

# ArRevue

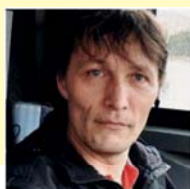
 **ARRIVA**  
a  company

1/2017 ČASOPIS SKUPINY ARRIVA



Máme ve své stáji  
už 14 elektrobusesů

▶▶▶ Strana 12–13



Dvojitý pohled  
na mzdy

▶▶▶ Strana 4–5



Autobusové  
legendy

▶▶▶ Strana 8–9



Pojištění  
odpovědnosti

▶▶▶ Strana 18–19

## ÚVODNÍ SLOVO

## OBSAH

**Vážení čtenáři a čtenářky, kolegyně a kolegové,**

vítejte u prvního letošního čísla ArRevue. Věnuje se hned několika zajímavým tématům. Přináší například rozhovor s generálním ředitelem Arrivy Danielem Adamkou a s předsedou základní organizace Odborového svazu DOSIA v Arrivě Teplice Josefem Linhartem na téma mzdy řidičů. Dále si můžete přečíst reportáž o nových elektrobusech v Třinci a Krnově, které jsou zajímavým tématem jak technicky, tak z hlediska ochrany životního prostředí. Stejně jako pokaždé si přečtete novinky a zajímavosti z ostatních zemí, kde Arriva působí, podíváme se spolu také na autobusovou dopravu na kanadském ledovci. Kdyby vás honila mlsná, určitě nezmeškejte reportáž o výrobě poctivé tlačenky z řeznictví Globus. Také pro vás máme již dlouho žádanou fotografickou soutěž.

Přejeme vám klidné a šťastné jarní období.

Redakce ArRevue

Arriva je první v bezkontaktních platbách	▶▶▶ Strana 2
Nové hodnoty skupiny Arriva	▶▶▶ Strana 3
Rozhovor s předsedou odborového svazu Josefem Linhartem	▶▶▶ Strana 4
Rozhovor s generálním ředitelem Arrivy Danielem Adamkou	▶▶▶ Strana 5
Škola zvládání smyku	▶▶▶ Strana 6
Očekávané sportovní události v kostce	▶▶▶ Strana 7
Mladí dopraváci na návštěvě v Králově Dvoře	▶▶▶ Strana 7
Autobusová legenda Škoda 706 RTO	▶▶▶ Strana 8–9
Spotřebitelské úvěry	▶▶▶ Strana 10
Právní poradna	▶▶▶ Strana 11
Elektrobuses Arriva	▶▶▶ Strana 12–13
Autobusem přes ledovec	▶▶▶ Strana 14
Arriva svět	▶▶▶ Strana 15
Miniaturní svět Wunderland	▶▶▶ Strana 16–17
Pojištění odpovědnosti	▶▶▶ Strana 18–19
Na jedné tlačenke pracuje několik řezníků	▶▶▶ Strana 20
Jubilea – zábava – soutěž	▶▶▶ Strana 21–23

## PERSONÁLIE

Od dubna má marketing skupiny Arriva v České republice nově na starosti Jan Čermák. Během více než 17 let nasbíral zkušenosti v mediálních agenturách a na marketingových pozicích, například byl zodpovědný za marketingové aktivity značky Volkswagen na českém trhu. Mezi jeho stěžejní úkoly v Arrivě patří správa komunikačních kanálů (například ArRevue, webové stránky, sociální sítě, newslettery apod.), budování jednotné vizuální prezentace celé skupiny, podpora regionálních akcí či příprava kampaní. Přejeme Honzovi hodně štěstí v jeho nové roli. ■

## Arriva je první v bezkontaktních platbách

Češi milují pípání platební kartou. Nikde na světě není používání bezkontaktních plateb tak běžné jako právě v České republice. Platíme tak každý den v obchodech i restauracích a stále častěji mohou lidé platit kartou i v našich autobusech.

„Začali jsme s dálkovými linkami do Jeseníku, pak jsme přidali regionální spoje na Jesenícku, autobusy ve středních Čechách od Sedlčan až po Beroun, městskou hromadnou dopravu v Kolině a nakonec i MHD Krnov,“ říká generální ředitel Arrivy Daniel Adamka. Arriva je jediný dopravce v Česku, který provozuje takové množství autobusů s bezkontaktním odbavením cestujících. Dnes nejde zdaleka jen o nákup jednotlivých jízdenek, za které cestující zaplatí kartou, ale také o nahrávání předplatních časových kuponů na platební kartu.

„Zavádění bezkontaktního odbavení se zdaleka neobešlo bez porodních bolestí, hlavně ve středních Čechách to nebylo jednoduché, ale nakonec naši partneři vše zvládli dotáhnout,“ říká Adamka. Arriva



na těchto projektech spolupracuje se společnostmi MasterCard, Telmax, Ingenico Group, Global Payments Europe a s Českou spořitelnou.

„Lidé si začnou teprve pomalu zvykat, že si mohou v autobuse u řidiče pípnout

stejně jako v supermarketu, když si kupují rohlíky. Chvilí to ještě bude trvat, ale postupně počet odbavení kartou poroste. Už teď připravujeme zavedení bezkontaktního odbavení bankovními kartami i v dalších regionech,“ dodal Adamka. ■

## Nové hodnoty skupiny Arriva



Milé kolegyně, milí kolegové,

rád bych vás tímto seznámil s novými hodnotami, které poprvé v historii skupiny Arriva spojují všechny její členy.

To znamená, že 60 000 kolegů ze 14 zemí sdílí stejné zásady a způsob práce.

Pojďme si je představit:

### One Arriva

Pracujeme jako jeden tým, společně jsme Arriva.

### Great customer experience

Chceme, aby naši zákazníci byli s naší službou spokojeni.

### Doing the right thing

Pečujeme o zákazníky, staráme se o zaměstnance, dbáme o životní prostředí a víme, že bezpečnost je na prvním místě.

### Thinking beyond

Myslíme do budoucna, dnešní příležitost je pro nás výzvou. Chceme být lepší a větší Arriva.

Zkusme začít vidět hodnoty i v naší práci. Nejenom na plakátech a v časopise, ale v tom, že je budeme reálně naplňovat. Hodnoty nás provázejí každý den, jsou naší součástí – pojďme si je uvědomit.

Všichni manažeři a vedení společnosti jsou v současné době instruováni o nových hodnotách a budou tady pro vás při rozvíjení těchto hodnot na jednotlivých pracovištích. Přispějte prosím také osobně k těmto diskuzím.

Co si myslíte o hodnotách? Jak se s nimi propojíte a co pro vás znamenají?

Pojďme společně budovat lepší Arrivu.

Daniel Adamka  
generální ředitel skupiny Arriva ■

One  
Arriva



Pracujeme jako jeden tým,  
společně jsme Arriva.

Great  
customer  
experience

Chceme, aby zákazníci byli  
s naší službou spokojeni.

Doing the  
right thing

Pečujeme o zákazníky,  
staráme se o zaměstnance,  
dbáme o životní prostředí  
a víme, že bezpečnost je  
na prvním místě.

Thinking  
beyond

Myslíme do budoucna,  
dnešní příležitost je pro  
nás výzvou. Chceme být  
lepší a větší Arriva.



# Linhart: Řidiči by měli mít minimálně 130 Kč na hodinu



Rozhovor s předsedou základní organizace Odborového svazu DOSIA v Arrivě Teplice Josefem Linhartem

**O**platech řidičů se nemluvilo v médiích už dlouho tak silně a často jako v posledním čtvrtroce. Je to z velké části i zásluhou teplických odborů. Jaké cesty jste využívali v boji za vyšší platy, co všechno máte za sebou?

Naše první cesta vedla na kraj, kde jsme bohužel řešení nenašli. Proto jsme se vydali výš. Problémem se začal zabývat premiér Sobotka a další politici. Spojili jsme se také s ostatními odborovými organizacemi v Ústeckém kraji. Je to cesta s velkým množstvím jednání a dohadování se.

**Proč jste si vybrali právě stávku jako možné řešení této situace?**

Po prvních jednáních jsme dospěli k názoru, že obyčejnou cestou se naše požadavky týkající se mezd nevyřeší. Každý nás vyslechl, politoval a to bylo tak všechno. Potřebovali jsme silný prostředek, aby se začalo něco dít. Stávková pohotovost se ukázala jako velmi efektivní nástroj a povolání se začali problémem zabývat.

**Kde je teď vlastně zakopaný pes? U Arrivy, na krajích, nebo v Praze na úrovni vlády?**



Jak se ukázalo, je to složitější, než se zdá. Kraj říká, že nelze měnit uzavřené smlouvy. To je podle mě největší problém. Vláda vydala vládní nařízení, aniž by se hlouběji zajímala o podrobnosti smluv s dopravci. Doufali jsme, že nám vláda s právníky, ekonomy a poradci pomůže. Pomohla navýšením hodinové mzdy, ale to ve výsledku nic neřeší. A Arriva? Začínáme jednat o kolektivní smlouvě, takže se teprve ukáže. Držte palce.

**Co nejčastěji s řidiči probíráte, co je nejvíc zajímavé?**

## Josef Linhart

Autobus řídí bezmála deset let a celou dobu, co má řidičské oprávnění skupiny D, je věrný teplickému zaměstnavateli. Vyučil se zedníkem, ale dlouho se své profesi nevěnoval a vyzkoušel i jinou práci. Někdy čas pracoval jako fotolaborant, měl vlastní trafiku a živil se i jako obkladač. Řídit autobus chtěl už odmala, ale sen si splnil až před deseti lety. Řízení autobusu je pro něj povoláním i koníčkem zároveň. Říká, že v odborech chce hlavně prosadit dobré pracovní podmínky pro všechny řidiče, vyšší mzdy a výhodné benefity od zaměstnavatele. Rád by dosáhl toho, aby se počet lidí za volantem autobusu stabilizoval, aby byli řidiči u dopravců spokojeni a nestřídali se jako zákazníci v supermarketu.

Momentálně je to asi stávka. Plno řidičů by do stávky skočilo rovnou, bohužel to ale není tak jednoduché. Nejčastěji rozebíráme výši hodinové mzdy, příplatky, počet odpracovaných hodin za měsíc i způsob, jak dostat peníze přímo na výplatní pásky řidičů. A také mluvíme o tom, kolik berou zaměstnanci v Lidlu nebo řidiči FlixBusu.

**Kolik je podle vás spravedlivá odměna pro řidiče autobusu za jeho náročnou práci, aby mohl uživit rodinu, byl spokojený a nehledal jinde?**  
Minimálně 130 korun na hodinu.

**Často jste byl vy sám nebo vaši kolegové z Teplic v médiích. Jakou máte zkušenost s žurnalisty? Rozuměli potřebám řidičů?**

Já osobně mám s novináři dobrou zkušenost. Některá média nám dala větší prostor k vyjádření a i následná prezentace vyzněla tak, jak řidiči potřebovali. Díky jejich zájmu o náš problém se věci rozeběhly. ■

# Adamka o mzdách: Nejhorší situace je paradoxně v kraji, kde vládne nejlevicovější vláda

Rozhovor s generálním ředitelem Arrivy Danielem Adamkou



**V posledním čtvrtroce se mluvilo hlavně o situaci v Ústeckém kraji, o ostatních krajích tolik ne. Čím to je?**

Já bych se podíval do minulosti. Ústecký kraj je magnetem na problémy, ať už to bylo v roce 2006, kdy se zastavily autobusy v kraji, protože nedošlo k dohodě mezi Ústeckým krajem a firmou DPÚK, nebo teď, kdy už od začátku roku hrozilo, že se kvůli stávce doprava opět zastaví. Ze svých zkušeností vím, že kraj nechce naslouchat druhé straně a nehledá kompromisy, které by umožnily uzavření dohody. Dalším problémem jsou smlouvy, které jsou psány velmi striktně a s přenesením všech rizik na bedra dopravce. Letošní zkušenost ukazuje, že tento model není funkční. Ve vztahu jsou vždycky dva a nelze vše přenášet jen na jednoho, protože ten vztah se pak zhroutí.

**Jaké jsou reálné možnosti Arrivy dál zvyšovat platy řidičů ze svého?**

Splnili jsme na přelomu roku všechna nařízení a zvýšili platy řidičů, jak říkal zákon, přestože v tuto chvíli jsme od objednavatelů dostali jen zlomek peněz a nárůst platů jsme hradili čistě ze svého bez garance, že nám budou tyto peníze někdy proplaceny.

**Máte srovnání s ostatními dopravci? Jak si Arriva stojí?**

Nemám výplatní pásky řidičů ostatních dopravců, ale co se dozvídám z jednání na krajích s odbory i dalšími lidmi z oboru, tak Arriva je jedna z nejlépe placených soukromých autobusových firem v zemi.

**Kdyby to bylo čistě jen na vás, jak byste situaci s nedostatkem peněz na platy řidičů řešil?**

Stát rozhodl o navýšení mezd řidičů, stát by se k tomu tedy měl postavit čelem a měl by poslat finanční prostředky všem objednavatelům autobusové dopravy. Ostatně stalo se to už v roce 2010, když se zvyšovala odměna za čekání z 30 na 50 korun. Nevidím důvod, proč by to nešlo i teď. Mluví se o prostředcích v řádu 1,2 miliardy pro kraje a jedné miliardy pro města. Ale kraje počítají jen s úhradou kolem 600 milionů, tedy jen s polovinou slíbených peněz. A města? Ta nedostala vůbec nic. Například náklady na zvýšené mzdy řidičů, mechaniků a ostatních provozních zaměstnanců ve městě Teplice jsou skoro 7 milionů korun. Město ale uhradí jen 3,5 milionu.

**A proč myslíte, že to takhle nejde? Chybí vůle a chuť?**

Je to různě kraj od kraje. V některých krajích si váží práce řidičů a jsou ochotní, v jiných krajích vůle není a radši budou zakládat svoje dopravní podniky, jen aby nemuseli zaplatit více řidičům. Paradoxně nejhorší situace je v kraji, kde vládne nejlevicovější vláda, která by se měla právě o pracující lidi starat. Je to pro mě zklamání, protože jejich sliby jsou jen předvolebními sliby voličům.

**Nechali jste to jen na odborech, nebo se také do jednání o platech jako ředitel firmy zapojujete?**

Účastním se všech důležitých jednání, osobně navštěvuji jednotlivé hejtmany, snažím se jim vysvětlovat pozici řidičů a seznamovat je s realitou, kolik člověk, který celý den řídí, skutečně nakonec dostane na výplatní páse. Snažím se najít cesty, jak může kraj či město pomoci s lepším ohodnocením řidičů. ■



# Škola zvládání smyku aneb když se něco naučíte, a ještě vás to baví

Uzavřený okruh, skřípající pneumatiky, kouř od kol, hektolitry vody na trase, několikátunové autobusy ve smyku. Tak by se dal shrnout pohled na polygon ve Vysokém Mýtě během posledního čtvrt roku. Od prosince do půlky března tam totiž probíhalo školení řidičů východočeské Arrivy.

Řidiči trénovali, jak efektivně zareagovat v chvíli, kdy se objeví nestandardní situace. Dostali příležitost vyzkoušet si funkčnost systémů ABS a ASR při prudkém brždění, vyhýbali se překážce na různých druzích povrchu a za různých podmínek, na vlastní kůži otestovali rozdíl v délce brzdné dráhy vzhledem k váze, rychlosti a sklonu vozovky (několik desítek metrů!), a dokonce se učili, jak reagovat při aquaplaningu. Jezdilo se v autobusech Karosa řady C950, SOR C 9,5 a SOR C 10,5, takže mohli porovnat, jak se na kluzkém povrchu chová velký a jak menší a lehčí autobus.



Zvládnutí aquaplaningu

Sice se chlapi přišli především učit, a brali to opravdu zodpovědně, ale zároveň si to také maximálně užívali. „Je dobře, že si tady člověk smyk na suché i mokré silnici vyzkouší bezpečně,“ řekl o škole smyku Josef Svrček z Chrudimi, který za sedm let v běžném provozu pořádný smyk naštěstí nezažil. Bezpečné to opravdu bylo, nikomu se nic nestalo a všichni účastníci potvrdili svou profesionalitu. „Nakonec se školení povedlo, všichni řidiči zvládli krizové situace na výbornou a rozešli se zpět domů



Vyhýbání se překážce na vozovce při jízdě z kopce

se vzácnými zkušenostmi, plní zážitků, a hlavně žijí a zdraví,“ komentuje školení Jindřich Poláček, předseda představenstva a výkonný ředitel společnosti Arriva Východní Čechy a.s.

Polygon ve Vysokém Mýtě využívají ke kurzům bezpečné jízdy jak jednotlivci, tak menší či větší skupiny. Od zimy do jara se na kurzech vystřídalo přes 400 řidičů autobusů. Na jedné naší akci bylo pět autobusů a osmnáct řidičů, dohromady se ale školení zúčastnilo všech 350 šoferů východočeské Arrivy.

Na okruh ve Vysokém Mýtě míří i řidiči, kteří se dostali do problémů kvůli dopravním přestupkům. Od září loňského roku tu totiž probíhají „nápravná“ školení. Stojí 4 500 korun a odměnou za jejich úspěšné absolvování je smazání tří trestných bodů. Kromě vysokomýtského autodromu mohou řidiči z celé republiky vyzkoušet své schopnosti ještě v severočeském Mostě na obdobném, jen rozlehlejší povrchu.



Vyrovnání smyku v zatáčce

Foto: Petr Broulík, 5plus2

# S Arrivou v pohybu aneb očekávané sportovní události v kostce



## Fotbalový turnaj Arriva

„Fotbal, to je sport, který mě dokáže dostat do varu.“ „Mě taky, zvláště když mi manželka vypne televizor a řekne: ‚Nekoukej na takovou blbost a běž umýt nádobí.‘“

Je vám to povědomé? V tom případě se pojdte zapojit aktivně. Televizi vám zaručeně nikdo nevypne, protože hrát budete vy a my vás podpoříme. A navíc uděláte něco pro své zdraví.

V loňském roce jsme uspořádali turnaj v kopané pro sedm zemí střední a východní Evropy. Bylo to skvělá akce, proč ji tedy

nezopakovat? Zároveň to bude jedinečná příležitost podpořit jednu z našich nových hodnot „One Arriva“. Jsme jeden tým, jedna Arriva a právě sport nás může také spojit.

Co k tomu bude potřeba? V průběhu května nebo počátkem června se uskuteční kvalifikační kolo. Každý region nominuje svůj tým do malé kopané ve složení 6 hráčů + 3 náhradníci.

Pak bude následovat pravá fotbalová bitva v Praze o nejlepší tým České ARRIVA republiky v kopané. Nebudou chybět rozhodčí,

fandící diváci, jídlo, pití, zkrátka se můžete těšit na tu pravou fotbalovou atmosféru.

Ačkoli se říká, že není důležité vyhrát, ale zúčastnit se, máme jednu velkou motivaci. Vítězný tým z každé země si zahraje mezinárodní finále ve Velké Británii. Je tedy nejvyšší čas začít trénovat a připravit se na těžké soupeře!

## Nejlepší řidič autobusu

Pro ty, kteří nejsou zapálenými fotbalisty, se připravuje další sportovní akce – „Jízda zručnosti“ anebo „Nejlepší řidič autobusu.“ I toto klání úspěšně proběhlo již v loňském roce. Každý region nominuje tři nejlepší řidiče, kteří se utkají v národním kole. To se uskuteční 18. července ve Vysokém Mýtě, půjde o jízdu na čas autobusem na autodromu. Na řidiče budou čekat různé překážky s cílem prověřit jízdní dovednosti. Jízda bude náročná, ale odměna sladká. Tři nejlepší nás budou reprezentovat 30. a 31. srpna na mezinárodním finále v Budapešti.

Zapojte se i vy? Samozřejmě jsou vítáni i fanoušci. Sportu zdar a hodně štěstí všem zúčastněným. Těšíme se na vás! ■

## Mladí dopraváci na návštěvě v Králově Dvoře

V době pololetních školních prázdnin v pátek 3. února 2017 navštívili členové Klubu dopravní historie (dále KDH) areál firmy Arriva Services a.s. v Králově Dvoře, kde se rovněž nachází sídlo firmy PROBO BUS a.s. Obě společnosti jsou členy skupiny Arriva a DB company.

Možná se zeptáte, co je to za klub. KDH je součástí školského zařízení Dům dětí a mládeže v Praze 5 a již skoro 14 let sdružuje ve svých řadách děti a mládež do 26 let, které se zajímají o dopravu. A to o všechny typy dopravy – vlaky, tramvaje, autobusy, trolejbusy, metro, lanovky, jak současné, tak i historické. V rámci své pravidelné činnosti jezdí na dopravně zajímavé akce a exkurze do různých dopravních firem – před rokem například navštívili také dopravní společnost Arriva Teplice.

Při své páteční návštěvě v areálu firmy v Králově Dvoře osobně přijal

početnou skupinu dětí a mládeže výkonný ředitel Zdeněk Abraham. Přítomné účastníky podrobně seznámil s historií Arrivy včetně PROBO BUSU, přičemž zodpověděl i spoustu dotazů týkajících se dalšího rozvoje firmy. Dotazy přítomných se týkaly hlavně plánovaného rozvoje vozového parku, případného nárůstu počtu dalších linek či integrace v SID a PID.

Následně si část účastníků prohlédla s vedoucím oprav areál firmy včetně krásně opraveného historického autobusu RTO. Druhá část skupiny se mezitím postupně vystřídala na autobusovém simulátoru. Přítomná vedoucí školicího střediska řidičů Hana Hulejová účastníkům ochotně vysvětlila, kdo a v jakých parametrech ho vyrobil, jak simulátor pracuje a jaké stupně obtížnosti pro školené řidiče lze nastavit. Nakonec si všichni přítomní postupně vyzkoušeli osobně „zařídít“ autobus,

což mělo mezi členy KDH velký úspěch. Poté se obě skupiny vyměnily a čas návštěvy se začal krátit.

Na závěr návštěvy KDH ve firmě PROBO BUS poděkoval vedoucí KDH Luboš Vaculín panu řediteli a paní vedoucí za perfektně připravenou exkurzi, která se přítomným členům KDH velmi líbila. Největším zážitkem byly zkušební jízdy na řidičském simulátoru. Důležité je, že takové návštěvy v provozu dopravních firem mimo jiné přispívají i k výběru možného povolání u starších členů KDH, kteří ukončují základní školní docházku. Děkujeme za všechny členy KDH, kteří areál vaší firmy navštívili, a osobně pak panu řediteli Abrahamovi za velmi vstřícný postoj a ochotu realizovat uvedenou exkurzi.

Luboš Vaculín  
zástupce ředitele DDM Praha 5 ■



# Autobusové legendy československého poválečného průmyslu

Autobusová legenda Škoda 706 RTO – „erťák“ – díl první



V dnešním čísle se budeme věnovat povídání o autobusu Škoda 706 RTO, lidově zvaném „erťák“. Zaměříme se na dobu jeho vzniku, výrobu, uplatnění a zmíníme i některé dochované kusy.

„Autobus Škoda 706 RTO je moderní, spolehlivý a pohodlný vůz řešený pro dálkovou, linkovou nebo městskou dopravu. Šestiválcový, vodou chlazený naftový motor s přímým vstřikem paliva je velmi hospodárny a zaručuje svým

výkonem vozidlu velkou pohyblivost. Karoserie polosamonosné konstrukce z ocelových profilů je elektricky svařována a uložena na podvozcích Škoda 706 RTO s motorem uloženým vpředu a se zadní hnací nápravou.

Prostor pro cestující je vkusně a účelně vybaven, dokonale větrán a vytápěn účinným naftovým topením. Všechna sedadla jsou velmi pohodlná i při dálkových jízdách. Jedny, popřípadě dvoje bouchací

nebo pneumatické dveře na pravé straně vozu slouží k rychlému vystupování a nastupování cestujících. Pro větší počet zavazadel je na střeše autobusu namontována zahrádka. Náhradní kolo s pneumatickým spuštěním a zvedáním je umístěno v zadní schráně. Celkový vzhled vozu je líbivý a jeho velmi dobré jízdní vlastnosti zaručují pohodlné a příjemné cestování.“

Tato slova samochvály tvoří úvod Návodu k obsluze karoserie Škoda 706 RTO vydaného v roce 1961 národním podnikem Karosa ve Vysokém Mýtě. Pomineme-li chvalozpěv na tento nový typ autobusu, musíme přiznat, že erťák byl opravdu spolehlivým vozidlem, které bez větších problémů v parném létě i v kruté zimě jezdilo a dobře odvádělo svou práci. Tato přednost vozidlo později předurčila k poměrně úspěšnému exportu do mnoha zemí po celém světě.



Autobus Š 706 RTO - MEX.



Autobus Š 706 RTO - MTZ.



Autobus Škoda 706 RTO, na jehož vývoji se podílel i uznávaný prof. Otakar Diblík, se začal sériově vyrábět v roce 1958, a to v těchto provedeních.

## Provedení LUX

Tento typ byl určen pro dálkovou dopravu a opět citujeme z dobového materiálu: „Autobus je řešen se zaměřením na dálkové jízdy při vysoké kulturní úrovni cestování pro 35 velmi pohodlné sedících cestujících. Sedadla autokaru jsou velmi měkce pérována a čalouněna, jsou sklopná a na sedadle se dá za jízdy i spát, takže zajišťuje pohodlné cestování i v noci. Střeška autokaru má na obloucích determální skla, aby se zlepšil výhled pro cestující, rovněž vnitřní vybava je oproti jiným provedením bohatší.“

Na počest mezinárodní výstavy EXPO v Bruselu v roce 1958 byla postavena speciální verze tohoto autobusu, byl nadstandardně vybaven (rozhlasový přijímač, magnetofon, televize, lednička, kuchyňský kout apod.), určen pro 24 sedících cestujících a počítalo se s ním zejména pro zamýšlenou linku Praha–Moskva. Tento záměr však nebyl nikdy realizován.

## Linkové provedení

Tato verze nesla výrobní název Škoda 706 RTO-Car a byla nejrozšířenější. Jednalo se o jednodveřové provedení, nejčastěji s pneumaticky ovládanými dvou- nebo čtyřkřídlymi dveřmi. Obsaditelnost byla většinou 42 sedících cestujících.

## Městské provedení

Tyto autobusy nesly označení Škoda 706 RTO-MEX (určeny pro tuzemsko) a Škoda 706 RTO-MTZ (určeny pro export). Na rozdíl od linkového provedení měly tyto vozy dvoje pneumatické dveře dvoukřídleho provedení. V přední i zadní části střešky byly povětšinou vybaveny linkovou orientací a vnitřní uspořádání se lišilo dle objednávek jednotlivých dopravních podniků nebo ČSAD, většinou se jednalo o provedení sedadel dva plus jedna a před zadními dveřmi byla kolmo umístěna pokladna pro průvodčí, která se později s přechodem na samoobslužný provoz odstraňovala.

Základ všech vyjmenovaných provedení autobusů Škoda 706 RTO byl stejný. Na podvozku Škoda 706 RTOch, který

byl vyráběn v národním podniku Liaz v závodě Mnichovo Hradiště, byla postavena trambusová polosamonosná karoserie z elektricky svařované ocelové kostry. Ovládání pneumatických dveří u linkové a městské verze bylo provedeno elektropneumaticky z místa řidiče (u městského provedení také z místa průvodčího). Větrání bylo zajištěno bočními posuvnými okénky a také dvěma střešními stavitelnými ventilacemi. Autobus typu Škoda 706 RTO dosahoval délky 10 720 mm, šířky 2 500 mm a rozvoru 5 450 mm, vážil od 7 700 kg do 8 950 kg. Všechny autobusy byly vybaveny vznětovými řadovými šestiválcovými motory Škoda 706 o výkonu 118 kW při 1 900 otáčkách za minutu a objemu 11 781 cm<sup>3</sup>. Převodovka byla mechanická pětistupňová. ■



Autobus Š 706 RTO - LUX.



Autobus Š 706 RTO - KAR.



Foto: PROBO BUS a.s.



# Spotřebitelské úvěry

Neusněte na vavřínech: spotřebitelské úvěry jsou sice bezpečnější, ale minusy se stále najdou

**N**ový zákon o spotřebitelském úvěru se dočkal nadšeného přijetí, protože slibuje větší ochranu spotřebitele. Nesporně nám přináší výhody, ale to neznamená, že od teď bude svět úvěrů jen růžový. Shrnutí jsme pro vás hlavní klady a možné záporů této novinky.

Tomu, aby Češi kvůli úvěrům neupadali do tíživé finanční situace, se **zákon č. 257/2016 Sb.**, o spotřebitelském úvěru, snaží předejít zavedením stejných podmínek pro všechny poskytovatele i zprostředkovatele úvěrů. Různé podmínky totiž lidi svádějí k oslovení rizikových nebankovních společností. A právě „predátorských“ společností, které si už při podpisu smlouvy brousí zuby na majetek dlužníků, se finanční trh potřebuje zbavit.

Všichni poskytovatelé tedy musí mít licenci od České národní banky, kapitál 20 milionů korun a kompetentní zaměstnance. Za nedodržení podmínek jim hrozí vysoké sankce. Celkově je zákon nutí k více proklientskému přístupu, a to zejména následujícími povinnostmi.

## Schopnost splácet

Nově musí poskytovatelé důkladněji prověřovat, zda je žadatel o úvěr skutečně schopný ho splácet. Když to neudělají, může být smlouva o úvěru neplatná. Klient pak věřiteli vrátí jen jistinu, tedy to, co si půjčil, a sumu vrací podle svých možností. Naopak nebude muset platit poplatky ani úroky, a dokonce dostane zpět ty, které už zaplatil.

**ALE** tím se zase o něco zkomplikuje celá byrokracie související s úvěry. Pro všechny teď bude složitější se k nim dostat.

## Sankce při nesplácení

Poskytovatel úvěru už po vás nemůže požadovat libovolně vysoké sankce, přestanete-li splácet. Smí sice chtít, abyste mu zaplatili účelné náklady, úroky z prodlení a smluvní pokuty, ale jejich výši už omezuje zákon.

„To by mělo zamezit praxi některých poskytovatelů, kteří si účtovali astronomické částky i za krátkodobé prodlení a jejichž cílem byl zisk z vymáhání dluhů,“ vysvětluje Mgr. Jakub Hruška z právního oddělení společnosti Allianz.

Ohledně smluvních pokut se stanovuje, že celkově nezaplatíte víc než 50 % z výše půjčky, a navíc součet vašich pokut nesmí překročit částku 200 tisíc korun.

**ALE** i přesto se mějte na pozoru a například časté zaslání draze zpoplatněných upomínek neberte

### ESIP (Evropský standardizovaný informační přehled)

Tento dokument musíte obdržet ještě předtím, než s poskytovatelem podepíšete smlouvu o spotřebitelském úvěru na bydlení. Uvádí se v něm například výše úvěru a příslušných nákladů, roční procentní sazba nákladů (RPSN) nebo počet a frekvence splátek. Kdybyste ho nedostali automaticky, určitě o něj požádejte a důkladně prostudujte uvedené informace!

na lehkou váhu. Praktiky takového poskytovatele mohou být nekalé. Vše proto raději řešte oficiální cestou přes Českou národní banku, finančního arbitra nebo soud.

## Informace a lhůta na rozmyšlenou

Než uzavřete smlouvu, dostanete informační dokument (pro hypotéky tzv. ESIP) a dva týdny na rozmyšlenou. S dostatkem informací i času pak lépe porovnáte nabídky od různých poskytovatelů. Teoreticky byste mohli obejít několik společností, zjistit jejich podmínky například pro hypotéky a vybrat si tu nejlepší variantu.

**ALE** na úvěr se nemůžete jen zeptat. Abyste se dozvěděli všechny informace,

je nutné o něj zažádat a dočkat se jeho schválení. Jen pak vám může banka vystavit zmíněný dokument, který musí obsahovat informace a konkrétní údaje o vás. Takže když zůstane jen u žádosti a vy nakonec smlouvu nepodepíšete, zaznamená se to do úvěrových registrů. V tu chvíli hrozí, že se sníží vaše důvěryhodnost a jiná společnost už vám třeba kvůli tomu úvěr neposkytne.

## Předčasné splacení úvěru

Úvěr smíte splatit kdykoli před jeho splatností, přičemž celkové úroky a náklady za zbývající dobu platnosti smlouvy se poměrně sníží.

Zcela zdarma můžete ukončit hypotéku v těžkých životních situacích (dlouhodobá nemoc, úmrtí apod.) nebo po změně úrokové sazby (do tří měsíců od této změny). Bez poplatku ji můžete splatit během jednoho měsíce před výročním uzavřením smlouvy, pokud vám zbývá maximálně 25 % hypotéky.

V ostatních případech vám smí poskytovatel naučovat jen skutečně náklady spojené s předčasným splacením, a to v případě prodeje nemovitosti jen do výše 1 % splácené částky, celkově maximálně do 50 tisíc korun.

**ALE** kvůli tomu se pravděpodobně plošně zvýší sazby, takže hypotéka vyjde celkově draž.

## To vše platí pouze pro SPOTŘEBITELSKÝ úvěr

Bohužel je možné, že lichváři začnou hledat nové způsoby, jak lidi zadlužit.

„Nedivil bych se, kdyby lichváři místo spotřebitelských úvěrů začali nabízet podnikatelské. Na poskytování úvěrů živnostníkům nebo firmám se totiž nový zákon o spotřebitelském úvěru nevztahuje,“ varuje Hruška. Kdyby vám někdo nabízel půjčku, kvůli které si budete muset zařídit živnostenský list, raději jděte od toho! ■

# Řidič autobusu v roli rozhodčího: kdy se s cestujícím domlouvat a kdy mu dát rovnou červenou kartu?

**D**íky smluvním přepravním podmínkám a dopravcem jasně. Na řidiči však bývá posoudit situaci a snažit se ji vyřešit ku prospěchu všech. Připomeňme si (a později také cestujícím) obecná pravidla hry podle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

## ZÁKLADNÍ ROZSTŘEL

Cestující musí mít platný jízdní doklad nebo se prokázat takovým dokladem, který ho opravňuje cestovat zdarma či se slevou. Bez toho vůbec nemá být na „hřišti pro finalisty“. To však neznamená, že ho můžete vyhodit, nemá-li drobné, nebo dokonce přesnou částku! Obzvláště pokud neměl možnost zakoupit si jízdenku předem. Dejte mu šanci rozměnit si u někoho z cestujících, v blízkém obchodě nebo mu peníze vraťte z tržby na příští zastávce, bude-li to stačit. Nabídněte mu vyplacení přeplatku v sídle společnosti nebo zaslání poštovní poukážkou na jeho náklady. Jestli všechny navrhované varianty odmítne, v klidu mu dejte rovnou červenou kartu.

## ŽLUTÁ KARTA

Za následujících skutečností řidič nerozdává hned karty červené, ale nemusí nechat cestujícího nastoupit, pokud se to kvůli určitým okolnostem nehodí. Nejprve tedy zváží všechna pro a proti, případně se pokusí o rozumnou domluvu.

- znečištění oděvu (Jak moc je oděv znečištěný? Může si cestující sednout, aniž by ušpinil sedačku? Zapáchá?)
- vliv omamných látek (Mohl by cestující obtěžovat ostatní hlasitým a neomaleným chováním? Mohl by zvracet?)
- konzumování jídla či pití (Mohlo by se znečistit vozidlo?)
- převážení kočárku nebo kola (Vejde se ještě do vozu?)
- větší skupina cestujících (Vejde se ještě do vozu?)

- převážení nestandardního zavazadla – příliš těžkého, velkého, odpuzujícího, zapáchajícího (Mohlo by ohrozit ostatní cestující nebo zásadně omezit jejich pohodlí? Mohlo by způsobit znečištění interiéru vozu?) To platí i pro převážení přílišného množství malých zavazadel!
- převážení živého zvířete – kromě vodících a služebních psů, ti mohou nastoupit vždy (Mohlo by ohrozit, obtěžovat či zásadně omezit ostatní cestující? Je ve vhodné schráně? Jde-li o psa, má náhubek a je na vodítku? Není v autobuse více psů, kteří by se mohli poprat?)



## ŽLUTÁ a pak ČERVENÁ KARTA

Jsou i situace, kdy někdo z cestujících omezuje pohodlí ostatních a narušuje pořádek ve voze, ale řidič je nemohl stoprocentně předvídat. Rozhodčí autobusu je oprávněn cestujícího z autobusu vykázat, je-li to v zájmu všech přítomných – včetně vykázané osoby. Mnohdy však stačí pouhé napomenutí. V těchto případech nejprve udílejte žluté karty, červené až po varování:

- vyklánění se z vozidla
- znemožnění nástupu, výstupu a průchodu vozidlem
- zaclánění řidiči ve výhledu z vozu
- vstup do prostoru určeného výhradně pro řidiče
- stání ve voze bez přidržování se patřičného zařízení
- hluk (včetně pouštění hudby z mobilního telefonu)
- vyvolávání konfliktů mezi cestujícími například tím, že cestující neuvolní sedadlo pro osobu, která na něj má nárok

- (osoba s omezenou schopností pohybu, orientace, cestující s dítětem mladším 10 let, cestující s místenkou)
- stání, klečení nebo ležení na sedadle (či jiné zabírání více než jednoho místa k sezení)
- přepravování zvířete na sedačce, není-li umístěno ve schráně s nepropustným dnem
- přepravování psa bez náhubku nebo na dlouhém vodítku, takže není přímo u svého pána
- přepravování zavazadla na sedadle nebo na zádech
- nezajištění přepravovaného kola či kočárku proti pohybu
- mluvení na řidiče za jízdy (kromě nutných případů)

## ČERVENÁ KARTA

V poslední skupině situací přijde zákaz „hry“ okamžitě, není co zvažovat. Nicméně je důležité zachovat klid a celou situaci řešit tak, aby se ještě nezhoršila. Nenechte se unést nervy, prostě si všechna ta ošklivá slova jen myslete...

- převážení zavazadla obsahujícího nebezpečné látky – kromě výjimek uvedených v konkrétních přepravních podmínkách
- převážení střelných zbraní
- ohrožování bezpečí ostatních cestujících a plynulosti dopravy svým chováním
- poškozování nebo znečišťování vozidla, zařízení vozidla a majetku ostatních cestujících
- vyhazování nebo vystrkování předmětů z vozidla
- otevírání dveří vozu za jízdy, zamykání dveří apod.
- kouření klasické nebo elektronické cigarety
- provozování činnosti související s podnikáním, aniž by měl cestující souhlas dopravce
- bezdůvodné spuštění návěstního zařízení
- nastoupení dítěte mladšího 6 let bez doprovodu osoby starší 10 let

**POZOR:** Než se rozhodnete vyloučit někoho z přepravy, ujistěte se, že tím neohrozíte jeho zdraví nebo život. Místo váhání raději zavolejte policii nebo 112. ■





## MÁME VE SVÉ STÁJI UŽ 14 ELEKTROBUSŮ

Ve čtvrtek 9. března představila Arriva v Třinci deset nových elektrobusů Škoda Perun, od pátku 10. března pak začaly najíždět první kilometry na linkách zdejší městské hromadné dopravy. Další nový elektrobus začal jezdit už v lednu na linkách MHD v Krnově.

Arriva se letos stala bezkonkurenčně největším provozovatelem elektrobusů v Česku. Kromě deseti nových elektrobusů pro Třinec provozuje aktuálně dva v Praze a další dva v Krnově a jeho okolí. Nákup deseti vozidel najednou je zároveň zatím největší investicí do rozvoje elektrobusů na našem trhu. V Třinci jezdí elektrobusy Škoda, v Praze a Krnově jde o vozidla z libchavské továrny SOR.

„Elektrický pohon autobusů i automobilů bude v dalších letech dále nabývat na významu. V celé Evropě provozujeme v Arrivě 60 elektrobusů a z toho 14 jezdí tady v Česku. Právě Česko je tak příkladem i pro další evropské země, kde podnikáme,“ říká generální ředitel Arrivy Daniel Adamka. „V Kodani jsme zapojeni do městského carsharingu, tedy do systému sdílení aut ve městě, a provozujeme tu 300 elektrických automobilů BMW i3 – to je další obrovský příspěvek Arrivy k elektromobilitě. Budoucnost elektrobusů je především v centrech měst a v místech, která trpí špatným ovzduším. Všude tam je potřeba snižovat ekologickou zátěž, kterou dopravní prostředky, ať chceme nebo ne, produkují.“

**Třinecké elektrobusy Škoda**  
Škoda Perun HE využívá karoserii SOLARIS NEW URBINO 12, elektrická výzbroj je kompletně ze Škody Electric a dodavatelem elektrobusů je také Škoda. Elektrobusy mají kapacitu 75 cestujících, disponují výkonnou klimatizací pro řidiče i cestující a jsou vybaveny moderními bateriemi technologie lithium-polymer (Li-Pol) s celkovou energií 200 kWh. Baterie jsou rozděleny do čtyř tzv. bateriových packů, které jsou umístěny

rovnoměrně na střeše a v zádi vozidla. Elektrobusy umí také rekuperovat brzdovou energii. Při brzdění tak dobíjejí vlastní baterie. Na financování nových vozů se významně podílela Evropská unie v rámci programu IROP.

„Teď v první fázi nasadíme elektrobusy především na linky číslo 701 až 708. Chceme, aby se co nejvíce vyskytovaly v centru města a na třineckých páteřních linkách,“ říká ředitelka Arrivy Morava



Pavla Struhalová. „Na jedno nabití ujedou v praxi 110 až 130 kilometrů, záleží však na charakteru a profilu trasy, na které se pohybují. Nabíjet je budeme vždy přes noc, v depu máme instalováno deset nabíječek. Vozy se nabíjí maximálně pět hodin.“

Město Třinec společně s ČEZ už teď plánují stavbu rychlodobíjecí stanice na třech místech v Třinci. Pokud vše půjde dobře, mohla by být první zprovozněna už letos. Elektrobusy pak budou mít na střeše speciální pantografy, na konečné zajedou pod trolej, zvednou pantograf a během několika desítek minut doberou potřebnou energii. Tento způsob nabíjení umožní

výrazně větší kilometrické proběhy elektrobusů během jednoho dne.

### Krnovský elektrobus SOR

V druhé polovině ledna vyrazil do provozu na linkách krnovské MHD elektrobus SOR EBN 10,5, který je primárně nasazen na krnovskou páteřní linku číslo 1. Do provozu ve městě zasáhne i druhý elektrobus, který Arriva dosud na severu Moravy provozovala. V pracovní dny bude nasazen na příměstské linky v okolí Krnova a o víkendu bude jezdit na trasách místní MHD. Dva elektrobusy tak o víkendu ve městě zastanou převážnou část práce dieselových autobusů. ■







## AUTOBUSEM PŘES LEDOVEC

Cestování po kanadském ledovci si vyžádalo asi tu nejbizarnější přestavbu autobusu, jakou jsme zatím viděli – dostal pásy místo kol.

Starý pásový autobus, který vidíte na fotkách, jezdil v Kanadě v národním parku Jasper po ledových pláních a po ledovci Athabaska. Postavila ho společnost Snowcat a jako základ použila pravděpodobně meziměstský



### Terra Bus

kapacita 56 pasažerů  
délka 14,9 m  
výška 3,96 m  
váha 25 t (max. povolená 33 t)  
výkon 250 koní

autobus GM PD – 4103s. (Anglické slovo „snowcat“ znamená „rolba“. Tím se vysvětluje ta podoba.)

### Terra Bus

Nástupce pásového autobusu má šest obřích pneumatik s nízkým tlakem (210 000 Pa). V Kanadě jich jezdí dohromady 21 a jeden další slouží v Antarktidě. Místo GM PD – 4103s se tentokrát do ledového terénu upravil Terra Bus vyráběný v letech 1994–2005. S motorem Detroit Diesel série 50 o objemu 8,5 litrů krychlových dosahuje maximální rychlosti 40 km/h. Pohon má na všechny nápravy, takže na všech šest kol.

### Autobus GM PD – 4103s

Vyráběl se v letech 1951 a 1952 a velké dopravní společnosti si ho vyloženě oblíbily. Měl klimatizaci s vlastním malým motorem, pohodlná sedadla a otvírací okna. Lidé mu i přesto vtipně přezdívali „Shake and Bake“, v doslovném překladu „naklepat a upéct“. Tím zjevně naráželi

### Autobus GM PD – 4103s

kapacita 37–41 pasažerů  
délka 11 m  
výška 2,4 m  
šířka 2,94 m  
hmotnost 14 t  
výkon 190 koní

na úmorné cestování. Autobusy totiž jezdily dlouhé trasy po nekvalitních cestách a lidé v nich trávili až nepříjemně dlouhý čas. I tak se jich prodaly tisíce a používaly se až do sedmdesátých let minulého století.

Autobus se čtyřstupňovou manuální převodovkou poháněl legendární motor 6-71 Detroit Diesel z roku 1938, který vznikl v dieselové divizi General Motors. Číslo 6 v jeho názvu znamená počet válců, 71 zase počet kubických palců čili 7 litrů krychlových. Proslavil ho především jeho nezaměnitelný zvuk. ■



## Arriva Italia partnerem pro návštěvu papeže Františka v Miláně



Foto dostupné z: <https://www.lifestar.it/wp-content/uploads/2016/05/papa.jpg>

Arriva Italia byla vybrána jako oficiální partner milánské diecéze pro organizaci dopravy během návštěvy papeže Františka v Miláně a přilehlých oblastech, která se konala

v neděli 25. března. Tato akce přivítala okolo půl milionu poutníků z celého světa, kteří se těšili na mši, již sloužil samotný papež v parku Monza. Diecéze se rozhodla pro dopravu

těchto lidí využít autobusy právě od italské Arrivy, na niž se v tomto ohledu mohla spolehnout. Arriva na akci využila flotilu více než sta autobusů. ■

## Arriva Slovinsko oficiálním dopravcem na Ski Jumping World Cup 2017

Arriva Slovinsko se účastnila poslední velké události vrcholových zimních sportů tohoto roku – Světového poháru ve skocích na lyžích v Planici. Ve slovinské části Alp operovalo celkem 254 autobusů, které převážely velkou část z odhadovaných 70 tisíc návštěvníků během této čtyřdenní akce. Pohár ve skocích na lyžích se v národním parku Triglav ve slovinských Alpách koná už od dvacátých let minulého století. Prostředí národního parku je samozřejmě citlivější na dopravu, a tak slovinská Arriva pomohla v zachování přírodní rovnováhy nahrazením zhruba 50 tisíc jednotlivých cest automobily. ■



## Arriva Dánsko představila projekt na podporu cyklistů



Dánsko je zemí, kde více než milion lidí používá kolo k běžné denní přepravě. Dánská Arriva se rozhodla své zaměstnance v cestách do práce na kole podpořit. Projekt, který nese název „Více mužů v sedle“, se navzdory názvu zaměřuje nejen na zaměstnance, ale i zaměstnankyně. Odstartoval prvního února v depu v Jutulndu, kde byla zaměstnancům představena elektrokola, která mohli využívat dva týdny zcela zdarma. O využití těchto kol měli

v depu velký zájem, na fotce například účastník akce Alexander Jakobsen, jemuž se testovací jízda na elektrokole zalíbila natolik, že jezdí čtyři kilometry do práce na kole každý den. Projekt začal na základě výzkumu dánské cyklistické federace, jenž ukázal, že Dánové, kteří jezdí do práce autem, by se rádi rozhoupali k většímu pohybu a zároveň většina z nich bydlí od zaměstnání 2–9,9 km, což je pro jízdu na kole ideální. ■

## Arriva Švédsko vyšla vstříc svým pasažérům novou linkou



Mnoho cestujících si přálo nové spojení kvůli nepříjemné dopravní situaci způsobené přestavbou stockholmského dopravního uzlu Slussen. Švédská Arriva se rozhodla těmto hlasům vyhovět a zavedla novou linku 25C, která cestujícím umožní vyhnout se zácpám a dostat se v ranní špičce mnohem dříve tam, kam potřebují. Na novou linku byly nasazeny modře polepené autobusy, které připomínají lokální vlaky, jež aktuálně nahrazují. Tak si je cestující v rámci hektické dopravní křižovatky snáze najdou. ■





# MINIATUR WUNDERLAND

Zázračný miniaturní svět má snad úplně vše, a přitom se rozkládá jen na 6 500 metrech čtverečních – zatím. Chystá se rozrůstat, ačkoli už teď v něm najdete všemožné modely, ale i dopravní situace.



**S**tartující a přistávající letadla, rychlovlaky i lokálky, lodě, silnice a dálnice s pohyblivými auty, autobusy a nákladními automobily, dokonce koncert DJ BoBo s 21 000 fanoušky, fotbalový stadion s 12 000 diváky, přepadení banky a přestřelky, hasiče při zásahu, a to na několika místech. Autoři myslí i na podzemí, kde se lupiči snaží prokopat do banky. Čerpací stanice on-line komunikují s těmi reálnými, takže ukazují aktuální ceny paliva. Je tu také oblíbené televizní studio s moderátory a řada kulturních či architektonických památek: Las Vegas, Svatopetrské náměstí v Římě, Pompeje, startovací dráha raketoplánu



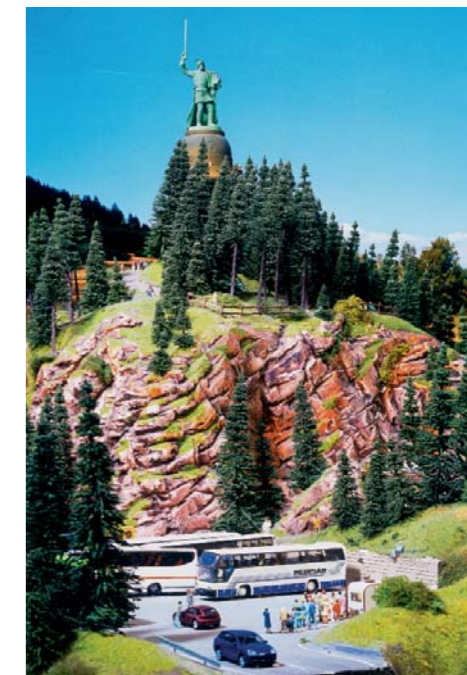
## Miniatur Wunderland v číslech

15,5 km železnice  
230 zaměstnanců  
1 040 vláček  
1 380 semaforů  
2 200 výhybek  
4 110 budov  
9 250 automobilů  
14 450 vagonů  
33 000 litrů vody v řekách a jezerech  
130 000 stromů  
260 000 postaviček  
385 000 LED diod veřejného osvětlení  
1 000 000 návštěvníků ročně  
Přes 15 000 000 návštěvníků celkem

na Floridě, nová Labská filharmonie, hamburské letiště...

Všechny předměty v minisvětě mají svou reálnou předlohu včetně reklam a billboardů a některé objekty jsou vážně veliké. Zdejší Matterhorn měří 6 metrů. Zatím tu leží „jen“ 7 zemí, a sice Švýcarsko, Rakousko, Německo, Norsko, Švédsko, USA a Itálie. Už se však staví Benátky, chystá se Monako, Skotsko a v roce 2021 Francie. Každých 15 minut se nad tím vším vystřídá den a noc.

Luxuje se každý den, a přesto vyluxovat celý komplex trvá déle než 3 měsíce. I vysávání se podílí na každoroční ztrátě



až 3 000 postav. To je velká škoda, protože každá postavička je unikát vlastní výroby. V celkové investici do projektu, která činí 10 000 000 eur, se to ale nejspíš ztratí.

Výlet do Miniatur Wunderlandu si můžete udělat i vy. Z Prahy je to zhruba 630 kilometrů. Dospělý zaplatí za vstupné 13 eur, děti do 16 let 6,50 eur a děti nižší než metr v doprovodu dospělého nestojí návštěva nic (miniaturní svět a malí lidé zkrátka patří k sobě). Fotoaparáty klidně vezměte s sebou! ■





# Pojištění odpovědnosti

Rádi bychom vás podrobněji seznámili s výhodami i nástrahami pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli a zároveň vám představili možnosti, které pro vás zaměstnavatel k tomuto pojištění sjednal.

Na otázky odpovídá Jana Voleská z pojišťovací makléřské společnosti RENOMIA.

## Co je vlastně pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli?

Jednoduše se tomuto pojištění říká „pojištění na blbost“. Tato pojistka poskytuje ochranu pro případ, že způsobíte zaměstnavateli škodu. Samozřejmě neúmyslně.

## Proč bych si měl jako zaměstnanec toto pojištění sjednat?

Zaměstnavatel má podle zákoníku práce právo na náhradu škody od svého zaměstnance, pokud mu tento zaměstnanec způsobí škodu. Pokud byste toto pojištění sjednané neměl a škodu způsobil, částku byste musel zaměstnavateli zaplatit z vlastních zdrojů.

## Kolik po mně může zaměstnavatel požadovat, pokud mu při své činnosti způsobím škodu?

Podle zákoníku práce po vás může zaměstnavatel požadovat částku, která se rovná 4,5násobku vašeho průměrného hrubého měsíčního příjmu. Pokud bychom tedy počítali s příjmem 25 000 Kč měsíčně, jedná se o částku 112 500 Kč.

## Má vliv na případné plnění to, že jsem řidičem z povolání?

Ano. Pojišťovny rozlišují tři skupiny zaměstnanců podle toho, zda a jak často řídí vozidlo zaměstnavatele.

- První skupinu tvoří zaměstnanci, kteří neřídí vůbec.
- Druhou skupinou jsou zaměstnanci, kteří vozidlo zaměstnavatele řídí v rámci své pracovní činnosti, nejedná se však o jejich hlavní náplň práce (například se přesouvají na schůzku, jedou na služební cestu apod.).
- Třetí skupinou jsou pak řidiči z povolání, kteří za volantem tráví nejvíce času. Podle toho se řídí i sazby pojistného.

## Zaplatí pojišťovna mnou způsobenou škodu zaměstnavateli v plné výši?

Pojištění se sjednává se spoluúčastí na straně pojištěného. Tato spoluúčast může být sjednána ve výši 10 % nebo 30 %, na českém trhu jsou i pojišťovny,

kteří nabízejí spoluúčast nastavenou pevnou částkou, např. 1 000 Kč. Čím je spoluúčast nižší, tím je pojištění pro vás výhodnější, ale zároveň i dražší. Pokud byste tedy způsobil škodu ve výši 50 000 Kč a měl sjednanou spoluúčast ve výši 10 %, pojišťovna zaplatí 45 000 Kč a 5 000 Kč uhradíte vy.

## Jak si mám nastavit pojistnou částku, abych nemusel sám platit nic kromě spoluúčasti?

Pojišťovny nemají nastaveny limity tak, aby přesně odpovídaly zmíněnému 4,5násobku průměrného měsíčního příjmu. Proto doporučujeme vždy zvolit nejbližší vyšší hodnotu od této částky. Pokud váš současný 4,5násobek činí 112 500 Kč a vy si sjednáte limit 150 000 Kč, neznamená to však, že bude vždy vyplaceno plnění až do výše 150 000 Kč. Záleží na aktuální výši příjmů. Pojišťovna při řešení škody vyžaduje i výplatní pásky za tři měsíce zpětně, aby si částku ověřila. Do té pak bude plněno.

## Čím se liší současné podmínky od smluv sjednaných cca před 10 a více lety?

Toto pojištění je zaměstnanci velmi využívané, a pro pojišťovny tedy i velmi škodové. Proto na starších smlouvách může být ujednan vyšší rozsah krytí než na současném pojištění, jelikož pojišťovny rozsah omezují. Určitě bývala výhodnější i cena. Na starších smlouvách však nebylo možné sjednat spoluúčast nižší než 30 % nebo 1/3 ze škody.

## V jakých situacích pojištění nefunguje?

Každé pojištění obsahuje určité výluky a je třeba se s nimi vždy před sjednáním pojištění seznámit. Toto pojištění se nevztahuje například na škody způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti, po požití alkoholu nebo jiných omamných látek, zanedbáním stanovené obsluhy a údržby nebo na pokuty či penále. Pojištění vás kryje v případě, že svou práci vykonáváte zodpovědně, ale nekryje škody, kterým se dá předcházet.

## Co si mám ve smlouvě zkontrolovat?

Odpověď na tuto otázku bude takové shrnutí výše uvedených informací. Je třeba si zkontrolovat sjednaný limit, aby byl dostačující výši 4,5násobku vašeho příjmu, dále zda vaše povolání uvedené ve smlouvě odpovídá vykonávané činnosti, a také výši spoluúčasti. Je určitě vhodné znát rovněž výluky ze současného pojištění.

## Jak mám postupovat, pokud chci s pojištěním poradit nebo zjistit, zda mám současnou smlouvu správně sjednanou?

Můžete se obrátit na mě do společnosti RENOMIA. S Arrivou jsme začali v této oblasti spolupracovat. Nabídlí jsme službu jak sjednání nového pojištění, tak i zhodnocení současného pojištění. Pokud budete mít smlouvu sjednanou podle výše uvedeného, doporučíme vám pojištění ponechat. Pokud ne, pomůžeme vám pojištění správně nastavit.

## Musím kvůli sjednání pojištění navštívit pojišťovnu, nebo se mohu na někoho obrátit e-mailem?

Stejně jako u zhodnocení pojištění i pro sjednání pojištění se můžete obrátit na mě nebo na svého personalistu. Se společností Arriva jsme pro vás vybrali nejvýhodnější pojištění na trhu. Jedná se o pojištění u Kooperativy.

## Kolik toto pojištění stojí?

Připravili jsme pro vás dva limity pojistného plnění, a to ve výši 100 000 Kč a 150 000 Kč, oba se spoluúčastí 10 %. Standardně vychází roční pojistné na částky 2 200 Kč a 2 610 Kč.

## Proč bych si měl pojištění uzavřít přes nabídku zaměstnavatele? Jaké z toho pro mě plynou výhody?

Při sjednání pojištění přes společnost Arriva vám zajistíme uplatnění 10% obchodní slevy. Konečné pojistné by tedy bylo 1 980 Kč a 2 349 Kč. Navíc vám zaměstnavatel přispěje na toto pojištění částkou 250 Kč v hrubé mzdě.

## Jakým způsobem mohu zrušit současné individuální pojištění, pokud se rozhodnu využít nabídky zaměstnavatele?

U většiny pojištění platí, že je třeba současné pojištění ukončit a písemně vypovědět současnému pojistiteli nejpozději 6 týdnů před výročím. Pokud budete mít zájem o radu i v této věci, opět se na mě můžete obrátit.

## Bude pojištění sjednané přes zaměstnavatele platit, i když odejdu ze společnosti Arriva?

Pojištění přes zaměstnavatele bude sjednáno tzv. rámcovou smlouvou, tzn. pojistníkem bude Arriva a vy, zaměstnanci, budete pojištěnými. Pokud tedy odejdete

ze společnosti, toto pojištění skončí. Zanikne tedy pojistný zájem.

## Jaké typy škod se z pojištění kryjí?

Pojištění se vztahuje na odpovědnost za újmu způsobenou na životě a zdraví nebo poškozením či zničením věcí a dále na škody z uvedených škod vyplývající. Případně také na jinou majetkovou újmu, za kterou zaměstnanec odpovídá zaměstnavateli (tzv. následnou finanční škodu). Pokud je připojištěno řízení vozidla, vztahuje se i na škody způsobené při této činnosti. Pro příklad mohou uvést tyto případy: poškození mobilního telefonu zaměstnavatele pádem – oprava, popř. nový telefon, nedodržená přednost v jízdě, zaviněná

dopravní nehoda, tzn. náhrada spoluúčasti u havarijního pojištění.

## Uplatňovala již Arriva nějaké náhrady škody po svých zaměstnancích?

Ano, a náhrady škody bude zaměstnavatel uplatňovat od všech zaměstnanců až do výše 4,5násobku jejich příjmu.

## Jak mám postupovat, když způsobím nějakou škodu?

Pokud způsobíte škodu, můžete se obrátit na personální oddělení, kde vám sdělí, jaké doklady je třeba doložit. Veškeré pojistné události budou řešeny přes naši makléřskou společnost RENOMIA, která zabezpečí, aby škody byly nahlášeny korektně, a udělá maximum pro kladné vyřízení pojistné události. ■

## Máme pro vás NOVÝ BENEFIT!

# POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU ZAMĚSTNAVATELI

Příspěvek  
zaměstnavatele  
do mzdy  
250 Kč

Limit plnění	100 000 Kč	150 000 Kč
Roční pojistné	1 980 Kč	2 349 Kč

Příspěvek podléhá zákonným odvodům.

PRO: řidiče, mechaniky, dispečery

KDE: územní rozsah – Česká republika

SPOLUÚČAST: 10 %

Pojištění platí pouze v rámci skupiny Arriva a nelze z něj uplatňovat plnění k žádnému jinému zaměstnavateli. V případě zájmu o pojištění **kontaktujte svého personalistu**, který vás s podmínkami pojištění seznámí.

## Pomoc s ukončením současného pojištění

Pokud máte v současné době sjednáno toto pojištění u jiného pojistitele a chtěli byste využít nabídky zaměstnavatele, rádi vám pomůžeme s ukončením současné smlouvy. Dle pojistných podmínek platí, že je nutné současné pojištění vypovědět písemně s vaším podpisem, a to nejpozději 6 týdnů před výročím.

V případě dotazů se neváhejte obrátit na:

Jana Voleská, e-mail: [jana.voleska@renomiabenefit.cz](mailto:jana.voleska@renomiabenefit.cz), tel.: 221 421 711





## NA JEDNÉ TLAČENCE PRACUJE NĚKOLIK ŘEZNÍKŮ

Hromady vařeného masa, mnoho pracujících řezníků a řada přístrojů vyrábějících masné pochoutky. Takový pohled se naskytne všem milovníkům párků, špekáčků a jiných uzenin, když navštíví jejich výrobu v řeznictví obchodního řetězce Globus. Do jeho prodejny na pražském Zličíně jsme se vydali na reportáž. Právě zde místní řezníci denně připravují desítky kilogramů tlačenky, kterou si následně lidé s velkou oblibou kupují na prodejních pultech obchodu. Práce to není vůbec jednoduchá. Řezníci musí při výrobě vždy dodržovat přesné množství všech surovin, aby tlačenka dostala správnou chuť. Tu, kterou máme tak rádi.

Tlačenku tu vyrábějí ve dvou variantách – světlou a tmavou. Světlá obsahuje libové vepřové maso, kůži, vývar, sůl, pepř, majoránku a česnek. Do tmavé řezníci přidávají navíc krev a mírně mění složení koření. Přestože si lidé kupují tlačenku po celý rok, větší zájem o ni je přece jen v zimě. V letním období řeznictví prodává spíše uzeniny na opékání a grilování.

Proces výroby tlačenky není jednoduchý. Podílí se na ní vždy několik řezníků, kteří mají přesně rozdělenou práci. Tím ušetří čas, jenž je v řeznictví velice cenný, protože kromě tlačenky vyrábí další druhy uzenin. Stěžejním krokem pro chutnou tlačenku je uvaření vepřového masa, což trvá asi hodinu. Řezníci poté maso vloží do tzv. kostkovače, který z něho udělá malé kostičky, na něž jsme v tlačenke zvyklí. Následně umelou kůži, již smíchají s předem připravenými kostkami masa, přidají k nim vývar a dochutí kořením. Vše asi deset minut míchají a hotovou směs vloží do přístroje, který tlačenku rozdělí

do jednotlivých obalů. Tak vznikají dobře známé šišky, každá váží přibližně čtyři kilogramy, a řezníci je pak ještě další dvě hodiny vaří. Tím ale výroba ještě nekončí.

Po uvaření řezníci do středu šišky zapíchnou teploměr a zkoumají její aktuální teplotu. Pokud má tlačenka po dobu deseti minut alespoň 72 stupňů, je vše v pořádku. Pokud ne, musí se dovařit. Hotová tlačenka následně putuje do chladicích sprch a poté do skladu, odkud si ji řezníci berou na prodejní pult. Většina lidí jí tlačenku nejčastěji s cibulí, octem a čerstvým chlebem. Je to totiž opravdová lahůdka. ■

### Tipovací soutěž

Tentokrát se tipovací soutěž bude týkat právě tlačenky. Kolik libového masa se podle vás vejde do jedné čtyřkilové tlačenky z řeznictví Globus? Posílejte nám své tipy do 16. 6. 2017 na [soutez@arriva.cz](mailto:soutez@arriva.cz), nejpřesnější z vás vyhraje celoroční předplatné časopisu MHD živě.

O vítězi může rozhodnout také rychlost, raději tedy moc dlouho neotálejte!

Na váš odhad jsme se ptali už v minulém čísle a nejpřesnější nám odpověděl pan Radek Šula, který tipoval, že naše nové expresy převezly 951 cestujících. Gratulujeme!

## JUBILEA ZA OBDOBÍ LEDEN–BŘEZEN 2017

### Pracovní jubilea

Jméno	Firma	Jméno	Firma
<b>40 let</b>		<b>40 let</b>	
Krajc Zdeněk	ARRIVA MORAVA	Navrátil Petr	ARRIVA MORAVA
		Blendowski Marcel	ARRIVA MORAVA
<b>35 let</b>		Čmiel Ladislav	ARRIVA MORAVA
Svoboda Jaromír	ARRIVA MORAVA	Kohut Petr	ARRIVA MORAVA
Větrák Jan	ARRIVA MORAVA	Nitschneider Vladimír	ARRIVA MORAVA
Opršal Jaroslav	ARRIVA MORAVA	Břemek Rudolf	ARRIVA MORAVA
Rycka Jan	ARRIVA MORAVA	Smiga Bohuslav	ARRIVA MORAVA
Ondruch Antonín	ARRIVA MORAVA	Havrlant Jiří	ARRIVA MORAVA
Doufík Oldřich	ARRIVA TEPLICE	Bednář Dušan	ARRIVA MORAVA
Vlasatý Jaroslav	ARRIVA TEPLICE	Čeřovský Martin	OSNADO
		Jiránek Petr	OSNADO
<b>30 let</b>		Arnošt Jaroslav	ARRIVA TEPLICE
Svoboda Josef	ARRIVA VČ		
Klapková Helena	ARRIVA PRAHA	<b>10 let</b>	
Makrlík Miloslav	ARRIVA PRAHA	Čížek Luboš	ARRIVA VČ
Tománek Ladislav	ARRIVA MORAVA	Moldavchuk Vasyl	ARRIVA VČ
Mik Jaromír	ARRIVA MORAVA	Štandera František	ARRIVA VČ
Haas Libor	ARRIVA MORAVA	Sochor Josef	ARRIVA VČ
Abrahám Milan	ARRIVA TEPLICE	Hruška Pavel	ARRIVA VČ
Zupková Jana	ARRIVA TEPLICE	Krejčířik Tomáš	ARRIVA PRAHA
		Molnár Ladislav	ARRIVA PRAHA
<b>25 let</b>		Macek Petr	ARRIVA PRAHA
Práza Stanislav	ARRIVA VČ	Šilhan Pavel	ARRIVA PRAHA
Strnad Josef	ARRIVA PRAHA	Vrablic Milan	ARRIVA PRAHA
Antl Vlastimil	ARRIVA MORAVA	Ferenčuk Zdeněk	ARRIVA PRAHA
Bahr Milan	ARRIVA MORAVA	Hrdina Ladislav	ARRIVA PRAHA
Freiberg Karel	ARRIVA TEPLICE	Serhejev Volodymyr	ARRIVA PRAHA
Táborský Jan	ARRIVA TEPLICE	Rail Miroslav	ARRIVA PRAHA
		Šohaj Roman	ARRIVA PRAHA
<b>20 let</b>		Šimonovská Marcela	ARRIVA PRAHA
Horčíčka Pavel	ARRIVA VČ	Vyplel Jiří	ARRIVA MORAVA
Matějů Petr	ARRIVA PRAHA	Tihelka Pavel	ARRIVA MORAVA
Kösslerová Marcela	ARRIVA MORAVA	Navrátil Boris	ARRIVA MORAVA
Kočíř Pavel	ARRIVA MORAVA	Sojka Miroslav	ARRIVA MORAVA
Flašar Roman	ARRIVA MORAVA	Kotas Daniel	ARRIVA MORAVA
Murko Jan	ARRIVA MORAVA	Pospíšilová Romana	ARRIVA MORAVA
Sedláček Miroslav	ARRIVA MORAVA	Kolder Jiří	ARRIVA MORAVA
Čmiel Lubomír	ARRIVA MORAVA	Hak Jiří	OSNADO
Šulc Anatolij	ARRIVA TEPLICE	Staněk Jan	OSNADO
		Brandová Vladimíra	ARRIVA TEPLICE
<b>15 let</b>		Joura Petr	ARRIVA TEPLICE
Boura Petr	ARRIVA VČ	Klempíř Václav	ARRIVA TEPLICE
Vaňura Stanislav	ARRIVA VČ	Kliikar Rudolf	ARRIVA TEPLICE
Čápay Libor	ARRIVA VČ	Leitermann Karel	ARRIVA TEPLICE
Holas Milan	ARRIVA VČ	Mareš Jan	ARRIVA TEPLICE
Ručinský Jaroslav	ARRIVA VČ	Štaffen Petr	ARRIVA TEPLICE
Stehno Vladimír	ARRIVA VČ		
Uher Václav	ARRIVA VČ		

### Životní jubilea

Jméno	Firma	Jméno	Firma
<b>70 let</b>		<b>50 let</b>	
Rejšek Čeněk	ARRIVA PRAHA	Petrák Pavel	ARRIVA VČ
Dlouhý Antonín	ČSAD MHD Kladno a.s.	Vrablic Milan	ARRIVA PRAHA
Jiras Antonín	ČSAD MHD Kladno a.s.	Kracík Tomáš	OSNADO
Orregová Hana	ČSAD MHD Kladno a.s.	Ondráček Martin	ČSAD MHD Kladno a.s.
		Kozica Ibro	ČSAD MHD Kladno a.s.
		Klos Daniel	ČSAD MHD Kladno a.s.
<b>65 let</b>			
Brabec Lubomír	ARRIVA VČ	<b>45 let</b>	
Mrkos Josef	ARRIVA VČ	Svoboda Jaroslav	ARRIVA VČ
Válek Antonín	ARRIVA VČ	Zerzán František	ARRIVA VČ
Svoboda Josef	ARRIVA VČ	Grygar Jan	ARRIVA VČ
Kulakowski Waclaw	ARRIVA PRAHA	Souček Stanislav	ARRIVA PRAHA
Votruba Jaroslav	ARRIVA PRAHA	Lässler Petr	ARRIVA PRAHA
		Novotný Luděk	ARRIVA PRAHA
<b>60 let</b>		Vaňáč Michal	ARRIVA PRAHA
Kalivoda Miroslav	ARRIVA VČ	Hanousek Roman	ARRIVA PRAHA
Matuška Ivo	ARRIVA VČ	Bočkal Stanislav	ČSAD MHD Kladno a.s.
Novotný Jiří	ARRIVA VČ	Daňková Jana	ARRIVA TEPLICE
Růžička Karel	ARRIVA VČ		
Polák Miloš	ARRIVA VČ	<b>40 let</b>	
Adámek Milan	ARRIVA PRAHA	Mizera Josef	ARRIVA VČ
Čepelák Vladislav	ARRIVA PRAHA	Janeček Michal	ARRIVA VČ
Romanik Mykola	ARRIVA PRAHA	Zeus Karel	ČSAD MHD Kladno a.s.
Fischerová Zdeňka	ARRIVA PRAHA		
Haas Milan	ARRIVA PRAHA	<b>35 let</b>	
Bursík Ladislav	ARRIVA PRAHA	Kučera Radek	ČSAD MHD Kladno a.s.
Laštůvka Jiří	ARRIVA PRAHA		
Mráz Oldřich	ARRIVA PRAHA	<b>25 let</b>	
Munzar Ladislav	OSNADO	Kraus David	ČSAD MHD Kladno a.s.
Gottstein Zbyněk	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Trnka Václav	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Kocál Jiří	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Haisler Přemysl	ARRIVA TEPLICE		
Novák Luděk	ARRIVA TEPLICE		
		<b>55 let</b>	
Velc Václav	ARRIVA VČ		
Málek Ladislav	ARRIVA VČ		
Dolejší Eduard	ARRIVA VČ		
Pustaj Petr	ARRIVA PRAHA		
Rajtrman Miroslav	ARRIVA PRAHA		
Šopík Josef	ARRIVA PRAHA		
Dužková Dana	ARRIVA PRAHA		
Rybová Jana	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Hrdlička Petr	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Vršecký Václav	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Makuková Ivana	ARRIVA TEPLICE		
Schlosser Jaroslav	ARRIVA TEPLICE		

Všem děkujeme za odvedenou práci a přejeme do dalších let pevné zdraví a spokojenost.

### Poděkování

Dne 16. ledna 2017 zemřel ve výkonu služby řidič pan Ladislav Skála ve věku nedožitých 65 let. Touto cestou bychom mu rádi poděkovali za práci, kterou v naší společnosti odvedl, a projevíli rodině i blízkým pana Skály upřímnou soustrast. Zároveň také děkujeme našemu řidiči panu Pavlu Pečenkovi za duchapřítomnou reakci při této tragické události. ■



## Chcete s námi vytvořit pexeso?

Posílejte nám fotografie svých autobusů, z nejlepších 32 sestavíme Arriva pexeso. O tom, které obrázky do něho zařadíme, rozhodne porota složená z regionálních ředitelů společnosti Arriva v České republice. Samozřejmě mají větší šanci kvalitnější fotografie, tedy ostré a s dostatečným rozlišením. Posílat je můžete do 9. 6. 2017, a to na [arrevue@arriva.cz](mailto:arrevue@arriva.cz).



### Uhádni tajenku a vyhraž dárkový balíček

Za správně vyluštěnou tajenku osmisměrky odměníme tři z vás dárkovým balíčkem. Nebo už bez luštění víte, jak dokončit následující větu? Tramvajové linie č. 28, která spojovala smíchovské a branické nádraží jízdu po obou vltavských březích, se v roce 1975 říkalo... viz tajenka.

**Vyškrtejte v osmisměrce tato slova a najdete hledanou tajenku:**

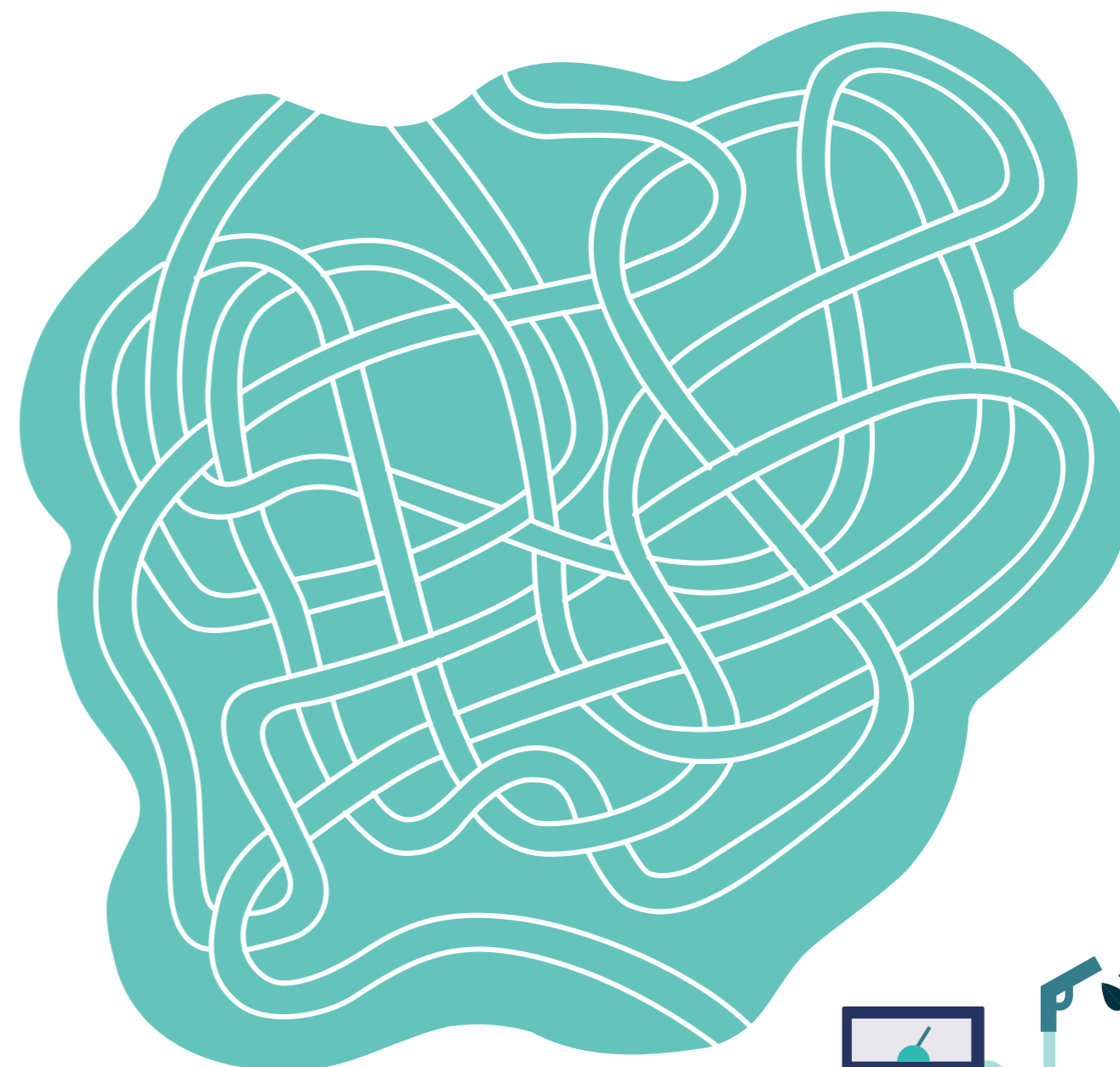
AGRESE BABIČKA ČOKOLÁDA DŽUNGLE HRABĚNKA HVĚZDÁRNA INSTINKT  
IRONIE KRAVATA MILNÍK MONTÁŽ OBLEK PÁLENKA STRUK UŽOVKA

Tajenky posílejte do 16. 6. 2017 na e-mail [soutez@arriva.cz](mailto:soutez@arriva.cz)  
nebo na adresu ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s.,  
Křížkova 148/34, 168 00 Praha 8.

P	O	B	A	B	I	Č	K	A	A
Č	O	K	O	L	Á	D	A	T	K
M	O	N	T	Á	Ž	O	K	A	N
B	Ř	E	Ž	U	B	N	V	V	Ě
A	K	Í	N	L	I	M	O	A	B
G	N	G	E	T	Í	H	Ž	R	A
R	L	K	S	S	T	R	U	K	R
E	A	N	R	Á	D	Z	Ě	V	H
S	I	R	O	N	I	E	L	Í	D
E	K	A	P	Á	L	E	N	K	A



**Mám žízeň!  
Kudy se dostanu  
k pumpě?**



## KDYŽ MÁŠ HLAD, NEJSI TO TY...



O čem byste si chtěli v ArRevue přečíst? Které články nebo témata považujete za nejzajímavější? Jaké soutěže vás baví? Máte jakýkoli námět nebo připomínku? Neváhejte a napište nám na [arrevue@arriva.cz](mailto:arrevue@arriva.cz). Děkujeme!



# Jezděte křížem krážem



**ARRIVA**  
a DB company

## CESTUJTE OD 1. 3. VÝHODNĚJI S NAŠÍM ZAMĚSTNANECKÝM JÍZDNÝM

### CENA KUPONU

**Zaměstnanec: 300 Kč/rok**

Rodina – dospělý: 300 Kč/rok

Rodina – dítě/student do 26 let: 150 Kč/rok

**ARRIVA 2017**

**Po předložení průkazky s platným kuponem na linkách Arriva\*  
cestující už neplatí žádné další jízdné.**

Pro jízdné v rámci skupiny Arriva je třeba mít aktivovanou průkazku na zaměstnanecké jízdné v rámci společnosti. Kupon zakoupíte v pokladně.  
Pro více informací kontaktujte svého personalistu.

\* Kupon na zaměstnanecké jízdné neplatí v Ústeckém kraji a v rámci PID Praha, MHD Třinec a Český Těšín.  
Spoje Arriva Express a Arriva Vlaky lze využít s příplatkem. Rezervujte online.

Vydavatel ArRevue: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s.,  
redakce: Nikola Šeligová, Jan Čermák, Roman Herden, Karla Trnková,

redakční rada: Daniel Adamka, Ivo Novotný, Nikola Šeligová, Roman Herden a Karla Trnková, grafika a DTP: Euro Agency,  
kontakt: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., Křížíkova 148/34, 186 00 Praha 8, e-mail: arrevue@arriva.cz, www.arriva.cz.

© Foto: ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., Shutterstock, obálka: Tomáš Wolf.

Vydavatel neručí za faktické chyby v textu.