel. Pravidelně se můžete seznámit s domácími pracemi a řemesly a také navštívit trhy a jarmarky.

Anděl Páně

Jedna z nejoblíbenějších českých pohádek se natáčela na mnoha místech České republiky. Pro správnou vánoční atmosféru si režisér Jiří Strach vybral hrad Kašperk v Plzeňském kraji. Přestože v lednu oproti očekávání neshněžilo, a adventní kouzlo tak musel nahradit papír, odehrál nejvýše položený královský hrad v Čechách společně s andělem Petronelem a čertem Uriášem v pohádce velmi zásadní roli.

Tip na výlet

V tomto případě využijte autobus Arriva ze Sušice do Kašperských Hor, které samy o sobě stojí za návštěvu. V turistické sezoně se můžete zúčastnit i častých komentovaných prohlídek města. Vánoční prohlídky se letos konají 28. a 30. prosince. Pokud se chcete pořádně nadechnout svěžího šumavského vzduchu, můžete si k hradu udělat výlet po jedné z turistických tras. Navštivte webové



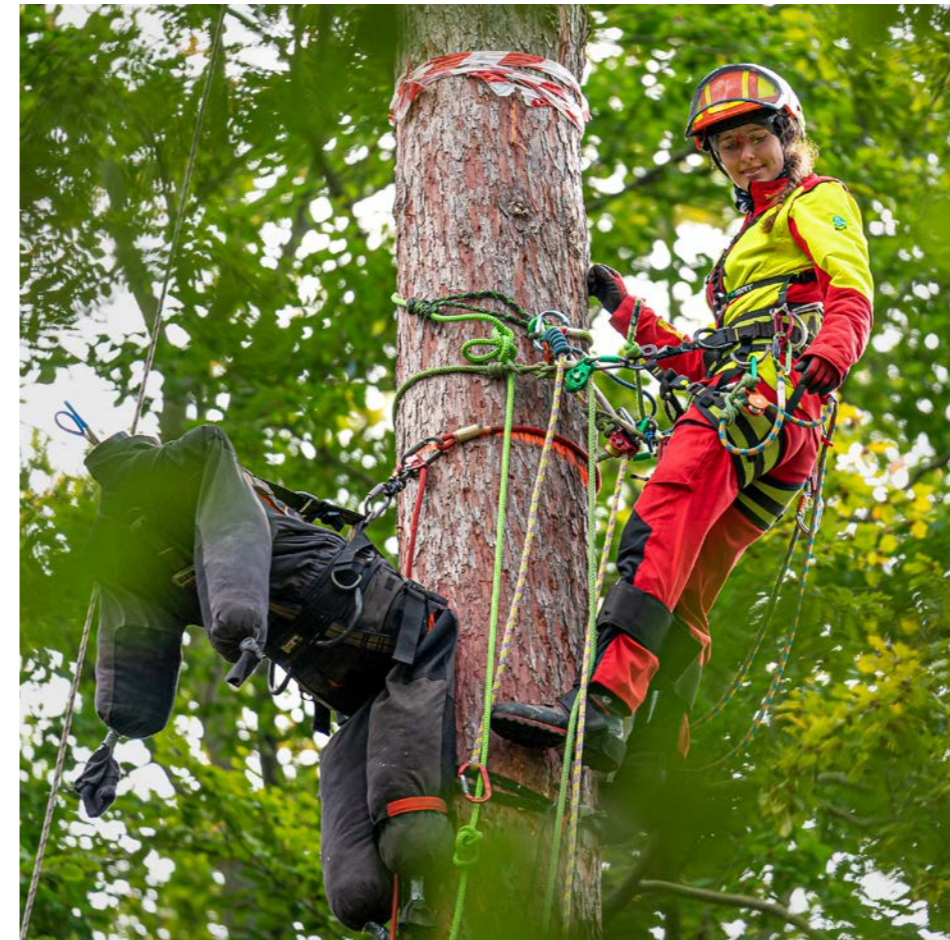
stránky hradu a naplánujte si prohlídku podle toho, jestli jste sami, či cestujete s dětmi. Kdybyste měli chuť vydat se po stopách čerta a anděla i na další místa České republiky, vyrazte třeba

na Křivoklát, kde se v době adventu konají jarmarky, nebo na hrad Český Šternberk, který sloužil pro natáčení scén z hradní kuchyně, chodeb a komnat.

S MOTOROVKOU JSEM SI PŘÁLA PRACOVAT UŽ OD ŠKOLY

Text: Dagmar Tichá
Foto: Ondřej Vitko

Že má datel přezdívku doktor stromů, je známá věc, jednu písničku mu věnovali i Zdeněk Svěrák a Jaroslav Uhlíř. Stromy ale mají své lékaře také ve světě lidském – arboristy; specialisty, kteří pečují o dřeviny mimo les. Jedním, či spíš jednou z nich je Anna Gregořicová. Žen v praxi tohoto oboru není mnoho, absolventky obvykle skončí spíš v oblasti administrativy než v korunách stromů s motorovou pilou v ruce. Anna se přitom za průkopnici nepovažuje, ačkoli se věnuje i stromolezectví, ve kterém už potřetí obhájila titul mistryně České republiky.



Jak jste se k arboristice dostala?

Na střední zemědělské škole jsem vystudovala přírodovědný obor a tím to začalo. Rozšiřovala jsem si lásku k přírodě. Hledala jsem vysokou školu a narazila na arboristiku. A našla jsem asi víc, než jsem původně čekala.

Pro nás laiky, co vlastně arborista dělá?

Arborista je specialista, který má odborné vzdělání na péči o dřeviny v městském prostředí a mimo les. Půjdu ke stromu, zhodnotím jeho stav a navrhuji případné zásahy, tedy řez, nebo jiná péstební opatření, například vazby korun či podpěry. A zároveň posoudím, jestli strom není napadený nějakou dřevní houbou. Cokoli, co se kolem stromů děje, dokážeme zhodnotit a udělat. Je ale třeba odlišovat vzdělaného arboristu od stromolezce řezáče, který znalosti nemá a dělá špatné jméno našemu oboru. Něco uřežou bez ohledu na stav dřeviny, potřebnost zásahu a bez ohledu na její další rozvoj.

Bylo studium náročné?

První ročník nebyl jednoduchý mimo jiné proto, že jsem studovala za covidu. Aby mě obor víc bavil, snažila jsem už

během studia zajímat o praxi a začala jsem pracovat pro arboristickou firmu. Protože něco jiného je se o tom učit a něco jiného je praxe. Nechtěla jsem dostudovat školu a nemít potřebné zkušenosti.

Kudy vedla vaše cesta takřkajíc na strom?

Začalo to rozhodnutím, že si studium o rok prodloužím. Arboristika je tříletý obor a já v soukromém životě procházela náročnějším obdobím a rozhodla se, že státnice i psaní bakalářské práce odložím. Díky tomu jsem měla víc volného času, vyhledala arboristickou firmu a začala pracovat naplno a hlavně víc lézt. Postupně jsem investovala do lezeckého vybavení, protože je poměrně nákladné. Ze začátku mě stálo odhadem 50 tisíc, a to jsem ani neměla koupenou motorovou pilu. Navíc musíte vybavení neustále obnovovat, má svoji životnost a visí na něm doslova váš život. Dnes už se investicí blížím k sumě 250 tisíc korun.

Co do vybavení pro stromolezectví patří?

Základem je statické lano o větším průměru. Sedák je také speciální, má

širší rozložení kolem beder a stehen. Spousta karabin, brzda a blokanty, pomocí nichž se dostáváme na strom. Při práci s motorovou pilou také další ochranné pomůcky, jako je protiporézová obuv, kalhoty, rukávy, sluchátka tlumící hluk a ochranný štít nebo brýle. Někdo používá speciální rukavice, pro mě jsou nejlepší obyčejné zahradnické. Lezu v dlouhých rukávech, protože se často opírám celým tělem a měla bych ruce úplně rozškrábané.

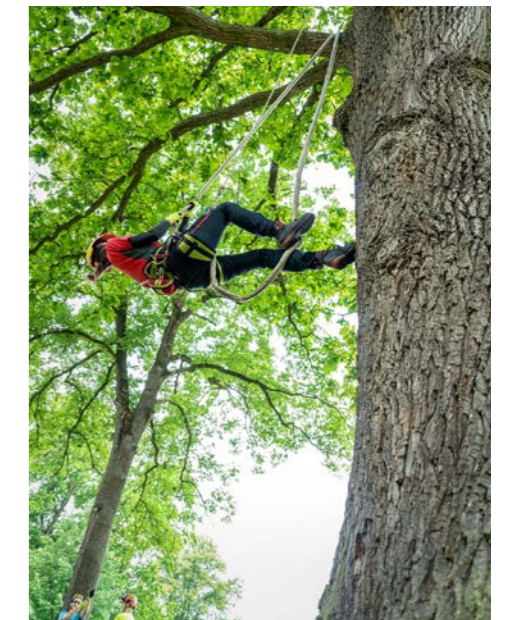
Vybavení jste měla, na stromy jste lezla, jak přišla účast na závodech ve stromolezectví?

Díky práci v arboristické firmě jsem lezla opravdu hodně. Dá se říct, že dobře lézt jsem uměla jen já a šéf, takže jsem získávala práci na velkých stromech a musela jsem se hodně snažit. Šla jsem do toho naplno! A do toho přišly závody. Říkala jsem, že si to vyzkouším.

Ženy moc nelezou a nesoutěží

Jak první závody dopadly?

Úžasně! Nikdo mě neznal a já sama nevěděla, co od toho čekat. Při registraci se mě dokonce ptali, jestli jsem to já, ta s tím kafem... Říkám: „Já jdu ale závodit.“ Ženy v arboristice jsou, ale moc nelezou a nesoutěží. Na závodech jsme ten rok byly tři. V roce 2023 už čtyři a letos nás bylo pět. Získala jsem tehdy první titul mistryně České republiky. Já ani pořádně neznala pravidla. Byly to nejlepší závody, protože jsem se nejvíc uvolnila.





Titul mistryně ČR vás automaticky nominoval na mistrovství Evropy, že?

Ano, bylo to v Bruselu. Moc se mi ale nevedlo. Poté, co jsem v Česku vyhrála, o mně všichni věděli a očekávali, že uspěju i v dalším závodě, což znamenalo velký tlak na psychiku. Skončila jsem předposlední, ale byl to zajímavý zážitek. Poté jsem byla nominována i na světové závody, které se pořádaly v Kodani. Tam už se mi dařilo a skončila jsem 12. ze 34 žen. Věděla jsem, že mohu mít i lepší výsledky, ale na to, že to byly mé třetí závody v životě, to pro mě byl velikánský úspěch.

Je arboristika vnímána spíše jako mužská práce?

Určitě ano. Když jsem začala pracovat, nebylo pro mě jednoduché se začlenit do mužského kolektivu. Sice jsem si vždycky víc rozuměla s klukama než s holkama, ale teď šlo spíše o pohled na to, co žena zvládne. Po nástupu do firmy jsem musela hodně kmitat a naučit se správně a bezpečně pracovat s motorovou pilou. Můj kolega měl třeba vyšší nástupní plat než já, přestože jsme oba zvládli stejné množství práce a já možná mnohdy i víc. Mám ale hodně cílevědomou povahu. V Česku obor arboristika sice



vystudovala spousta žen, ale většina z něj odešla.

Jak se žena naučí s motorovkou?

Mně práce s ní přišla vždycky neskutečně hustá. Je to těžké, ale začala jsem s ní manipulovat už během školy v rámci předmětu práce s motorovou pilou. Jak ji správně nastartovat a tak. Trvalo mi třeba rok se s ní pořádně naučit, teď už mi problém nedělá ani práce s velkou pilou.

Cítíte se jako průkopnice, měníte pohled na ženy v oboru?

Já jsem se tak nevnímala. Skrze studium a úspěchy se ke mně začaly hlásit holky, že jsem pro ně inspirací a že se jim líbí, jak lezu. Moc mě taková zpětná vazba těší.

Nejhorší jsou hřbitovy

Arboristé se starají převážně o městskou a mimolesní zeleň. Je nějaké místo, kde nepracujete ráda?

Nejhorší místa, kde můžeme dělat, jsou hřbitovy. Kdyby někdo procházel můj telefon, bude si myslet, že mám divnou úchylku. Mám tam snad 50 fotek náhrobních desek. Raději totiž strávím půl hodiny tím, že si hroby uklídím, než abych něco poničila. Dám pryč všechny svíčky, vázičky... stačí, aby mi spadl i malinký kousek větvičky, a něco se rozbije. Proto si dělám fotky a podle nich skládám výzdobu zpátky.



Je vám líto, když musíte rozhodnout o pokácení stromu?

Určitě. Nekácím, pokud to není dobře odůvodněné nebo skutečně potřebné. Jsem ráda, že k tomu jsou potřeba posudky. Ze stromu padají listy, mám ulepené auto, stíní mi, ruší mi televizní signál – to nejsou důvody pro kácení.

Poslední dobou je trend masivní nové výsadby, ale stromy často odumřou.

Na tohle téma byla má bakalářská práce. Během covidu jsme měli za úkol najít alej a zhodnotit ji. U našeho domu se v rámci obnovy zrovna vysadila nová, která postupně usychala, protože byla poškozena technikou. Proto jsem si téma vybrala. Profesor Jiří Rozsypálek vymyslel, že jej pojmem celorepublikově, každý si vezme kraj, v němž zhodnotí tři až čtyři lokality. Já měla asi 900 dřevin na pěti lokalitách. Chtěla jsem se odlišit od ostatních, protože to pro mě bylo velmi osobní téma. Výsledky posloužily Ministerstvu pro životní prostředí (MŽP) pro úpravu dotační politiky na výsadbovou péči, aby se řešila také péče následně. MŽP slyší na čísla, zejména když se vypočítá úspěšnost výsadby, protože se do toho sypou neskutečné peníze.

Co může člověk dělat pro stromy ve svém okolí?

Nenechat psy tolik na stromy čurat. Psí moč je poškozuje, hlavně ty mladé. Poznáte to snadno dole na kmeni, kde se objeví bílé fleky. Stromy ve městech to nemají lehké. Mají nepříznivé

podmínky a je čím dál těžší, aby se jim dařilo. I proto bych se ráda věnovala péči o mladé výsadby. U mladého stromu je zásah rychlejší a méně nákladný. Pokud se první roky o mladý strom postarám, vyřeším od začátku jeho vyvětvění, podjezdnu výšku nebo třeba nějaký špatný růst, nebezpečné větvení, zabezpečím ho tím do budoucna a nebude později potřebovat tolik péče.

A jak se správně postarat o stromy, které mám třeba na svém pozemku?

Je dobré si zvolit odborníka, který strom zhodnotí a ošetří a může se k němu podle potřeby vracet. Redukci je určitě vhodné nechat na odborníkovi. Lidé mají často víc štěstí než rozumu. Neodborné zásahy strom mnohdy i zabíjejí. Někdo má na zahradě ořešák a uřízne mu větev až u kmene, což je pro strom konečná. Nebo si vezmete i zásah samotný, kdy lidé balancují s motorovou pilou na žebříku. Laické přístupy často vedou ke zničení stromu i k ohrožení života člověka. Pro arboristu je důležité umět pracovat se stromy i lidmi. Často věnuji víc času vysvětlování, proč je nutné něco udělat, než pak vlastnímu provedení. Komunikace je důležitá.

Který druh stromu máte ráda?

Mám velmi ráda duby, dobře se na ně leze, jsou majestátní, domovem spousty dalších organismů a mají krásné dřevo. Červenolisté duby se na podzim krásně zbarvují. Také mám ráda lípy.

Jak pečovat o stromy

Pokud byste se do prořezávání stromů a péče o ně chtěli přece jen pustit sami, máme pro vás tip, jak na to. Přihlaste se do odborného kurzu. Strávíte příjemný čas se zajímavými lidmi a naučíte se něco nového.

Řez ovocných dřevin

Na internetu můžete najít online školení, jak pečovat o stromy, například na stránce hodinovy-sadar.cz, i praktický víkendový kurz řezu ovocných stromů vhodný pro úplné laiky, toužící tvarovat stromky na své zahradě vlastními silami. Na akci se dozvíte, jak řezat stromy čerstvě zasazené, jak je po začátku plodnosti udržovat v kondici i jak pomoci dlouhodobě zanedbanému stromu. Více naleznete na webu www.javorice.cz. Cena 1 800 Kč.

Obsluha motorové pily

Pokud byste měli chuť zdokonalit se v obsluze motorové pily a křovinořezu na kvalifikační úrovni, podívejte se na kurz, který nabízí školicí centrum Rope Hall. Dvoudenní kurz, zaměřený na práci s motorovou pilou a křovinořezem, je rozdělen na teoretickou a praktickou část, během níž se účastníci naučí správné postupy pro seřizování, ošetřování a údržbu, včetně technik příčného přeřezávání dřevní hmoty a efektivních metod kácení. Více na www.ropehall.cz. Cena je 3 630 Kč.

Stromolezecký kurz – úroveň 1

Pětidenní kurz o základech arboristiky a stromolezení pro začínající a mírně pokročilé stromolezce. Ke kurzu není potřeba žádná vlastní vybavení. Kurz zahrnuje vše, co práce arboristy a stromolezce obnáší: jak se v korunách stromů bezpečně pohybovat, jaké vybavení použít a jak vyhodnotit rizika spojená s touto činností, aby byla práce prováděna bezpečně. Velký důraz je kladen na praktický výcvik – 75 % kurzu probíhá venku na vzrostlých stromech. Po úspěšném absolvování kurzu účastníci obdrží osvědčení o odborné způsobilosti. Více na www.ropehall.cz. Cena je 15 125 Kč.

NEJLEPŠÍ RECEPTY SE ŠPEKÁČKY

Text a foto: Helena Dostalová

Buřt není jen kus uzeniny, je to fenomén, který nás provází od dětských let. A i když už není tak jako kdysi, pomíneme-li retro jablko na klacku a brambory v popelu, jediným účastníkem táboráků, pořád má své místo na ohni. A nejen tam. Přinášíme vám osvědčené recepty, které jsme pro vás vyzkoušeli.



Buřty na černém pivu

- ▶ špekáčky 5 ks
- ▶ olej 2 lžíce
- ▶ cibule (malá) 4 ks
- ▶ česnek 4 stroužky
- ▶ mrkev 3 ks
- ▶ červená paprika 2 ks
- ▶ slanina 5 plátků
- ▶ hořčice 3 polévkové lžíce
- ▶ rajský protlak 1 malá plechovka
- ▶ drcený kmín 1 čajová lžička
- ▶ sůl ½ čajové lžičky (nebo dle chuti)
- ▶ červená paprika 1 čajová lžička
- ▶ mletý pepř podle chuti
- ▶ černé pivo 0,5 litru (ideálně Kozel nebo Bernard)
- ▶ ocet a cukr podle chuti

Buřty na pivo se hodí k obědu, večeři i na party s kamarády. A věřte, že s tímto receptem se rozhodně blýsknete. Vyplatí se, když pečení věnujete dostatek času. Výsledkem bude tmavá karamelizovaná omáčka a chutě, které do sebe dokonale zapadají.

Dno pekáčku vymažte olejem, pokladte cibulí, kterou nakrájíte na kolečka nebo měsíčky, přidejte plátky česneku (trochu cibule a česneku nechte stranou), papriku nakrájenou na středně velké kousky a mrkev na kolečka (pokud spěcháte, předem ji povařte). Buřty podélně nařízněte tak, aby se daly rozevřít. Dovnitř poskládejte plátky česneku, slaninu a několik koleček cibule, zavřete a položte na zeleninu. Přidejte hořčici, rajský protlak a všechno koření. Pokud máte rádi pikantní chuť, můžete přihodit chilli papričku. Skvělé jsou i nakládané kozí rohy. Cukr a ocet použijte dle vlastní chuti. Na závěr vše zalijte černým pivem. Přikryjte pokličkou nebo alobalem a vložte do trouby rozehráté na 165 stupňů. Pokud spěcháte, zvýšte teplotu, ale lepší chuti dosáhnete delším tažením. Když vydržíte tři hodiny, dočkáte se skvělého výsledku. Během pečení zeleninu s omáčkou několikrát promíchejte. Na závěrečnou hodinu odklopte pokličku nebo sundejte alobal a pečte na teplotu 200 stupňů, dokud se špekáčky krásně neopečou a omáčka nezíská tmavou barvu a hustou karamelizovanou konzistenci. Nezapomeňte na čerstvý chléb k podávání.



Buřty se zelím a světlým pivem

- ▶ špekáčky 5 ks
- ▶ sádlo 3 lžíce
- ▶ cibule (malá) 3 ks
- ▶ česnek 4 stroužky
- ▶ hořčice 3–4 polévkové lžíce
- ▶ kysané zelí 1 sáček
- ▶ med 3 polévkové lžíce
- ▶ drcený kmín 1 čajová lžička
- ▶ bobkový list 4–5 ks
- ▶ nové koření 5 kuliček
- ▶ tymián sušený 2 čajové lžičky
- ▶ mletý pepř podle chuti
- ▶ sůl podle chuti
- ▶ 10° světlé pivo 0,3–0,5 litru

Buřty se zelím jsou variantou na předchozí recept, ale přinesou vám zase jinou zajímavou zkušenost. Zelí si navíc lépe rozumí se světlým pivem než s tmavým, a tak je až na buřty odlišných ingrediencí v receptu hned několik. Světlé pivo volte raději deseti-stupňové, výsledek z dvanáctky by mohl být nahořklý. Pokud máte rádi slaninu, klidně ji přihodte i k těmto buřtům stejně jako v předchozí variantě. Špekáčky podélně rozřízněte, rozevřete a vnitřní strany pomažte hořčicí, pokladte česnekem, zelím a znovu uzavřete. Naskládejte do pekáčku, který jste si předtím vymazali sádlem a vyložili cibulí a zelím. Přidejte zbytek hořčice, cibuli, česnek, koření (během sezony může být i čerstvé) a případný zbytek zelí. Navrch rozetřete med, osolte a opepřete. Se solí opatrně, špekáčky bývají samy o sobě dost slané. Na závěr vše zalijte pivem, přikryjte pokličkou nebo alobalem a dejte péct na 200 stupňů cca na hodinu. 20 minut před koncem pečení buřty odkryjte a nechte opéct. Podávejte s čerstvým chlebem.

Tip: Pokud byste chtěli recept trochu obměnit, přidejte do pekáčku ještě plechovku krájených rajčat.



Buřtguláš

- ▶ špekáčky 5 ks
- ▶ sádlo nebo olej 3 polévkové lžíce
- ▶ brambory větší 7 ks
- ▶ cibule (malá) 3 ks
- ▶ česnek 3 stroužky
- ▶ mletá paprika 1 polévková lžíce
- ▶ drcený kmín 1 čajová lžička
- ▶ bobkový list 4 ks
- ▶ majoránka drhnutá 2 čajové lžičky
- ▶ pepř podle chuti
- ▶ hladká pšeničná mouka na zahuštění
- ▶ rajský protlak 2 polévkové lžíce
- ▶ voda (nebo vývar) 1 litr

Oproti předchozím dvěma receptům je buřtguláš mnohem snazší na přípravu a s menším množstvím ingrediencí, takže je skvělým společníkem na různých mužských výpravách. A většinou ho ocení i děti. Třeba takový buřtguláš připravený na ohni a podávaný v ešusu je krásnou vzpomínkou každého malého kluka. V hrnci rozehréjte sádlo nebo olej, špekáčky nakrájejte na kousky a ze všech stran opečte, vyjměte je a odstavte stranou. Do výpeku přidejte klidně ještě jednu lžici sádla, pokud je třeba, nakrájenou cibuli a nechte zezlátnout. Přihodte na plátky nakrájený česnek, kmín a nechte rozvonět, zaprašte moukou a celou směs míchejte, dokud nebude mít zlatavou barvu. Poté přidejte papriku, krátce promíchejte, aby nezhořkla, a po částech zalijte vodou nebo vývarem. Proč je lepší vývar? Tak jako u každé polévky vám zvýrazní chuť. Jestli nemáte vývar, zkuste alespoň kvalitní bujon. Přimíchejte protlak, vhoďte do hrnce bobkový list a nechte chvíli povařit. Přisypejte na kostičky nakrájené brambory a vařte do změknutí. Pět až deset minut před koncem vaření vraťte do hrnce špekáčky, dochutte majoránkou a osolte a opepřete podle chuti.

Tip: Pokud byste chtěli malou změnu, přidejte na závěr ještě dvě lžíce zakysané smetany. Guláš podávejte posypaný jarní cibulkou a s kvalitním chlebem.

JAK DOBŘE ZNÁTE ARRIVU?

Vyluštěte kvíz a vyhraďte mobilní telefon, sluchátka nebo reproduktor!

1. V kolika zemích Arriva Group podniká?

- a) 8 zemí
- b) 11 zemí
- c) 14 zemí

2. Tipněte si, kolik zaměstnanců měla skupina Arriva v České republice k 30. 11. 2024.

.....

3. Profese řidičů už dávno není jen doménou mužů. Kolik k 30. 11. 2024 jezdí v našich autobusech žen?

- a) 110 řidiček
- b) 79 řidiček
- c) 56 řidiček

4. Arriva je v Česku největším provozovatelem elektrobusů. Kolik jich aktuálně máme?

- a) 25 elektrobusů
- b) 36 elektrobusů
- c) 50 elektrobusů

5. V kolika oblastech jsme vyjeli v rámci nových kontraktů pro PID?

- a) 5 oblastí
- b) 14 oblastí
- c) 21 oblastí

6. Do jaké nejvyšší nadmořské výšky zajíždí autobus Arrivy?

- a) Klínovec 1244 m n. m.
- b) Šerlich 1027 m n. m.
- c) Čerchov 1042 m n. m.

7. Kolik milionů kilometrů ročně ujedou naše vlaky od 15. 12. 2024, tedy po změnách jízdních řádů včetně provozu v Jihomoravském kraji?

- a) 3,5 mil. km
- b) 5,7 mil. km
- c) 8,8 mil. km

8. Kolik jsme nakoupili Stadlerů pro nový provoz v Jihomoravském kraji?

- a) 11
- b) 13
- c) 18

9. Kolik milionů korun se od roku 2018 rozdalo v rámci Arriva grantů?

- a) 1,2 mil. Kč
- b) 1,8 mil. Kč
- c) 2,05 mil. Kč

10. Jaká je cena tarifu Neo+ Stříbrný Family pro zaměstnance Arriva, který zahrnuje neomezené volání a neomezená data o rychlosti 10 Mb/s?

- a) 549 korun
- b) 599 korun
- c) 699 korun

Svoje odpovědi nám zašlete nejpozději do 31. 3. 2025 na adresu arrevue@arriva.cz.



2. cena
Sluchátka O2 pods+



1. cena
Telefon Xiaomi Redmi 13C 5G 128 GB



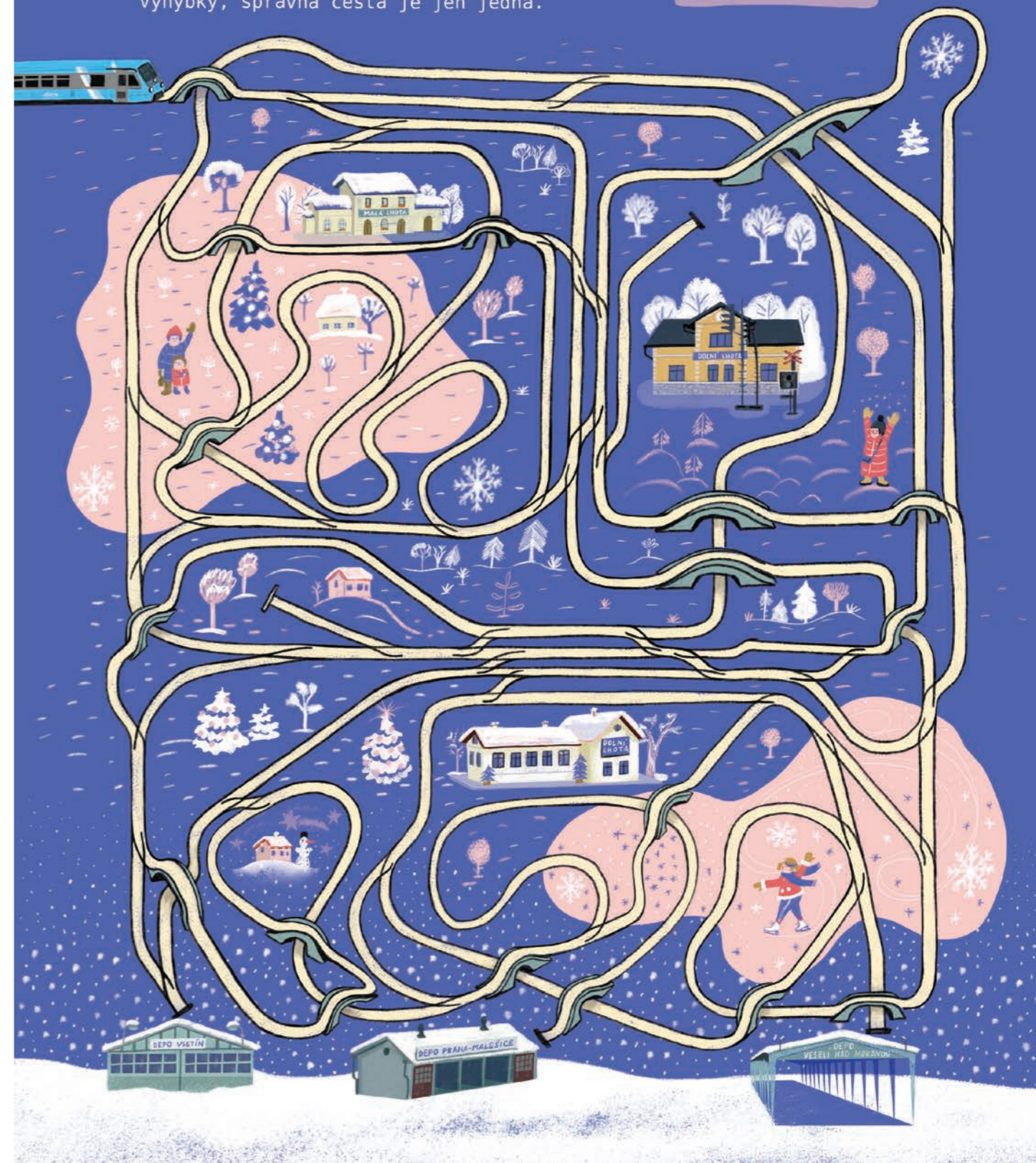
3. cena
Reproduktor O2 beam

Do kterého depa jede motorová jednotka Arrivy?

JAK NA TO



Dobře sleduj, jak jsou přehozené výhybky, správná cesta je jen jedna.





BOLÍ VÁS ZÁDA?

Fyzioterapeut
Boris Ljubčenko vám radí:

Sed'te vzpřímeně
a nezapomínejte na (zbytek
textu najdete v tajence).

POMŮCKA: ARP, ARS, ERLE, LEJTA	ZNAČKA LIMONÁDY	2. DÍL TAJENKY	ZKRATKA RUDNÝCH DOLŮ	SPOLUZA- KLADATEL DADAISMU	ZAJEČET	* ŽEBRO	OBRAZY NAHYCH MODELŮ	SLOVENSKÝ „JINÁ“	ČERSTVÁ	* AUTOR HRÝ RADŮZ A MAHU- LENA	INICIÁLY REŽISERA SMOLJAKA	MUŽSKÉ JMÉNO	4. DÍL TAJENKY	ZNAČKA SPODNIHO PRADLA
MALBA						ÁBELŮV BRATR				VZTEK				
NÁDOBY NA VODU						OTVOR VE ZDI				JMÉNO LEDECKÉ				
ZKRATKA OLYM- PIJSKÝCH HER			1. DÍL TAJENKY								PRIMÁTI			
POČÍTAČO- VÁ SÍŤ			BARVÍCÍ PRAŠEK								LEŠTIDLO NA KOV			
TRHAVINA				SONDY DO ZEMĚ NA KRATŠÍ DOBU				ŘECKÝ BŮH VÁLKY				MPZ RU- MUNSKA ROZTAVO- VAT		
						* TUMÁTE								
	* TYP VEGETAČNÍ FORMACE													
HUMORNÁ SCENKA		3. DÍL TAJENKY			SLIŤINY K PÁJENÍ	AVŠAK				* ÚMRTÍ	ÚDAJE DROBNÝ PROZAICKÝ ÚTVAR			SOUBOR MAP
NAPODO- BENINA							JEMNÝ LIKÉR	* STAŘEC		PTÁK BAHNÁK				
UVNITŘ			NĚMECKÁ ŘEKA					ČÁST DOMU			TRINITRO- TOLUEN			
LATÍNSKÝ „UMĚNÍ“			URČITÁ V POŘADÍ					ZNAČKA MINERÁLKY			SLOVENSKÝ „KEŘ“		NÁZEV ZN. LITRU BEKOVY INICIÁLY	
SPOJOVACÍ SOU- ČÁSTKA				NAVA			JEMENSKÝ PŘÍSTAV							VOZNICE
DRAHÉ KAMENY														AUTOR ROMANET

Řešení: Přestávky, během kterých se protáhnete.

O₂ Tarify O₂ Family s Daty naplno

Poříd'te si tarif s Daty naplno a surfujte až 5 dní bez omezení, a to nejvyšší dostupnou rychlostí. Stačí je kdykoli zapnout v aplikaci Moje O₂.

Tarif	Data	Rychlost	Volání a SMS	DATA NAPLNO 24h	Cena	Pro využití nabídky:
NEO+ Start Family	500 MB	Max 5G	Neomezeně do O ₂ , 30 minut do ostatních sítí, po vyčerpání 1,50 Kč		169 Kč	1 Získejte přístupový kód od zaměstnavatele – intranet, personální oddělení.
NEO+ Bílý Family	500 MB	Max 5G	neomezeně		249 Kč	2 Vyplňte objednávku na www.o2.cz/o2family .
NEO+ Modrý Family	4 GB	Max 5G	neomezeně		349 Kč	3 Vstup do programu lze s přístupovým kódem vyřídit i na 800 02 02 02 a v O ₂ Prodejně.
NEO+ Bronzový Family	12 GB	Max 5G	neomezeně		449 Kč	
NEO+ Stříbrný Family	neomezeně	10 Mb/s	neomezeně		599 Kč	
NEO+ Zlatý Family	neomezeně	20 Mb/s	neomezeně		799 Kč	

Data naplno si kdykoliv aktivujete v aplikaci Moje O₂ až 5x měsíčně. Ceny jsou uvedeny s DPH.

+
300 Kč
měsíčně odměna na účet
Air Bank. A to díky Unity!



Stačí splnit jednoduché podmínky:

- máte služby u O₂ nejméně za 600 Kč měsíčně a platíte je z Air Bank účtu
- máte účet u Air Bank, na který vám přijde aspoň 10 000 Kč měsíčně
- odměnu si aktivujete v aplikaci Moje O₂ nebo My Air

www.o2.cz/o2family
800 02 02 02



Zatočte k nám!



**HLEDÁME
nové řidiče
a mechaniky**

**Náborový
příspěvek**

725 100 725

www.arriva.cz