

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2018

VIP
CESTUJÍCÍ
**KATEŘINA
ŠEDÁ**
str. 24

Téma čísla: Chytrá města

**Jezděte
chytře!** str. 6–9

ARREVUE

1/2018



Téma: Chytrá města

Trendem dnešní doby je mít všechno „chytré“. Informační technologie nám usnadňují život i práci. I v autobusové dopravě.

6-9



Za teplejšími trolejbusy

Jedině v Teplicích provozuje Arriva síť trolejbusů. Odkud se vzala zdejší trolejová tradice a jaká bude jejich budoucnost?

10-13



Konečná, cvičit!

Řízení je sedavé zaměstnání, což se dříve nebo později projeví na figuře. Pojďme se vyhecovat k pravidelnému cvičení po jízdě!

16-17



Arriva na Czechbusu

Největší veletrh autobusů v Česku, tam nemohla Arriva chybět. Uspořádali jsme přednášku, rozdávali ceny a zhodnotili novinky.

18-19



Městská hudební doprava

Kateřina Šedá je světznámá umělkyně, která organizuje šílené věci. Třeba veřejné hudební produkce v městských tramvajích.

24-25



Elektřina je skutečnou budoucností na silnicích

Už řadu let se testují nejrůznější alternativní pohony aut a autobusů, některé více a některé méně úspěšně. Závislost dopravy dnešního světa na ropě je obrovská, stejně jako znečištění ovzduší, zejména ve městech. CNG zlepšuje kvalitu prachových částic, ale stále je tu velké množství CO₂ vypouštěného do ovzduší. A vodík? Jeden vodíkový autobus jsme v Česku zkusili provozovat a je zřejmé, že tato technologie má ke komerčnímu využití ještě opravdu daleko. Ve skutečnosti ovládnou naše města v dalších letech elektromobily a elektrobuses. Tento trend je dnes už nezpochybnitelný a je třeba s tím počítat. Na straně 4 uvidíte naše nové elektrobuses, které začaly jezdit v Novém Jičíně a k nimž budou postupně přibývat další. Dnes jich máme v Praze, Třinci, Novém Jičíně a Krnově dohromady 17 a další nakoupíme během příštích dvanácti měsíců. Ještě letos by tak mělo vyjet pět nových elektrobuses v Kutné Hoře, čtyři v Trutnově a tři v Bílině. V tomto čísle se dočtete i o plánu Teplic nasadit na městské trolejbusové linky tzv. parciální trolejbusy. Ty mohou na konečné stáhnout sběrače a pokračovat na baterie i do míst, kde není trolej. Teplice se tak do budoucna stanou prvním městem, které bude provozovat bezemisní veřejnou dopravu, což bude unikát nejen v ČR, ale i v Evropě. Především v úzkých uličkách historických center měst, tam, kde je velmi silná doprava znečišťující okolí, nebo v místech s velkým znečištěním ovzduší od těžkého průmyslu mají elektrobuses na baterie svůj význam. Začínáme v Česku pomalu stavět Arrivu elektrickou.

Daniel Adamka

generální ředitel skupiny Arriva



ARRIVA NA PRVNÍ POHLED

Zřejmě vám neunikly změny, kterými v posledních měsících prošla komunikace naší skupiny: nové barvy, nový časopis a newsletter, nová náborová kampaň, sloučené profily na sociálních sítích, kampaň pro cestující atd. A od konce listopadu také nové logo. Dost důvodů vyzpovídat Honzu Čermáka, který zastřešuje marketing skupiny Arriva a vše výše uvedené má na svědomí.

Na konci loňského roku Arriva změnila logo. Co bylo důvodem?

Nový grafický styl byl vyvinut v naší britské centrále a je platný pro všech 14 evropských trhů, na nichž je Arriva aktivní. Tudíž se nejedná o náš rozmar. Původní logo vzniklo v roce 1997 a po dvaceti letech nastala potřeba ho zmodernizovat a přiblížit aktuálním trendům.

Líbí se vám?

Přiznám se, že jsem si na něj musel chvíli zvykat, především na symbol ve tvaru písmene A. Po několika měsících, kdy ho mám na očích každý den, už bych ale neměnil. Jsem přesvědčený, že je to krok správným směrem. Například autobusy v nových barvách a s novým logem vypadají výborně. Z těch mám opravdu radost.

Když jste zmínil nový design autobusů, nedaly by se finanční prostředky využít na důležitější věci?

Ale on nás tzv. rebranding, tedy změna loga a všeho s tím spojeného, nestojí žádné horentní částky. Autobusy se do nového oblékají přirozenou obměnou, loga se přelepují postupně. I vše ostatní se s novým logem objednáva většinou v případech, že staré zásoby už docházejí. Náklady na vizitky, razítka a podobné záležitosti se pohybují v řádu tisíců korun. Od začátku bylo cílem pojmout celou přeměnu nízkonákladově. Po určitou dobu tak vedle sebe budeme vídat obě loga. Kde je ale výměna jednoduchá, rychlá a levná, tam je určitě vhodné ji zajistit co nejdříve.

Proč je vlastně logo tak důležité?

Nejen logo, ale celý vizuální styl, kterým se firma nebo značka prezentují. Arriva má oproti konkurentům tu nevýhodu, že nemůže mít všechny autobusy ve stejných barvách. Každý už z dálky pozná „žlutáka“. Ale kdo pozná Arrivu? O to více je potřeba, aby byla alespoň naše komunikace jednotná a snadno rozpoznatelná. Čím více bude naše značka vidět v určitém provedení, tím více si nás budou lidé pamatovat a uvažovat o nás při výběru dopravce. Proto jsou důležité barvy, logo, písmo a všechny ostatní prvky. Když jsem do Arrivy nastoupil a rozkoukával se, dostávaly se mi do rukou různé materiály ve stylu „každý pes, jiná ves“. Jako první hlavní úkol jsem si proto stanovil komunikaci sjednotit, k čemuž jsou změny, o kterých se bavíme, skvělou příležitostí.

Týká se to i regionálních společností?

Samozřejmě! Jsme jedna Arriva. Cestující nejspíš většinou neřeší, jestli je veze řidič z té, či oné dceřiné společnosti. Podle mého názoru by to ani řešit neměli. Velmi mě těší, že výborně funguje spolupráce s kolegyněmi a kolegy, kteří mají v regionech na starosti marketing. Bez této podpory a vzájemné koordinace by to ani nešlo.

Co je vlastně vaším cílem?

Nejspíš to bude znít hodně zvláště, ale byl bych rád, kdyby se Arriva stala – trochu nadneseně – sexy značkou. V tom smyslu, aby nás lidé znali, měli Arrivu rádi a nestyděli se za to, že našich služeb využívají. A je jedno, jestli se jedná o komerční linky, nebo závažkovou dopravu. Když budeme dobře a dostatečně vnímáni na lokální úrovni, o to snadněji pak cestující nasednou do našich expresů a vlaků.

Změna grafické prezentace už je v běhu, jaký další velký projekt před sebou teď máte?

Nový web. Současný stav už není vyhovující: roztříštěnost, nesnadná orientace, komplikovaná struktura i administrace. Od konce loňského roku usilovně pracujeme na zbrusu nové podobě našich stránek, jejichž středobodem musí být jejich návštěvník. Co nejrychleji a nejsnadněji musí najít to, co potřebuje. A hlavně na jednom místě. Bude to ještě spousta práce, ale moc se na výsledek těším.

Posilujeme elektrobusesy



Na začátku prosince jsme zapojili do provozu v Novém Jičíně tři nové elektrobusesy SOR EBN 9,5, které jezdí v rámci městské hromadné dopravy. Elektrobusesy jsou nízkopodlažní, plně klimatizované, jsou vybaveny LCD monitorem, bankovní čtečkou pro bezkontaktní odbavení cestujících prostřednictvím platební karty, USB zásuvkami pro dobíjení mobilních telefonů a mají také přijímač povelové soupravy pro nevidomé, který je připojen k řídicí jednotce vozidla a vázán na venkovní a vnitřní hlásič. Venkovní hlásič je umístěn zpravidla u prvních dveří vozidla. Po aktivaci sdělí nevidomému číslo linky a směr jízdy vozidla. Arriva tak disponuje již 17 elektrobusesy po celé České republice.

Rozšiřujeme náborovou kampaň



Úspěšná náborová kampaň zaměřená na řidiče a řidičky, která pokračuje i v letošním roce, bude rozšířena i na servisní pozice, a to konkrétně automechaniky a autoelektrikáře. Focení se opět odehrávalo v našich reálných prostorech – v halách v pražských Malešicích, kam se nedávno přestěhovala pražská provozovna Arriva Services. Kampaň bude realizována na billboardech, internetu a sociálních sítích.

Do Chorvatska s Arrivou



Pro všechny naše zaměstnance jsme připravili nový benefit – cenově zvýhodněné pobyty v několika atraktivních destinacích v Chorvatsku. Umožnila to spolupráce se společností Autotrans, která je jednou z nejstarších cestovních kanceláří v Chorvatsku a patří do skupiny Arriva. Seznam hotelů a apartmánů najdete v letáku u svých personalistů.

Nové autobusy pro Přerov



Od 1. ledna obsluhujeme městskou hromadnou dopravu v Přerově jedenácti novými moderními autobusy IVECO Crossway. V nízkopodlažní části mají autobusy sníženou podlahu bez podest, aby se lépe nastupovalo cestujícím s omezenou možností pohybu, starším spoluobčanům nebo maminkám s kočárky. Autobusy jsou vybaveny klimatizací a mají tmavší tónování oken, což lidé ocení hlavně v létě. Interiér autobusů je v příjemném barevném provedení a zrakově postiženým cestujícím pomohou např. madla ve speciálním odstínu žluté, který je dobře viditelný, či speciální systém hlášení. Celkový počet dvaadvaceti autobusů MHD Přerov pak doplňuje 11 původních vozů z roku 2010. Tato starší vozidla jsme dovybavili klimatizací, nechali renovovat interiér i exteriér. Starší vozy mají pohon na CNG, nové autobusy jsou dieselové a splňují přísné emisní normy EURO 6. Celá současná flotila autobusů MHD Přerov je tak vysoce šetrná k životnímu prostředí.

Za volantem s písní na rtech



Řidiči z různých dopravních společností včetně Arrivy se neformálně zapojili do nazpívání autobusáckého megahitu Bus Song. Příkladná ukázka toho, jak dovedou řidiči z různých firem táhnout za jeden provaz. Píseň najdete na YouTube po zadání CZBUS – OD PONDĚLÍ DO PÁTKU. Garantujeme vám, že si po jejím poslechu už neodpustíte zpívat stále dokola: „Od pondělí do pátku, o víkendech, o svátku, za volantem autobusů vozíme svou posádku.“

Soutěž o iPhone X



Na podporu našich autobusových i vlakových linek Arriva express jsme uspořádali zajímavou soutěž pro veřejnost. V termínu od 29. ledna do 25. března máme pro nově registrované uživatele našeho e-shopu připraveny tři nejmodernější chytré telefony iPhone X. Soutěžící mají jen tři jednoduché úkoly. Zaregistrovat se do e-shopu, alespoň třikrát se svést našimi spoji a na Instagramu zveřejnit fotku, na níž jakýmkoli způsobem zobrazí písmeno X. Pak už jen najet co nejvíce kilometrů některými z našich expresů. Máme připravený jeden iPhone X pro cestujícího, který najede nejvíce kilometrů autobusy, jeden pro toho, kdo najede nejvíce kilometrů vlaky na trase Praha–Nitra, a jeden pro nejlepší obrázek umístěný na Instagramu. Více informací k soutěži a možnost zaregistrovat se do ní najdou zájemci na webu www.jeduproX.cz, který byl speciálně vytvořen pro tuto akci. Ačkoli se zaměstnanci samozřejmě zúčastnit nemohou, určitě můžete motivovat své přátele a známé.

Ultrabalaton



Společnost Arriva se na mezinárodní úrovni zapojila do akce Ultrabalaton. Jedná se o běh v krásné krajině po obvodu maďarského jezera Balaton. Termín je 11.–13. května 2018. Akce poslouží k finanční podpoře nadace Smile Foundation, která zajišťuje terapii uměním a příběhem pro nemocné a traumatizované děti. Běží se buď na 5 km, nebo na celý okruh 220 km, kdy soutěží družstvo o 12 členech. Další informace získáte od monika.subovicsova@arriva.sk.



CHYTRÁ MĚSTA: KDYŽ SE SCI-FI MĚNÍ V KAŽDODENNOST

S pojmem chytré město se zejména v médiích setkáváme stále častěji. Na řadě projektů z oblasti chytré město se podílí i Arriva. Velmi často jsou však tímto souslovím označovány věci, které s ním nemají nic společného. Raději proto začněme tím, co chytré město opravdu není. Nejsou to předražené lavičky se zabudovaným wi-fi routerem a USB nabíječkou. Není to ani wi-fi síť v lanovce na Petřín.

Text: Václav Proněk





Chytré město je ve skutečnosti koncept, kdy veškeré dění monitoruje obrovské množství čidel a senzorů. Získaná data se pak v reálném čase využívají pro efektivnější řízení a správu města. A protože město funguje jako celek, musí jej i tato sensorická síť pokrývat v co největším rozsahu a co nejpodrobněji. To s sebou samozřejmě přináší vysoké nároky na související infrastrukturu a náklady na její vybudování. Pojďme se podívat na několik oblastí, které se mají v chytrých městech pro obyvatele proměnit.

Doprava

Bolestivou součástí každého velkoměsta jsou dopravní zácpy a obtížné parkování. Pro popis řešení dopravy si můžeme vybrat kupříkladu systém SPATIOWL od společnosti Fujitsu, který je již testovaný ve vybraných městech, například v Tokiu nebo Singapuru. Jeho základem je shromáždění dat ze všech částí dopravní infrastruktury – analýzou obrazu z kamerových systémů zjišťuje hustotu automobilové dopravy, z dopravních podniků čerpá data o aktuálním vytížení městské hromadné dopravy a díky speciálním jednotkám má představu i o pohybu a obsazenosti vozů taxislužby. Pomocí kamer a komunikace chytrých telefonů obyvatel sleduje rovněž hustotu pěší dopravy na chodnících. Zdrojem dat je také předpověď počasí pro následující hodiny (v dešti více lidí zvolí taxi či vlastní vůz), čidla čistoty ovzduší nebo informace o plánovaných kulturních či sportovních akcích. Obyvatelé města mají k dispozici aplikaci pro chytré telefony, která jim pokaždé navrhne aktuálně nejrychlejší způsob dopravy do práce (či jiné destinace) s využitím všech těch ve městě existujících, včetně například sdílených automobilů a jízdních kol. Každému jsou nabídnuty také další varianty cest (např. nejlevnější či nejpohodlnější), přičemž u každé je vidět jak časová náročnost, tak cena dopravy. Pokud padne volba na dopravu osobním

automobilem, systém navrhne trasu zohledňující aktuální situaci ve městě a při příjezdu do cíle pomůže najít volné parkovací místo, k čemuž využije data ze senzorů v parkovacích místech nebo opět analýzu kamerových záběrů. Pro zajímavost: chytrá parkovací místa již v Čechách fungují v Kolíně, řidič se může po volném místě poohlédnout v mobilní aplikaci nebo ho na něj navedou elektronické informační cedule. Na tomto projektu se podílí také Arriva. Systém chytrého města se již tímto krokem pokusí rozprostřít například ranní a večerní špičku tak, aby byla doprava co nejplynulejší. Data ale nevyužívají jen cestující, nýbrž i město a dopravní podniky. Ty mohou s jejich pomocí adaptivně řídit semaforey, zobrazovat informace a doporučení na informačních tabulích a i tím se snažit dopravní zátěž plynule rozložit. Systém počítá také s mimořádnými událostmi, jako je například velký koncert nebo zásadní sportovní utkání. Po jejich skončení se obrovské množství lidí najednou snaží přepravit se do svých domovů, což často vede k dopravnímu kolapsu. Testovaný systém se pokusí návštěvníky těchto událostí oslovit pomocí zpráv do jejich chytrých telefonů a kupříkladu jim (ve spolupráci s obchodníky v okolí) nabídnout slevy na některé služby a zboží. Tím se má část těchto lidí zdržet a jejich odjezd ze stadionu se rozprostře v čase. Získaná velká data za delší časový úsek

lze zase využít k lepšímu plánování spojů, nových tras metra nebo třeba k výstavbě silnic.

Odpadové hospodářství

Společně se zahušťováním velkých měst rostou i nároky na svoz odpadu z ulic. Základním prvkem odpadového hospodářství v chytrém městě jsou takzvané chytré koše, které sledují míru svého zaplnění a dobu, po kterou byly plné. Samozřejmě to neznamena, že k plnému koši vyjede pohotovostní popelářské vozidlo a vyprázdní ho, to by bylo pro město v důsledku spíše zátěží. Realizátor svozu však získá obrovské množství dat, díky nimž bude vědět, kde je potřeba koše/kontejnery přidat a kde jich je naopak zbytečně moc. S pomocí těchto dat může také optimalizovat svozové trasy, ulevit nejvytíženějším místům a zároveň neztrácet čas jízdou k poloprázdným kontejnerům. Z podrobných dat bude provozovatel také vědět, kdy je kolik odpadu vyhozeno, a lépe tak může dopředu plánovat. V pilotních projektech v českých městech jsou tyto koše zatím částečně zastupovány chytrými telefony se speciální aplikací v rukou popelářů.

Úspora energie

Jeden z největších zrotů elektrické energie ve městech je veřejné osvětlení. První etapa snížení těchto nákladů již probíhá – výbojky



jsou nahrazovány úspornými LED zdroji. V chytrých městech má však jít úspora ještě dál. Světla budou dálkově řízena systémem chytrého města. Bude tak možné v reálném čase dynamicky snižovat úroveň osvětlení v ulicích s minimálním pohybem a naopak ho zesílit tam, kde se bude pohybovat více lidí, nebo na místě, které je bezpečnostními experty vyhodnoceno jako rizikové. U silnic s minimálním nočním provozem se mohou světla automaticky na omezenou dobu rozsvěcet při detekci blížícího se vozidla. Samotné lampy veřejného osvětlení by se v chytrém městě měly stát důležitou součástí infrastruktury – mohou na nich být instalovány kamery (již zmiňovaný zdroj dat pro chytré město), mohou ukrývat vysílače datových sítí 5G, v představách některých výrobců budou sloužit i pro dobíjení elektromobilů.

Samotné lampy veřejného osvětlení by se v chytrém městě měly stát důležitou součástí infrastruktury – mohou na nich být instalovány kamery (již zmiňovaný zdroj dat pro chytré město), mohou ukrývat vysílače datových sítí 5G, v představách některých výrobců budou sloužit i pro dobíjení elektromobilů.

Bezpečnost

Systémy chytrého města by měly pomoci i se zvýšením bezpečnosti. Již v některých městech (například v New Yorku) používaný systém ShotSpotter dokáže policii informovat o výstřelu a díky triangulaci zvuku z většího množství mikrofonů poměrně přesně určit místo, kde k výstřelu ze zbraně došlo. Policie tam tedy může vyrazit jen několik okamžiků poté. Další zvýšení bezpečnosti mohou přinést systémy, které zpracovávají obraz z kamer

Elektronická klíčenka



Město Kolín je průkopníkem v environmentálním využití chytrých technologií. Kromě již zmíněného se zde připravuje projekt „chytrých klíčenek“. Ty v sobě integrují několik funkcí - děti se jimi budou identifikovat ve školní jídelně, otevřou si místnost pro kola, zaplatí v MHD za cestu do školy, využijí je v kině, divadle, městském společenském domě nebo třeba na koupání a bruslení v areálu Vodního světa. Klíčenka tak bude fungovat nejen jako identifikační nástroj, klíč od školy, ale bude sloužit také jako vzdělávací prostředek v oblasti finanční gramotnosti (bude fungovat i jako elektronická peněženka) a pomůže zvyšovat povědomí dětí i v oblasti informačních technologií.

pomocí umělé inteligence. Systém dokáže sám rozpoznat vzorce nestandardního chování, hrozícího nebezpečí nebo třeba virtuálně pronásledovat hledanou osobu. Tyto systémy již fungují například na některých letištích a nádražích – zde dokážou odhalit třeba i to, že si cestující někde zapomněl (či někam nastražil) zavazadlo.

Budoucnost

Mnoho systémů, o nichž jsme hovořili, by obyvatel chytrého města vlastně ani neměl vnímat – poběží takzvané na pozadí a člověk by je měl pocítit jen jako zlepšení svého života, měly by se postupně stát přirozenou součástí jeho každodennosti. Zároveň je jisté, že na úspěšnosti chytrého města jako celku se budou velkou měrou podílet i promyšlené a dříve nemyslitelné „drobnosti“, které moderní technologie umožní. Některé systémy tak zatím působí trochu jako sci-fi. Například Arriva Rail London připravuje aplikaci, která by cestujícím usnadnila nastupování do vlaků. Stačilo by ji na nástupišti spustit a ona by pomocí takzvané rozšířené reality na displeji chytrého telefonu označila aktuální zaplnění jednotlivých vagonů. Telefonem se tedy „rozhlédnete“, informace budou vykresleny do živého obrazu z kamery přístroje. Plynulým nastupováním a rovnoměrným zaplněním vlaku by se předcházelo zpoždění u vytížených spojů.



Text a foto: Ivan Adamovič

ZA TEPLICKÝMI TROLEJBUSY

Na jinak trochu zapadlém předměstí Teplic zvaném Novosedlice najdete vozovnu zdejší trolejbusové dopravy. Trolejbusy, to je teplický unikát, byť měly jako způsob hromadné dopravy již nejednou namále.

Teplice nejsou jediné české město s trolejbusovou dopravou, ale jsou tam jediné trolejbusy obsluhované Arrivou. Správní budova areálu stojí hned vedle malebného rybníčku ztraceného uprostřed asfaltových ploch. Není to náhoda, dříve tu totiž stával mlýn. Dnes se kolem rozkládají haly pro údržbu a garážování vozů. Teplice jsou pod proudem již pěkně dlouho, dávno předtím, než se objevil nějaký trolejbus. V roce 1895 zde byla zavedena tramvajová trať a to bylo v tu dobu něco. V celých tzv. předlitavských zemích tehdy jezdila elektrická tramvaj pouze ve Lvově a pak ještě na Křížkové trati v Praze na Letné. V ostatních městech kazily ovzduší tramvaje tažené parním vozem. Tramvaji se tu říkalo malodráha, od čehož je odvozen název Malodrážní ulice v Novosedlicích. Jak došlo k tomu nebyvalému technickému vzepětí? Teplice totiž měly štěstí, že měly svého dobového Elona Muska – knížete

Alfonse Clary-Aldringera, osvětleného propagátora technických novinek. Ten si uvědomil důležitost snadné dopravy dělníků do okolních továren i lázeňských hostů, kteří se tramvají dopravovali do lázeňského Šanova i rekreačního střediska v Dubí. Jednalo se poprvé v našich končinách o tramvaj meziměstskou. Konečná stanice byla strategicky u Tereziňských lázní, které patřily samozřejmě rodině Clary-Aldringerů. Po konci druhé světové války se začalo diskutovat o doplnění či nahrazení tramvají trolejbusy. Jednokolejná tramvaj přestala vyhovovat kapacitně i technicky (původní výrobci přešli na jiný typ vozů). Trolejbusy navíc lákaly svým elektrickým pohonem, což byl v době nedostatku paliv po válce důležitý argument. Tento typ dopravy již fungoval v Praze (od roku 1936), Plzni, Bratislavě či ve Zlíně. První teplické trolejbusy vyjely symbolicky na prvního máje 1952. Ještě rok však

nebyla dobudována odbočka do vozovny, která navíc křížila železniční trať, proto je z konečné musel odtažovat traktor. V roce 1955 byla zhodnocena dosavadní zkušenost a padl návrh, že by měly občas nepříliš vytižené trolejbusy ve městě zcela nahradit tramvajovou dopravu. Postupně byly budovány nové úseky s trolejemi. Další velký impuls pro výstavbu přišel počátkem 90. let minulého století. Tehdy byl zpracován dokument Rozšíření trolejbusové dopravy v Teplicích, jenž měl posílit tuto dopravu jak ve městě (z 59 % na 80 %), tak v jeho okolí (ze 48 % na 65 %). Realizace tohoto plánu byla dokončena v roce 1997. Nicméně již v roce 2004 se začaly ozývat hlasy, jestli je vůbec tento způsob dopravy ekonomický a zda by neměl být zrušen. Existoval i tříletý plán na postupné zrušení trolejbusové dopravy. Nakonec se zastupitelstvo rozhodlo trolejbusy ponechat, protože se do lázeňského města hodí. Naopak nakoupilo



Trolejbus na konečné zastávce Šanov I kolem roku 1985.

nové vozy a začalo obměňovat zastaralý vozový park. Ekologie a čistý vzduch jsou totiž v Teplicích, podobně jako v dalších severočeských městech, citlivé téma. Podle dlouholetého primátora města Jaroslava Kubery dokonce sametová revoluce začala právě v Teplicích, na demonstraci za čisté ovzduší 11.–13. listopadu 1989.

Škoda Škody

Dlouhou dobu po městě jezdily především vozy se značkou Škoda, vyráběné v Ostrově nad Ohří. Jednalo se o klasickou ruční výrobu, kdy na každém voze pracovali desítky svářečů, klempířů a dalších profesí, sestavovali skelet, opatřovali ho pláštěm, montovali elektrosoučástky vesměs vyrobené v Sovětském svazu nebo východním Německu... Z této doby zůstal ARRIVA CITY jen jeden historický vůz 9Tr, v létě používaný na historické jízdy. Firma si ho hýčká, je to poslední připomínka starého vozového parku, který byl ovšem v provozu ještě v polovině 90. let. „Většinou mu tady říkáme prostě devítka. Zaslechl jsem i označení bába, ale to není nějak obecně přijaté



jméno,” říká šéf zdejších techniků Jaroslav Löffelman. Všechny vozy ze Škodovky mají označení číslem a zkratkou Tr. Číslo označuje výrobní řadu (v roce 1952 se začínalo od čísla 7), Tr

je zkratka pro trolejbus zavedená již v roce 1936. Mají v sobě tyristory, které proudem o malém napětí plynule ovládají velké napětí, které vůz používá, tedy 600 voltů. Dnes je závod v Ostrově zrušený a Škoda jen dodává elektroniku do vozů vyrobených jinde. Jen v Teplicích najdeme IVECO, CROSSWAY, SOLARIS i SOR.

Kontrola kontrol

Stojíme v rozlehlé hale, kde devítka parkuje a jinak zde probíhají pravidelné prohlídky či opravy všech vozů. Přes den je tu docela klid. Když sem na dílnu Jaroslav Löffelman nastupoval, pracovalo tu 53 lidí, dnes je jich tu 21. „Dříve jsme tu měli klempíře, zámečnický, vzduchaře, dnes se prostě koupí nový díl a vymění se. Ze vzduchových segmentů ale třeba nesmíte opravovat nic, kvůli garanci od výrobce.“ Trolejbusy mají svá specifika. Už jen tím, že oficiálně to jsou drážní vozidla a vztahují se na ně zákony platné pro vlaky. Ze zákona například vyplývá denní kontrola vozů. Každý z nich musí na konci každého dne přijet do dílny, kde je kompletně zrevizován. V tomto ohledu jsou tedy trolejbusy mnohem kontrolovanější než třeba autobusy.

„Všechno musí schvalovat Drážní úřad, na cokoli se dělají testy, třeba na přetížení. U autobusů nikdo nekontroluje vzduchové jímky za celou jeho životnost. U trolejbusů každé tři roky kontrola, každých šest let tlakové zkoušky. Na jakýkoliv zásah do elektrozařízení musí někdo dát kulaté razítko Drážního úřadu.“

Dříve na řízení trolejbusu stačil řidičský průkaz B. Nyní je povinnost mít nejdřív průkaz typu D a pak až se dělají zkoušky na trolejbus. Řidičský průkaz D stojí asi 50 000 Kč, zkoušky zhruba 20 000 Kč, takže vstupní hodnota řidiče je 70 000 Kč. Tyto peníze platí Arriva, ale na oplátku se řidič zaváže k určitému počtu odpracovaných let. Jeho výhodou je, že může řídit autobus i trolejbus. Většinou však řidiči trolejbusů zůstávají těmto vozům věrní, přestože to vyžaduje mít v hlavě celý systém výhybek na trati a neustále je přehazovat podle směru jízdy. Největší noční múrou zdejších techniků je závada na elektronice. Tam je totiž často možné pouze opatřit nový díl, což může trvat i měsíce. I díky náročné elektronice tak vychází cena trolejbusu zhruba dvaapůlkrát vyšší než u autobusu se spalovacím motorem.

„Máme něco, co nemají ostatní,“ usmívá se Jaroslav Löffelman, „ale máme i problémy, které nemají ostatní.“

Světlo na konci tyristoru

S dobovou proměnou vztahu k elektrickému pohonu však teplické trolejbusy přicházejí stále více vhod. Koncem loňského roku přijalo město strategické rozhodnutí. Tak jako měly dříve trolejbusy nahrazovat tramvajovou dopravu, měly by do budoucna postupně vytlačovat dopravu autobusovou. Trolejbus však nemůže všude, je závislý na své „druhé silnici“ – troleji. Proto Teplice zakoupí (jako obvykle zcela bez dotací EU) nově, parciální trolejbusy, které mohou v určitém okamžiku



Kloubový trolejbus Škoda 15Tr.

stáhnout sběrače a pokračovat v jízdě na akumulátor. V soutěži zakázka získal jediný zájemce – Škoda Electric. Nejprve bude zakoupeno pět vozů, do budoucna jich má být více než deset.

Pro Drážní úřad tím vyvstávají nečekané otázky. Drážní vozidlo totiž v určité chvíli opustí dráhu a jede dál „neznámými komunikacemi“, nad nimiž nemá úřad kontrolu. Trolejbusy budou nízkopodlažní na podvozku SOR. Na rozdíl od stávajících trolejbusů bude možné sběrač stahovat přímo povelom z řidičovy kabiny. Dojezdová vzdálenost od odpojení k dalšímu připojení bude asi 14 km.

Podle dopravního ředitele ARRIVA CITY Petra Havlíka skýtají parciální pohony novou šanci pro rozvoj trolejbusové dopravy. „Konaly se také pokusy s duobusy, které měly plnohodnotný trakční pohon a plnohodnotný

diesellový motor, ale byly příliš drahé a těžké.“ Přes všechny vyhlídky do budoucna je dobré nezapomínat na tradici. Jednak proto, že historie i technického vývoje se někdy vrací po spirále. Kdysi odepisované trolejbusy (v Německu se například počet provozů smrskl z padesáti na pouhé tři) možná budou slavit nový rozkvět. A stará dobrá technika může také někdy pomoci tam, kde ta nová ještě nestačí. Když například nastane výjimečná situace, namrznou trolejové dráty a pokryjí se ledem, vyše město na trať pár starých trolejbusů, jejichž sběrače na dráty přiléhají poněkud hrubším způsobem než u nových vozů, a ty námrazu svou jízdou ohoblují.

A když se nějaký řidič z ARRIVA CITY žení, často si pro svatebčany vypůjčí starou věrnou 9Tr, třeba v naději, že si věrní zůstanou i novomanželé.

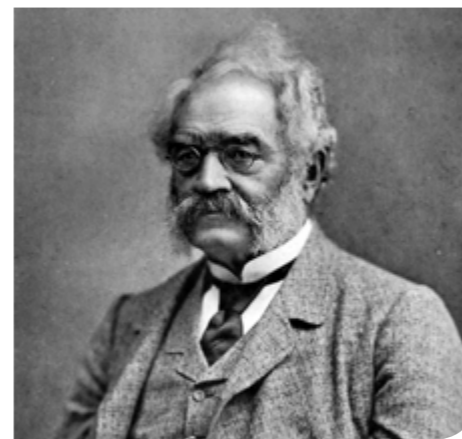


Dne 20. 9. 2010 se před trolejbusovou halou představily nové trolejbusy Škoda 26Tr Solaris a Škoda 28Tr Solaris.



JAK VZNIKLA DRÁHA BEZ KOLEJÍ

Berlíňané mu říkali Strippenbus, obyvatelé Salzburgu zase autobus s tyčí a Australané šeptající smrt – kvůli tichému motoru, který mohl neopatrný chodec snadno přeslechnout.



Jeho vynálezce Werner Siemens má stejně zajímavý příběh jako trolejbus sám. Když mu bylo dvacet čtyři let, umřeli mu oba rodiče a musel se starat o svých třináct sourozenců. Protože byl z chudé rodiny, neměl ani maturitu, ale díky nástupu k dělostřelectvu pruské armády se stal inženýrem. Nebavilo ho cestovat v koňmi taženém kočáru mezi Wiesmarem, kde bydlel, a kasárny v Berlíně. A to ho v roce 1847 přivedlo na myšlenku trolejbusu. Říkal mu Electromote a veřejnosti ho poprvé představil 29. 4. 1882 v Hallensee u Berlína.

Dobové prameny píší o kočáru se stěžněm uprostřed třícím vzhůru a dotýkajícím se drátu. Na dvoupólovém kabelu se pohybovalo malé vozítko o osmi kolech, které sloužilo jako kontakt. Dodnes název trolejbus odkazuje na tento starý a již nevyužívaný systém vozíku (trolley) jedoucího po drátech. Zásadní bylo udržet tuto „kárku“ na kabelu. Poháněl ji motor o výkonu pouhé tři koně a při napětí 550 V dosáhla rychlosti 12 km/h. První trasa měřila 540 metrů a vyžadovala 50 sloupů.

Prosadit nápad bylo obtížné a mnoho lidí považovalo Siemense za blázna, protože hybnou silou 19. století byla pára. O pěti mužích, kteří tehdy seděli v prvním trolejbusu, se mluvilo jako o dobrodruzích. Naštěstí bylo německé prostředí té doby značně inovativní a otevřené neotřelým řešením. Nejednalo se sice o úplně první pokus postavit vozidlo poháněné elektřinou a bez kolejí, ale Siemensovi se nakonec podařil průlom v tomto druhu dopravy. Na světové výstavě v Paříži v roce 1900 už převládaly návštěvníky opravdové trolejbusy. Zde by se dalo dodat: Ještě že existovaly technické výstavy. I František Křížník u nás zavedl první tramvajovou linku kvůli dopravě návštěvníků na zemskou výstavu, v podstatě jako podnikovou propagaci. O rok později zahájila provoz první pravidelná trolejbusová linka v Eberswalde.



Tehdy se jí říkalo „dráha bez kolejí“ (Schienenlosebahn) a fungovala pouze tři měsíce, protože právě provoz mimo koleje, tedy na dlažebních kostkách, nevydržela její dřevěná kola. Opravdový a zásadní rozmach trolejbusů přišel až ve dvacátých letech 20. století a umožnila ho kola s gumovými pneumatikami a asfaltové silnice. Do Velké Británie dorazila trolejbusová doprava v roce 1911. Postupně zde bylo zavedeno padesát provozů, ale Britý zjevně tento způsob dopravy neoslovil. Po válce byly zase rušeny, poslední z nich již v roce 1976. Spojené státy přivítaly první trolejbus dokonce ještě o rok dříve než Anglie, ale i zde nakonec zůstaly v provozu v pouhých pěti městech.



Text: Ivan Adamovič

OD PC K VOLANTU

Jan Kysilka se dostal za volant autobusu Arrivy za pět minut dvanáct. Hrozil mu totiž syndrom vyhoření, a tak se rozhodl dramaticky změnit svou dosavadní práci.

Dnes ho potkáte v okolí Prahy v autobusu linek 664, 665, 309 a 313 jezdicích na trasách Černošice–Karlík–Vonoklasy–Radotín–Zličín. Ještě nedávno ale seděl za stolem, zabýval se projektováním administrativních budov a cítil se nešťastně. Sedmnáct let působil jako projektant na různých úrovních, od kresliče po hlavního projektanta. Pracoval v kolektivu dvaceti lidí, ale nebyl spokojený. Ani s mezilidskými vztahy na pracovišti, ani s tím, kam se jeho profese dostala. „Nelíbilo se mi, kam se posunul vztah mezi projektantem, investorem a dodavatelem stavby. Projektant byl vždy na posledním místě. Když se vyskytla chyba, nejdřív se šlo za projektantem. Zažíval jsem velký tlak na to, aby se vše dělalo rychle, co nejlépe a když nastal problém, nikdo neslyšel na to, že tam byl tlak na rychlost, každý to samozřejmě chtěl mít dokonalé.“

Hrozilo vyhoření

Jan se rozhodl z firmy odejít. Zkusil přestup do menšího ateliéru, ale tam byla

situace ještě horší. Pocítil typický syndrom vyhoření, ačkoliv dříve si nikdy nemyslel, že může potkat zrovna jeho. Projekty se časově prolínaly, nikdy nezažil stav, že by měl všechnu práci hotovou. Na práci myslel i doma, vůči rodině byl popudlivý, odnášelo to i jeho okolí. Myšlenka úplně odejít z oboru mu nejprve přišla absurdní. Po tolika letech praxe a s jeho odborným vzděláním. Zájmy rodiny a osobní rozpoložení ale převážily. Když z práce odcházal naposledy, viděl na některých ze svých kolegů, ba dokonce i nadřízených, že mu vlastně tajně závidí. Na rozdíl od nich našel odvahu udělat rozhodný krok.

„Rozhodl jsem se, že potřebuju mít práci, od které bych odcházal s čistou hlavou. Přišlo mi, že řízení autobusu by mohlo být to pravé. Zatím se mi to i potvrzuje. Finančně jsem šel o něco dolů, ale ne v desítkách procent. Mělo to ale efekt, že jsem víc s rodinou a můžu se na ni soustředit, nejsem myšlenkami jinde. Ono i řízení

autobusu je náročné, jste permanentně pod stresem, jak z cestujících, tak kvůli dopravnímu provozu. V autoškole nás upozorňovali, že na začátku budeme fyzicky unavení, vyřízení. Fyzickou únavu opravdu cítím, ale je mi příjemnější než ta psychická, kterou jsem pociťoval dříve.“

Pročítal inzeráty a padl mu do oka náborový inzerát ČSAD MHD Kladno. Nevěděl, že v té době již patřilo pod Arrivu. V květnu loňského roku podepsal pracovní smlouvu, do srpna procházel příslušnými kursy a od září začal jezdit v Kladně. Práce se Janu Kysilkovi líbila, splňovala jeho očekávání. Mrzelo ho jen, že musí za prací dojíždět denně 40 km autem. „V listopadu ale jela moje manželka autobusem do Černošic, řídil ho zrovna vedoucí dispečer. Od něj se dozvěděla, že jsou volné linky i přímo u jejich bydliště. Díky tomu, že obojí obsluhovala Arriva, nebyl s přestupem žádný problém.“ Na řízení autobusu se mu líbí, že je během jízdy sám za sebe. Nikdo nad vámi nestojí, neúkoluje. Když máte problém, můžete zavolat dispečerovi a řeší se to. Sám si určíte, jak moc si cestující pustíte k tělu. Jste víc svým vlastním pánelem, i když jedete po přesně určené trase. „Trasu jsem si osvojil rychle. Navíc má řidiči k dispozici tablet se seznamem stanic, které postupně odklepává, takže se nemůže stát, že by nějakou vynechal. Pro jistotu jsem si ale před nástupem projel celou trasu vlastním autem. To mi hodně pomohlo. Když řídíte, snáz si zapamatujete trasu v neznámém prostředí, než když ji jedete v zácívku jako spolujezdec. Pozorovat řidiče je taky potřeba, vidět, kde si jak najíždí, kde si přibrzdí, ale k zapamatování trasy si ji musíte projet sám.“

Vozit ostatní

Aut a řízení ho bavily odjakživa. Řídil od osmnácti a jízda ho baví. Když jel autem do práce, samotná jízda mu zlepšovala náladu. A když cestou míjel autobusy, říkal si, že by s jejich řidiči rád měnil, že by ho těšilo naopak vozit do práce druhé. Uvažoval i o tramvajích, ale přeče jen, volant je volant. Příměstská doprava ho navíc baví mnohem více. Městská mu připadá příliš anonymní. Jan má rád, když se lidé při nastupování s řidičem zdraví, když už poznává pravidelné cestující, osobní kontakt s lidmi ho těší.

Má tři kluky ve věku od pěti do deseti let. Nejstarší je snad ještě větší nadšenec do dopravy než jeho tatínek. Proto byl Jan zvědavý, jak se bude syn tvářit, až mu oznámí, že bude řídit autobus. „Loni na jaře jsme byli na dnu hromadné dopravy ve Velkých Přílepech, kde autobusovou dopravu zajišťuje ČSAD MHD Kladno. Syn mi řekl, že to je jeho nejoblíbenější doprava, aniž by věděl, že v té době jsem už dělal autoškolu na děčko právě pro Kladno. Ale když se to pak ode mě dozvěděl, přijal tu zprávu jakoby nic. To mě vlastně trochu zklamalo,“ usmívá se Jan. Kolegové řidiči na Kladně, kam nastoupil z tak odlišné profese, mu dávali tak měsíc, než podá výpověď. Když ale zůstal, ucítil, že i jejich přístup k němu se změnil a vzali ho jako jednoho ze svých.

Jízda zdarma pro dárcce



Slovenská Arriva ve spolupráci s organizací Červený kříž a městem Piran připravila odměnu pro obětavé dárcce krve. Lidé, kteří darovali krev více než sedmdesátkrát, mohou získat roční jízdné zdarma v městských a příměstských autobusech. O jízdenku se přihlásilo 27 zájemců, šest z nich dokonce darovalo krev více než stokrát! Tento projekt, kterým Arriva vyjadřuje úctu šlechetným dárcům, funguje letos již dvacátým rokem.

Pro zvědavé prvňáčky



Londýnská Arriva se snaží podporovat ducha komunity, kde provozuje dopravu. Každým rokem přijede na začátku září k základní škole v Newbury (severovýchodní Londýn) historický dvoupatrový autobus a čerství školáci mají možnost posedět si na jeho horní palubě či klást zvědavé otázky řidiči, který na této trase jezdí. Poté si mohou děti zkusit, jaké to je sedět za tak velkým volantem. Kdo ví, možná si v tu chvíli některý z nich řekne, že až bude velký, stane se také řidičem autobusu.

Testování rizik



Nedávná tragická nehoda u Horoměřic potvrdila, že neštěstí se občas nevyhne, ať se snažíme sebelépe. Polská Arriva uskutečnila několik simulací kritických situací, aby byli zaměstnanci připraveni na jejich řešení. Při pohledu na fotografie tuhne krev v žilách. V jednom případě šlo o evakuaci cestujících z autobusu, který uvázl přímo na vlakových kolejích. V dalším případě zaměstnanci čelili ozbrojenému útočníkovi, který zranil řidiče vlaku, řešily se i následky kolize autobusu s vlakem či evakuace hořícího autobusu. Důležité bylo vyhodnotit, co je v dané situaci prioritní – bezpečnost pasažérů –, a postarat se o řešení. V terénu tak bylo možné otestovat, jak funkční je akční krizový plán a zda se potřebné informace dostanou včas na příslušná místa.

Nové logo na známkách



V Portugalsku opravdu umějí oslavit nové logo a barvy Arrivy! Po dohodě s tamní poštou zde vydali speciální emise známek s Arriva autobusy v novém kabátku. Úžasné.



Text: Ivan Adamovič

KONEČNÁ, CVIČIT!

V předminulém vydání ArRevue jsme vám představili jednoho z řidičů Arrivy Vladimíra Semeráda, který je českým šampionem v kulturistice. Nyní ve věku 65 let nastupuje na závody v kategorii masters, tedy 55+, a nevede si vůbec špatně. Loni získal 9. místo na mistrovství světa v Rumunsku.

Vladimír nemyslí jen na sebe a vede i svoje kolegy k tomu, aby cvičili a zdravě se stravovali. Většinou jen se střídavým úspěchem. Málokdo vydrží poté, co přejde první vlna nadšení. Výsledkem je pak při sedavém šoférském povolání nadváha a zdravotní problémy. „Šofér se na konečné zvedne od volantu a co udělá? Sedne si venku na lavičku,“ kroutí hlavou pan Vladimír.

„Kdyby aspoň desetkrát obešel autobus, udělal by lépe.“

Proto jsme Vladimíra požádali o vytvoření sestavy cviků, které si může každý řidič zacvičit o pauze přímo v autobusu. „Já tak cvičím pravidelně,“ říká Vladimír. „Kolemjdoucí se sice trochu bojí, jestli mi nehráblo, ale co má být?“

Společně se cvičením ale musí přijít i kvalitnější strava. „Řidič má často pořádné jídlo jen navečer. Přes den to je rohlík, bramborový salát a salám. To je špatně.“ Vymlouvat se na nedostatek času nebo dobré restaurace na konečné nikam nevede. Ideální je připravit si jídlo doma. Řidič sportovec jí nejčastěji kombinaci rýže, kuřecího masa a zeleniny.



1. Kliky vpololeže

Klikování ve stoji našikmo. Stůjíte na špičkách. Tímto cvikem můžete začít, není tak fyzicky náročný, takových kliků uděláte i několik desítek a zahřejete si svaly k dalšímu cvičení. Posiluje prsní a ramenní svaly.



2. Negativní bench press

Přítahy těla k hrudi s nohama položenýma na opěradlech. Cvik na bicepsy, prsa i široký sval zádový. Ideální je čtyřikrát deset opakování.



3. Přítahy s nadhmatem

Široký úchop s nadhmatem (tedy dlaně a prsty míří směrem od vás). Nejprve se vyvstete do natažených rukou a pak

se plynule přitahujete s výdechem. Nohy si překřížte pod sebou, nesmíte se při přitahování rozhoupat. Výborné cvičení na široký sval zádový. Začátečník se nepřítáhne často ani jednou, ale důležité je zkoušet to a vytrvat.



4. Přítahy s podhmatem

Totéž, ale s podhmatem. Na rozdíl od předchozího širokého úchopu se tento cvik provádí naopak s co nejužším úchopem, dlaně skoro u sebe. Ideální na procvičování bicepsů. Půjde vám to snadněji než nadhmat.



5. Předkopávání v závěsu

Uchopte tyč podhmatem, vyvstete se a plynule, bez velkého švihů přednožujete. Pro začátek můžete cvičit s pokrčenými nohama (zvedání kolen do úrovně pasu), později s nataženými. Posiluje břicho a spodní zádové svaly. Nezadržujte při pohybu dech, opět platí, že při námaze se nadechujete a při uvolnění vydechujete.



6. Vzpery mezi opěradly

Fyzicky poměrně namáhavý cvik. Pažemi spouštíte tělo dolů a pak jeho váhu vytahujete nahoru. Lépe se to cvičí se sedadly, která mají v rozích madla.



7. Výpady

Pro řidiče důležité cvičení na stehenní svaly, hýždě, ale i záda. Jsou to vlastně hluboké kroky. Přední noha má ve finální pozici mezi lýtkem a stehnem pravý úhel, zadní noha stojí na špičce. Nezdá se to, ale odkrokyjte si tak uličku dopředu a nazpátek a hned ucítíte příslušné svalové partie.

Pokud byste měli zájem o doporučení, jak cvičit nebo jak se při cvičení stravovat, a jste řidičem Arrivy, neváhejte se na Vladimíra Semeráda obrátit na telefonním čísle 602 342 031, případně e-mailem na mir236@tiscali.cz.



Text: Ivan Adamovič

ARRIVA NA CZECHBUSU 2017

V listopadu loňského roku se konal na pražském Výstavišti již 8. ročník střeoevropského veletrhu autobusů, ale i garážové a servisní techniky. Arriva se samozřejmě zúčastnila, tentokrát dokonce jako jeden z partnerů veletrhu.

Pokud jste si mysleli, že můžete veletrh Czechbus jen tak v rychlosti projít, návštěva vás hned vyvedla z omylu. I letos totiž bylo opravdu na co se dívat. Již přístupovou cestu k veletržní budově lemoval špalír autobusů a další dobré dvě desítky jsme mohli vidět uvnitř. Mezi tolika vozy na tak malé ploše jste se cítili trochu jako v technickém muzeu. Ale o muzeální kousky s jednou výjimkou nešlo, naopak se tu vystavovaly horké novinky. Veletrh se dobře vypořádal i s tím, že nedlouho před akcí utrhli silný vítr střechu ze středové budovy a ta musela být po dobu rekonstrukce uzavřena. K dispozici byla tedy jen obě křídla Výstaviště a některé expozice byly menší, než se plánovalo, zejména historické autobusy RTO klubu.

Kampaň naživo

Arriva zde představila svou kampaň Pojďte řídit s námi. Kromě personální ředitelky

Lucie Kunešové a šéfa marketingu Honzy Čermáka byl přítomen i jeden z řidičů, který dal kampani tvář, Roman Havko. Lucie Kunešová popsala, jak probíhal nábor účastníků kampaně a proč byli vybráni právě tyto kandidáti. „Nechtěli jsme kampaň obsadit herci, ale skutečnými pracovníky Arrivy,“ řekla přítomným. „Věřili jsme, že lidi osloví, když k nim budou promlouvat opravdoví řidiči, které mohou v autobusu potkat, pod svými skutečnými jmény. I když například jméno Netáhllo nezni úplně ideálně pro náborovou kampaň, nic jsme neupravovali a neretušovali.“ Roman Havko si práci za volantem oblíbil, protože od ní odchází domů s čistou hlavou. Někteří cestující poznávají, že je „klukem z plakátu“, což se děje i ostatním dvěma tváří kampaně. Všichni jsou u cestujících oblíbení. Jak jsme se dozvěděli, jedna seniorka například čeká na spoj, který řídí paní Zuzka, protože je ohleduplná a vždy



počká, až se i starší cestující usadí. Stánku Arriva dominoval simulátor jízdy. Tento maďarský výrobek je jediný svého druhu v České republice a umí toho opravdu hodně. Podobně jako v 5D kině sedíte na sedačce, která se naklání podle pohybu volantu nebo poskočí, když najedete na obrubník. Můžete tu nastavit dokonce různé jízdní podmínky, třeba deštivé počasí. Když



Tým Arriva ve složení Roman Herden (tiskový mluvčí), Daniel Adamka, Roman Havko, Lucie Kunešová a Honza Čermák.

si autor tohoto článku simulátor vyzkoušel, měl pocit, že mu snad obsluha tajně nastavila jízdu na ledu. Bylo to totiž mnohem obtížnější, než by býval očekával. Jízdu si dal třikrát, přičemž v prvních dvou ujel sotva pár set metrů, než sjel z vozovky. Jakmile totiž otočíte trošku razantněji volantem, rozhoupete se s vozem tak, že už skoro nemáte šanci slalom na vozovce vyrovnat zpátky do svého pruhu. Jestli to je tak těžké i se skutečným autobusem, klobouk dolů před každým, kdo ho řídí.

Autobusové premiéry

Na veletrhu prezentovali výrobci řadu novinek. Českou premiéru si zde například odbyla elegantní VDL Futura FHD 2 135/440. Třináctimetrový vůz, který se pyšní velmi nízkou hmotností 13 500 kg. Pozornost návštěvníků přitahovalo uložení rezervy za předním nárazníkem. Mimořádnou novinkou byl také luxusní dvoupatrový Setra TopClass S 531 DT, který měl teprve tři týdny předtím světovou premiéru a dosud stále existuje pouze v jednom ukázkovém exempláři. Další premiérou byl Mercedes Tourismo, který nahrazuje končící Mercedes Traveco a starší Tourismo. Díky nové aerodynamice se pyšní poklesem spotřeby o více než pět procent na současných přibližně 22 l/100 km. Václav Beránek, zástupce společnosti Daimler Buses, která obě novinky představila, nám vysvětlil, že v Německu jsme nyní svědky nebývalého rozvoje výroby dálkových autobusů. Souvisí to se změnou německé legislativy. Dlouho zde bylo zakázáno, aby pravidelná autobusová linka vedla souběžně s vlakovou tratí. Tato pravidla se nyní uvolnila, což kvitují výrobci i dopravci. Také společnost SOR se měla čím pochlubit. Třeba premiérou dieselového provedení městského autobusu MS12 Diesel. Má 22palcová kola, širší dveře, je nízkopodlažní

především pro záchranné složky, armádu, expedice i volnočasové aktivity. Plovoucí platforma je na podvozku 6 x 6 Oberaigner – Mercedes Sprinter. Výrobce slibuje, že vozidlo bude mít certifikát námořní jachty. Veřejnosti se poprvé představilo loni v létě při zkouškách na slapské přehradě. Velkou pozornost si zasloužil také výtečně zrenovovaný východoněmecký autobus Robur. Ten posloužil jako lákadlo pro stánek RTO klubu (ačkoliv zrovna jeho majitel v klubu není).

Budoucnost je elektrická

Na doprovodné konferenci o chytrých městech zástupce firmy Volvo představil důkladný rozbor výhod elektrického pohonu autobusů vybavených technologií OppCharge, která díky jednoduchému rameni s konektory umožňuje vozidlu dobíjení na každé zastávce, dokonce i bez přímého povelu řidiče. Vlakovou lodí pro tento pohon je vůz Volvo 7900 Electric. Elektrobusem se nabízejí nové možnosti, které vozy se spalovacími motory nemají, například indoorové městské zastávky, klidné i v místní knihovně, jak lákají reklamní letáčky firmy. Podle řečníků na konferenci je budoucnost dopravy jednoznačně elektrická. Arriva se jako nový partner veletrhu stala i garantem závěrečné soutěže o nejlepší expozici. Grand Prix si letos odnesla společnost Molpir v kategorii menších stánků a Scania v kategorii stánků nad 100 metrů čtverečních. Zvláštní cenu Arriva Grand Prix Czechbus 2017 si odnesla značka Volvo za elegantní expozici v severském stylu. Letošní Czechbus se vydařil. Statistiky? 82 vystavovatelů z 8 zemí, 84 autobusů 23 značek výrobců z Evropy i Asie, 5 993 návštěvníků, což je 8% nárůst oproti předchozímu roku. Věřme, že i v dalším roce bude Arriva důležitým partnerem akce.



Jednu z cen Grand Prix přebírá zástupce společnosti Scania.



Text: Hynek Adámek

AUTOBUSEM K BĚŽKAŘSKÝM TRASÁM

Proč mám pořád dojem, že podle médií u nás existuje jen jedna běžkařská Mekka? Jizerské hory, pak dlouho nic a pak ještě Šumava a Krkonoše. Je mi líto nádherných tras na Vysočině, v Beskydech, v Krušných horách. Je mi líto nadšenců, kteří se o ně starají, protože mediální povědomí se sice mění, ale pomalu a teprve v posledních letech vyznavači úzké stopy zjišťují, že upravené trasy najdou v každém z našich pohoří.

Jeseníky, střecha Moravy, nejsou výjimkou. Druhé nejvyšší pohoří České republiky (co se týká četnosti vrcholů přesahujících 1 000 m n.m. jim může konkurovat pouze Šumava) zažívá konečně v posledních zimách běžkařský boom. I tady naleznete velké množství pravidelně upravovaných lyžařských stop. A sníh? Ten se zde drží dlouho do jara a často se právě v Jeseníkách lyžuje nejdéle z celé republiky.

Doporučené trasy Pro ty, co se rádi kochají a ujeté kilometry neřeší

Zaměřte se na lokalitu horní nádrže přečerpávací elektrárny Dlouhé Stráně a okruh Mravenečník. Trať kolem nádrže má 15 kilometrů a výhledy na okolní vrcholy stojí za to. Ideální sněhové podmínky zajišťuje nadmořská výška 1 330 metrů. Vystoupíte-li z autobusu na zastávce Kouty nad Desnou,

sportovní areál, neváhejte a využijte možnosti vyvézt se ke stopám lanovkou ze Skiareálu Kouty.

Něco náročnějšího: z Červenohorského sedla na Šerák a dál

Vystoupíte na autobusové zastávce Loučná nad Desnou, Červenohorské sedlo a jste na trase hlavní jesenické hřebenovky. Pozor, tento asi 9 km dlouhý úsek je za horšího počasí obtížnější. Zvláště pak při překonávání hory Keprník (1 423 m). Zpočátku se vytrvale stoupá do Sedla pod Vřesovkou a právě tady začíná náročné stoupaní neupraveným terénem na vrchol skalnatého Vozky (1 377 m). Odtud je možný dlouhý sjezd po žluté do Branné. Pozor, v horní části je exponovaný a někdy nebývá dobře projetý. Stojí za to Vozku minout a vystoupit na Keprník. Nádherné rozhledy od zdejší chaty Jiříkov pokračujte hlavním hřebenem a dál po červeném značení. Přes

třeba na Sněžku. Následuje sjezd k turistické chatě na Šeráku. Z Šeráku je obtížnější cesta na Čerňavu, ale odtud, od přestupní stanice lanovky, je cesta dolů opravdu úchvatná. Doporučuji odbočit na modrou a pak žlutou značku. Krásný sjezd a cesta vedoucí až na vlakové nádraží v Branné.

Klasická hřebenovka: z Ramzovského sedla přes Červenohorské sedlo do sedla Skřítek

Celková délka je asi 37,5 kilometru. Výhoda při plánování: pokud se vám trasa zdá náročná, ale přesto lákavá, můžete se ubytovat v oblasti Pradědu nebo Ovčárny. Na Ramzovském sedle vystupte na zastávce Ostružná, Ramzová, hotel Horská chata. Pár kroků od zastávky je lanová dráha, kterou se dostanete až pod vrchol Šeráku (1 351 m). Od zdejší chaty Jiříkov pokračujte hlavním hřebenem a dál po červeném značení. Přes



Keprník až do Červenohorského sedla. Po občerstvení pohodlnější cestou, po úbočí Velkého Klínovce a Výrovky na Velký Jezerník k oblíbené chatě Švýcárna. Cesta ze Švýcárny na Praděd, to jsou už jen 3 km neustále mírně do kopce. Pokud bude mlha, klidně vrchol vynechejte. Poslední hřebenovka mezi chatou Ovčárna a Skřítkem, to je 8 km holých plání. Stopa podél tyčového značení se zde neudrzuje. Rozhledy za dobrého počasí ale stojí za to. V cíli – v sedle Skřítek – na vás čeká motorest a jezdí odtud autobusy do Šumperka, Ostravy nebo s přestupem do Olomouce.

Kilometráž nejčastějších tras

1) Červenohorské sedlo – Švýcárna, 8 km – Praděd, 11 km – Švýcárna, 14 km – Kouty nad Desnou, 25 km

2) Červenohorské sedlo – Švýcárna, 8 km – Praděd, 11 km – Ovčárna, 14 km – Jelení studánka, 20 km – Skřítek, 26 km

3) Červenohorské sedlo – Švýcárna, 8 km – Praděd, 11 km – Ovčárna, 14 km – Karlov, 22 km

4) Červenohorské sedlo – Vřesová studánka, 3 km – Keprník, 7 km – Šerák, 9 km – Čerňava, 12 km – Branná, 20 km

Webovky pro inspiraci

www.jeseniky.net
www.kamzasnehem.cz/bezky/jeseniky
www.navstivtejeseniky.cz/zimni-sporty/bezecke-lyzovani
www.mavlast.cz/aktuality/udrzovane-lyzarske-bezecke-trasy-v-jesenikach.html
www.ejeseniky.com/zima

Pozor, i v Jeseníkách platí, že je dobré se při plánování tras důkladně podívat na předpověď počasí. Vyšší nadmořské výšky, ve kterých se budete pohybovat, udělají při zhoršených podmínkách své.



Využijte možností jesenických skibusů Arriva, které jezdí až do začátku dubna na trasách:

Krnov – Malá Morávka – Karlov – Malá Morávka – Ovčárna

Ostrava – Opava – Bruntál – Malá Morávka – Karlov – Malá Morávka – Ovčárna

Olomouc – Rýmařov – Malá Morávka – Karlov – Malá Morávka – Ovčárna

Zajed'te si s...

ARRIVA MORAVA

text: Jana Štátná
foto: ARRIVA MORAVA, Jan Čermák

I v dnešní rychlé době dá spousta z nás přednost před letadlem nebo vlastním autem zájezdovému autobusu. Už při nástupu na nás dýchne jakési kouzlo očekávání... dobrodružství, uvolnění, zábavy, odpočinku, nových seznámení.

Zájezdová, nepravidelná, příležitostná doprava – řekněme tomu, jak chceme – je stále vyhledávanou dopravní službou, kterou se nám na Moravě díky našim váženým zákazníkům, jako jsou CK Kudrna, CK Vsacan Tour, římskokatolické farnosti, CK Sunshine Tour, CK Mundo, Janáčkova filharmonie Ostrava, Natura Opava, Untraco a mnozí další, daří provozovat.



V loňské sezoně jsme za firmu ARRIVA MORAVA dokázali procestovat značnou část Evropy. Ve Švýcarsku jsme se svezli „nejpomalejším rychlíkem na světě“, a to legendárním ledovcovým vlakem Glacier Express s luxusními vyhlídkovými vozy.

Příznivce historie by nadchla cesta Francií. Ve městě Pont du Gard jsme mohli obdivovat jeden z divů světa, a to největší a nejzachovalejší římský akvadukt, v Carnacu zase světově proslulou pravěkou památku, megalitické řady tvořené několika tisíci menhirů rozestavěných v souběžných či vějířovitých řadách v délce asi 1 km.

Z přírodních krás Francie jsme mohli obdivovat velkolepý přírodní výtvar, jeden z nejhlubších tohoto druhu v Evropě, po právu nazývaný Grand Canyon Francie, kaňon Verdon. Projížďka kolem kaňonu s hloubkou až 700 metrů s vyhlídkovými místy je právem zážitkem zcela adrenalinovým.

Na sever...

Navštívili jsme i Skandinávii. V Norsku jsme kromě hlavních turisticky atraktivních míst absolvovali legendární Cestu trollů, silnici překonávající výškový rozdíl téměř 900 metrů v mnoha serpentinách, vedoucí kolem 183 m vysokého vodopádu Stigfossen. Byli jsme

fascinováni divokou norskou přírodou na jednom z nejkrásnějších norských fjordů Geirangerfjord s vodopádem Sedm sester. Naše kola projela i jedinečný most Svinesund, most přes hraniční fjord, na jehož stavbě se podíleli čeští odborníci. Zastavili jsme se samozřejmě i v Dánsku.

Naším autobusu neunikla ani země na severu britských ostrovů. Déšť, mlha, kostkované sukně, zrzavé vlasy, zelené kopce, lochnesská příšera... Mel Gibson v boji o nezávislost ve Statečném srdci. Dramatické a tajemné přírodní scenerie, odlehlá a v mnoha částech téměř liduprázdná krajina, pozoruhodná architektura, od úchvatných měst přes impozantní hrady a kostely až po futuristické stavby poslední let. Navštívili jsme srdce Skotska – hrad Stirling, který se stal velmi významným místem skotských dějin, zejména bojů za nezávislost. Dále nejvyšší horu britských ostrovů Ben Nevis a mystickou opředený ostrov Skye. Bohužel ani našim řidičům se nepodařilo při návštěvě jezera Loch Ness vyfotit mytickou příšeru.



...a na jih!

V jižní části Evropy jsme se dostali až do Portugalska, do Fatimy. Fatima se stala známým poutním místem potom, co se tu v roce 1917 zjevila třem malým dětem Panna Maria. Katolická církev uznala pravost zjevení ve Fatimě v roce 1930. Jedním z velkých ctitelů zdejší Panny Marie byl také papež Jan Pavel II.

Nesmíme zapomenout na naši domovinu, i u nás jsou krásná místa navštívená našimi autobusy. Za zmínku stojí například Ctíněves, místo, kde je údajně podle kronikáře Václava Hájka z Libočan pochován praotec Čech.

Namísto je teď poděkování těm, bez kterých to rozhodně nejde, **řidičům!** Profesionálům na slovo vzatým, kteří berou své povolání vážně a s láskou. Těm, kteří se starají o pohodlí a bezpečnost cestujících, kteří si musejí umět poradit v cizích zemích, mnohdy v nelehkých terénech, hustém provozu, nevládném počasí i krizových situacích.

Karosa ŠL 11

V neposlední řadě určitě stojí za zmínku také provoz našeho historického autobusu Karosa ŠL 11 – ešelky.



ARRIVA MORAVA vlastní toto kouzelné historické vozidlo již od roku 2015. První výjezdy byly především prezentací společnosti a ešelky, jako mikulášské jízdy pro děti, dětské dny, okružní vyhlídkové jízdy, například Den Země v Krnově apod. Postupně ale přibývalo zájemců o pronájem autobusu na retro jízdu nebo svatbu. Ešelka je v provozu a k dispozici o víkendech od dubna do konce října.

V roce 2017 jsme přijali 42 poptávek a z toho 20 závazně objednaných a k 30. září uskutečněných přeprav. 17 objednávek tvořily svatby. Jednou šťastnou nevěstou byla i naše kolegyně Lenka ze střediska sdílených služeb.

Z těch zajímavých přeprav by stálo za to uvést svatbu neslyšících, která se uskutečnila v přírodním areálu chaty Prašívá na Malé Prašívě v Beskydech. Všichni zúčastnění svatebčané byli neslyšící, kromě oddávajícího. Obřad probíhal ve znakové řeči. (Prašívá je hora „v první linii“ beskydského masivu, je odtud výborný výhled na celou Ostravskou pánev a kousek Polska.)



Text: Ivan Adamovič
Foto: Kateřina Krejčí, Klemens Renner, Veikko Samerpuro

MĚSTSKÁ HUDEBNÍ DOPRAVA

Kateřina Šedá je jednou ze světově nejznámějších českých umělkyně. Proslula tím, že umí uspořádat akci, do které zapojí desítky lidí. Ať už se jedná o projekt, kdy všichni obyvatelé jedné vesnice dělali ve stejnou dobu tutéž činnost, nebo o proměnu městečka u Brna v pravé britské městečko Bedřichovice nad Temží. Nás zaujal její projekt, kdy naplnila tramvaje v Helsinkách a v Brně pouličními hudebníky.

Jak vznikl nápad s buskingem, tedy pouličním hraním, v dopravních prostředcích? Jak se ti realizoval v cizině?

Když mě pozvala ředitelka IHME (organizace zabývající se uměním ve veřejném prostoru) Paula Toppila do Helsinek, neměla jsem představu, čím se tam budu zabývat. Střed Helsinek na mě působil impotentně, člověk snadno odhadl, co ho čeká za následujícím rohem. Spousta umělců mi říkala, že je tam tak obrovská byrokracie v rámci všech povolení, že když chtějí s něčím překvapivým vyrazit na ulici, jedou raději do zahraničí. Jednoznačně nejvíc mě ale zaujalo řazení sedaček v místních tramvajích. Dvousedačky nejsou vedle sebe, ale jedna je předsunutá před druhou asi o patnáct centimetrů. To

sice umožňuje, že se vám líp vystupuje, ale zároveň není možné se bavit se sousedem. Tato věc se pro mě stala symbolem už tak odosobněného dopravního prostředku a napadlo mě uspořádat festival hudebníků v tramvajích. Moje představa byla, že pozvu do Helsinek nejlepší buskery ze světa a na jeden týden obsadíme všechny tramvajové linky. Ředitelka byla tímhle plánem nadšená, i když se obávala reakce dopravního podniku, hraní je tam samozřejmě zakázané. Po několika jednáních nakonec vedení souhlasilo, ale samozřejmě jsme museli dodržet podmínky, které jsme slíbili. Hudebníci dostali předem honoráře a nesměli cestující obtěžovat vybíráním peněz. Taky se nesměli zdržovat v místě pro

kočárky nebo jakýmkoliv způsobem blokovat dopravu. Vzhledem k tomu, že IHME má s veřejným prostorem velké zkušenosti, několik měsíců předem se dokonce konal test s několika hudebníky. Ten měl poukázat na další problémy, které by se mohly během festivalu vyskytnout. Musím říct, že po všech stránkách to byla jedna z nejlepších spoluprací, které jsem zažila.

Ve kterých dopravních prostředcích probíhal?

Ve Finsku akce probíhala pouze v tramvajích, ale musela jsem obsadit všechny linky a hudebníci je měnili několikrát během dne, takže to byla organizačně hodně náročná věc. Každý z nich musel mít asistenta, který ho včas upozornil, kdy má začít, kdy skončit,



Vyhrávání ve finské šalině.

kde má přestoupit a podobně. Později jsem akci uskutečnila taky v trolejbusech v Jihlavě, ale myslím, že není důležitý typ dopravního prostředku, ale spíš naladění společnosti v daném místě.

Jaká byla jednání s dopravními podniky v Helsinkách a v Brně?

Komunikace byla určitě hodně rozdílná, hlavně v tom, že v Helsinkách nejdříve řešili kvalitu projektu a co jim může přinést. V Brně se naopak od začátku řešily problémy, které můžou nastat, a převládaly obavy z negativních reakcí, které vedení dostane od cestujících. Z toho důvodu se vedení brněnského dopravního podniku nejprve rozhodlo věc nerealizovat a zdůvodnilo to právě tím, že projektem porušujeme dopravní předpisy. Teprve když jsem se osobně setkala s panem ředitelem a podrobně mu popsala svoje zkušenosti odjinud, změnil svůj názor.

Ozývali se lidé, že by se mohlo takhle v tramvajích hrát každý den?

V Helsinkách měla akce obrovský ohlas, na sociálních sítích bylo šest tisíc reakcí. Lidé se usmívali, zpívali, přidávali se k hudebníkům. Mnozí zapomněli vystoupit a často jeli s hudebníkem až na konečnou. Poslední den, kdy jsme zveřejnili konkrétní program (kdo bude hrát v které tramvaji), byly tramvaje tak narvané, že se do nich nedalo vůbec dostat. Dokonce sám dopravní podnik na základě takového ohlasu rozhodl, že pokud se někdo ujme organizace, je ochoten akci pravidelně podpořit. V Brně bylo daleko více reakcí přímo v tramvajích než na sociálních sítích a lidé opakovaně říkali, že by brněnská doprava potřebovala takovou věc pravidelně. Samozřejmě se všude vyskytli naštvaní lidé, ale bylo jich opravdu minimum. A když byl někdo kritický, tak se mu spíš nelíbil konkrétní hudebník než princip celé akce. Hudba v dopravě má potenciál cestující propojit, podnitit

k úsměvu a k hovoru a tak vzniká mnohem lepší prostředí, než jakým je tramvaj dnes.

Ukázalo se, že nějaká hudba je do tramvaje vhodnější než jiná?

Do Helsinek jsem k výběru hudebníků přizvala publicistu Pavla Klusáka. Zaprve to bylo proto, že jsem měla rizikové těhotenství a nemohla jsem cestovat a hledat hudebníky. A zadruhé jsem byla zvědavá, jak k tomu přistoupí i znalec oboru. Od začátku jsem chtěla „nejlepší“ buskery na světě, ale to slovo je zrovna u buskingu složitá kategorie. Nejde totiž jen o hudbu, ale



zásadní je kontakt s publikem. Výraznou roli hrála hodina, kdy se cestující s hudebníkem potkali. Dopoledne byli lidé nejzavřenější – jak v Helsinkách, tak v Brně. Někdy stačilo, aby hudba vzbudila dítě v kočárku a byla mela. Večer jsem měla naopak pocit, že můžu přivést kohokoliv a tramvaj se začne vlnit v rytmu. V Brně jsem na doporučení Pavla přizvala třeba fyzického básníka Petra Vášu a někteří pasažéři tohle překvapení nedokázali vstřebat, nechápali, co to má znamenat. Pro mě to byl naopak jeden z největších zážitků.

Jaký máš vztah k autobusům? Jezdíváš s nimi na nějaké delší cesty?

Určitě dávám přednost vlakům před autobusy. Nejdál jsem takhle jela jako dítě

k moři do Španělska, a i když jsme tam jeli dvě noci, měla jsem pocit, že v autobusu sedím měsíc. Pak jsem ještě před pár lety jela autobusem z Prahy do Paříže, což byla tak šílená jízda, že jsem si dala závazek, že delší trasy jedním letadlem. Ten večer totiž na Florenci nastoupilo asi patnáct Rusů a celou noc v autobuse slavili. Já zase slavila, když konečně vystoupili.

Ráda ve vlaku navazuje hovor s cizími lidmi?

Právě naopak jsem ráda, že nemusím vůbec s nikým mluvit, protože je to jedno z mála míst, kde můžu pracovat. Zrovna nedávno jsem nad tím ale uvažovala, že mě ve vlaku často někdo kontaktuje, na něco se ptá, chce si povídat a já o to nemám zájem. Když jsem se rozhlídla kolem sebe, tak jsem zjistila, že tuhle „nemoc“ nemám jen já. Většinu cestujících totiž nezajímá, kdo vedle nich sedí, jelikož veškerý čas tráví na telefonu s někým jiným. Na tuhle skutečnost jsem zareagovala v akci Půl na půl, kterou jsem loni krátce před adventem připravila pro všechny na trase vlaku Praha–Drážďany. Cestující dostali jedinečnou možnost využít nabídku Mikuláše, čerta nebo anděla, kteří procházeli vlakem a odměňovali ty, kdo prostřednictvím svého telefonu někomu vyznali lásku, omluvili se nebo se k něčemu přiznali. Pokud trojice někoho odměnila, získal odměnu hned dvakrát a musel se rozdělit s jakýmkoliv spolucestujícím na palubě, kterého osobně neznal. Z reakcí jsem byla opravdu překvapená, lidé se omlouvali za zásadní věci a nestyděli se podělit se o to s ostatními. Vlak se proměnil v úplně jiné místo – neznámí lidé spolu otvírali víno nebo plánovali společnou zpáteční cestu.

Jak to vypadá s tvým projektem hromadných víz pro Ukrajince?

Hlavním tématem tohoto projektu je překročení hranic a řešení problémů s tím spojených. Proto jsem přiměla obyvatele města, které vzniklo v rámci evakuace lidí postižených havárií jaderného reaktoru v Černobylu, aby 3. 6. 2017 vytvořili největší skupinovou žádost o vízum do České republiky, a tím se zapsali do Guinnessovy knihy rekordů. Při oslavách dne města byl z každé stovky žadatelů vylosován jeden člověk, který se svým partnerem získal oficiální pozvání na kulturní akci v České republice. Na rozhodnutí, zda se rekord skutečně objeví v Guinnessově knize, pořád ještě čekáme. Když jsem přemýšlela o tom, na jakou kulturní akci do Brna Ukrajince pozvat, tak mi došlo, že je většina lidí vnímá jen jako levnou pracovní sílu. Chtěla jsem, aby podnikli cestu, po níž získají pocit, že se Ukrajina stala součástí jedné „rodiny“, cestu, po které by nabývali přesvědčení, že okolní státy zajímá jejich život a kultura a nevnímají je pouze jako námezdní dělníky. Proto jsem zvolila formát svatby, což je událost, která spojuje lidi na celý život. Vytvořila jsem veřejnou výzvu a hledala dvojici, která by byla ochotná se vzít v ukrajinském stylu. Z přihlášených dvojic jsem nakonec vybrala Hanu a Radka, kteří si podle svých vlastních slov lepší svatbu neuměli představit.



ASIE NA TALÍŘI

Text: Ivan Adamovič

Kung pao z čínského bistra patří již dlouho k běžnému jídelníčku Čechů. K němu se postupně i v menších městech přidávají kuchyně dalších asijských zemí. Jak se v nich zorientovat?

Vietnam

Základním rozlišením mezi čínskou a vietnamskou kuchyní je, že vietnamská mnohem více používá čerstvou, tepelně neupravenou (nebo jen mírně) zeleninu a nepoužívá sójovou omáčku. Vietnamská gastronomie se liší podle zeměpisné polohy – čím více na jih, tím více čerstvé zeleniny. Místo sójovky se tu setkáte spíše s rybí omáčkou, jídla jsou méně tučná, méně ostrá, chuť je jemnější.

Pokrmem, kterým vietnamská gastronomie prorazila do Čech, je slavné **phó** – mísa hovězího vývaru s rýžovými nudlemi, zeleninou a kousky masa. Jí se lžící i hůlkami a nasýtí vás skoro jako hlavní jídlo. Druhým oblíbeným pokrmem je **bún cá** – plátky vepřového na grilu s rýžovými nudlemi a listy rostliny zvané perila. Jí se zakapané citronem a máčejí se do nakyslého nálevu s česnekem.



Citron a zejména citronová tráva jsou další typickou surovinou na vietnamských stolech. A konečně nevynechejte ani vietnamské čerstvé **jarní závitky**, které se ale podávají nesmažené, v tenoučkém rýžovém těstě,

plněné nudličkami, krevetami a kousky masa a zelených listů. V poslední době i k nám proniká móda **bánh mí**, což jsou plněné bagety, jež přejali Vietnamci od Francouzů a upravili si je po svém – místo sýra či šunky v nich najdete spíše nakládanou zeleninu a plátky grilovaného masa či masového chmýří **rousong**.

TIP: Znalci vědí, že nejautentičtější si Vietnamci vaří sami pro sebe. Zkuste se jít najíst tam, kam chodí jíst oni sami. V Praze to jsou bistra v obchodním centru Sappo. Nejlepší jsou ta, kde vaří pouze jediné jídlo. To bývá znakem, že bude opravdu povedené.

Čína

Čína je rozlehlá země s mnoha různými gastro styly. Z historických důvodů k nám ale pronikl prakticky jeden jediný, kantonský



(jižní Čína). Jídla se obvykle dělají na hluboké pánvi wok, rychle na silném plameni. Základem je vývar a sójová omáčka, na kterou se přihodí maso a zelenina nakrájené na kousky, přílohou je nejčastěji bílá rýže. Češi mají čínská jídla rádi, protože to bývá slušná porce za rozumnou cenu. Dalším, skrytým důvodem mohou být kvanta glutamátu, zvýrazňovače chuti, kterým se v „českých čínách“ opravdu nešetří. Není to moc zdravé, ale je to chuťově silně návykové. Nejznámější je asi **kung pao** – kousky masa marinované v omáčce a restované se zeleninou a oříšky. Svátečním jídlem je pak **pekingská kachna** potřená cukerným roztokem, upečená dočervena a krájená na plátky. Úprava „po sečuánsku“ obvykle avizuje ostřejší chuť.

TIP: Autoři testu na serveru iDnes.cz varují před smaženým a kuřecím masem v levnějších čínských restauracích. V obou případech se dá lépe zakrýt, když je maso staršího data. Velká inspekce nicméně neodhalila, že by čínská bistra masivně porušovala hygienické normy.



Indie

Typické indické jídlo je **kari** (curry), což není kari koření, ale kořeněná omáčka s kousky masa či zeleniny. Něco podobného kari najdete i v jiných asijských zemích, lišit se

budou kořením a základem pro omáčku, který může být třeba z kokosového mléka. V samotné Indii se jí mnohem častěji zelenina než maso, protože se v horkém podnebí tak rychle nezakazí a mnozí Indové jsou vegetariáni. Z masa jsou nejčastější kuřecí a skopové. Spíše než dvě hlavní jídla přes den se tu jí častěji a v menších porcích. Známé jsou **taštičky samosa**, ve kterých je směs brambor, zeleniny a koření. V Indii je koupíte za pár babek na každém rohu. Názvy částí indického jídla možná již znáte z některých indických restaurací, případně z podniků Góvinda. **Sabdži** je zeleninový základ, k němuž se podává rýže. Celé to ochucuje hromádka **čatni**, nakládané, často pálivé zeleniny. Stejně běžnou přílohou jsou pšeničné placky **nán**, které mohou sloužit i k nabírání jídla (Indové mimo města jedí nejčastěji holou rukou). Pokud je v názvu jídla slovíčko **dhál**, bude obsahovat luštěninu.

TIP: Indové mají rádi hodně ostré jídlo. Všimněte si v restauraci, kolik červených papriček je coby míra pálivosti u kterého jídla. Více než dvě papričky doporučujeme jen těm, kteří jsou na ostrá jídla opravdu zvyklí.

Japonsko

Japonsko je obklopené mořem a panuje v něm kult estetiky. Tomu odpovídá i kuchyně. Ryby a mořské plody jsou běžné, pokrmy se podávají v úhledných lakovaných krabičkách. Japonské restaurace mají mezi asijskými obvykle vyšší ceny. Je to dáno tím, že v jejich stylu vaření není velký prostor pro „nastavování“ pokrmu levnějšími surovinami. Vysocí se tu dbá na vzhled a čerstvost pokrmů, někdy až tak, že v typicky japonském **suši** najdete syrové rybí maso. **Sashimi** jsou plátky syrových ryb podávané s pálivým **wasabi**.

Téměř ke každému jídlu je servírována polévka **miso** vyrobená z pasty fermentovaných sójových bobů, v níž plavou kousky **tofu** nebo hub **šitake**. Je velmi

zdravá a snadno si na ni zvyknete. Tvrdí se, že japonská kuchyně je nejzdravější na světě. Používá jen minimum tuků a dochucovadel. Většina Evropanů by si na ni asi hůře zvykala, je příliš vzdálená jak od evropského jídelníčku, tak od známé „číny“. **Tempura** jsou kousky zeleniny, ryb a krevet smažené v jemném těstíčku. Narazíte-li na jídelním lístku na **obentó** (nebo **bento**), není to karatistický kop, ale oběd sbalený do krabičky, tedy cosi jako hlavní jídlo rozdělené na rýži, maso a zeleninu.



TIP: Překvapte zbytek rodiny vlastnoruční výrobou suši. Není to zase tak obtížné a ve vietnamských prodejnách seženete i ohebnou podložku na lepší rolování. Na čtverec lehce navlhčené řasy naskládáte vrstvu vařeného kulatovitého rýže a doprostřed pruh rybiho masa, avokáda či krevet. Pak vše zabalíte do válečku a necháte odpočinout v lednici.

Korea

Nejznámějším korejským jídlem není to hlavní, ale salát. Jmenuje se **kimči** a skládá se z kvašené zeleniny a pálivého koření. Kimči jako příloha k jídlu je téměř samozřejmostí. Pokud si zvyknete na trochu neobvyklou a pálivou chuť, pomůže vám jídlo lépe trávit. Klasickým hlavním jídlem je **bibimbap** – rýže



smíchaná se zeleninou (vařenou či syrovou), volské oko a pár kousků vařeného masa. Pro Evropana možná chuťově méně výrazné, ingredience nejsou dochucované. Jako rychlý snack si Korejci dávají **kimbap**, což je vlastně suši balené v sušené mořské řase. Výborné jsou plněné knedlíčky **mandu** vařené v páře. Podobné najdete i v čínské kuchyni jako **tiao-oc**.

TIP: Korejci rádi ostré a na rozdíl od jiných zemí často pracují s česnekem. Pro kimči nemusíte do korejské restaurace, prodávají je i v obchodech se zdravou výživou.



KOUZLO SOVĚTSKÝCH ZASTÁVEK

Za některými světovými památkami proudí celá staletí turisté. Jiné donedávna čekaly, až je někdo objeví. Třeba bizarní autobusové zastávky v zemích bývalého Sovětského svazu.



Jejich zvláštní půvab pro zbytek světa objevil kanadský fotograf Christopher Herwig. Procestoval více než 30 000 kilometrů po 14 sovětských republikách a fotil vše, co mu přišlo zajímavé. Všiml si, že u mnoha silnic, často v naprosté pustině, stojí autobusové zastávky, které jako by sem samy přicestovaly z jiného časoprostoru. Mnohé z nich jsou malými architektonickými skvosty, jiné ohromujícím kýčem, ale každopádně díky Herwigovi je teď může poznávat celý svět. Dají se rozdělit zhruba do čtyř kategorií. První jsou nutně přístřešky zbudované z toho, co bylo zrovna po ruce. Druhé jsou pokusy o politickou propagandu a dodnes nesou symboliku srpu a kladiva



či dalších komunistických symbolů. Další se pokoušejí do tvarovaného betonu vtělit něco zásadního z místní lidové kultury. A ty poslední pak působí docela mimozemsky a nadčasově. Všechno to začalo před patnácti lety, když se Herwig rozhodl putovat na kole z Londýna do ruského Petrohradu a cestou každou hodinu pořídil zajímavý snímek. Zjistil, že to nejzajímavější, co cestou potkával, byly právě zastávky. Při dalších návštěvách je již začal „sbírat“ cílevědomě. Několikrát byl přitom podezírán z toho, že je zahraniční špión, a jen o vlasek unikl vězení.

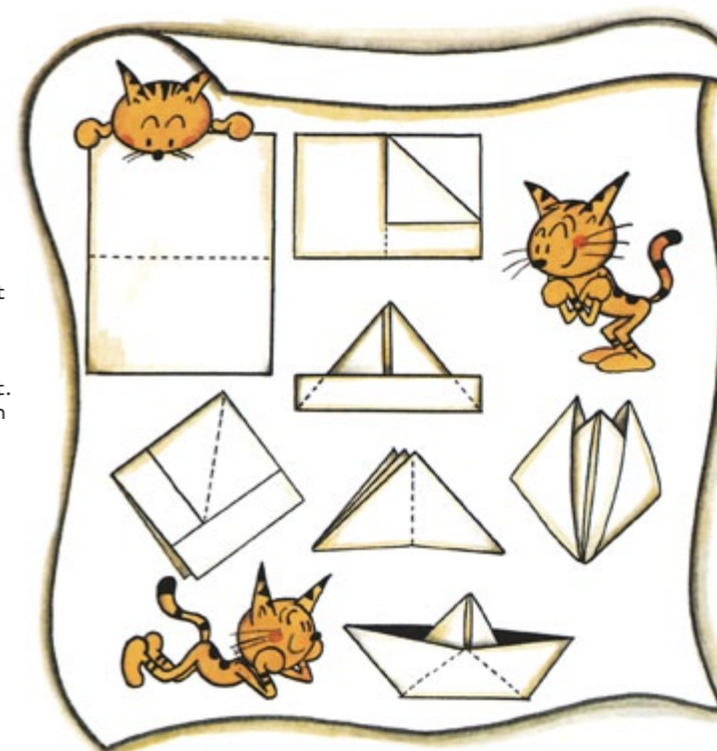


Z pořízených fotografií sestavil již dvě knihy Soviet Bus Stops I a II, o nichž vzápětí psala média z celého světa. Obě si můžete po 900 Kč objednat v českém knihkupectví www.pagefive.com.



CESTOVÁNÍ S KOCOUREM VAVŘINCEM

Jestli jste dříve narození, zřejmě si pamatujete kreslené seriály a obrázkové knížky o kocouru Vavřincovi. Vycházely v dětských časopisech od 60. let minulého století. Autory příběhů jsou nestor dětské literatury Z. K. Slabý a jeho družka Dagmar Lhotová, obrázky kreslila Věra Faltová. Obrázek na této stránce je z knihy Kocour Vavřinec, detektiv – sportovec. Jelikož se v těchto příbězích pořád odněkud někam jezdí, nemohl chybět ani typický dopravní prostředek té doby, legendární RTO 706. Kocour se v této epizodě dozví, že ze zoo ukradli opičku, a vydá se po ní pátrat. Jako správný detektiv si na to ovšem zapálí dýmku, jenže zapomene, že je v autobusu, a je uniformovanou průvodčí vykázan. Říká se, že čtveřice zvířátek s Vavřincem v čele inspirovala jiného výtvarníka Jaroslava Němečka k vytvoření slavnější partičky – Čtyřlístku. Výbor z Vavřincových příhod právě vyšel znovu v knižním vydání Velká kniha kocoura Vavřince v nakladatelství BB Art. Pořídte ji svým dětem a sami můžete zavzpomínat na dětství. Nebo si o knihu zasoutěžte.



Složte si lodičku a soutěžte

Ve Velké knize kocoura Vavřince najdete mimo jiné návod na to, jak si poskládat papírovou lodičku. Musíme přiznat, že nám v redakci se to podle tohoto návodu nepodařilo. Jste šikovnější? Složte loďku a pošlete nám jako důkaz její fotografii, jak ji držíte v ruce. Obličej být vidět nemusí. Jednomu vylosovanému zašleme knihu o Vavřincovi.

Pište nám na adresu arrevue@arriva.cz.



SUDOKU

Také jste si mysleli, že sudoku je nějaká prastará japonská hra? Omyl. Tento číselný hlavolam se v této podobě poprvé objevil ve francouzských novinách koncem 19. století. O světovou popularitu a současné jméno se postaralo až jedno japonské vydavatelství v polovině 80. let minulého století. Sudoku znamená v japonštině „jedno číslo“.

Nabízíme vám dvě středně obtížná sudoku k vyřešení. Jak známo, principem je mít v každé vodorovné i svislé řádce čísla tak, aby se žádná neopakovala.

		7			8	1		4
6					3			
8	9			6			3	
			5			9		1
				1	6			
			3					
	5	1	4	9				
			8			7		
	7			5	1			

	5		1			6		
		2		4		9		
7				8				
6				9	8			
	9		6	5		8	4	
		7						
		1				5		
							6	9
					7	2		

POMŮČKA: BANI, FU UMT, VIA	NA JAKÉ MÍSTO (básnický)	PRACOVNÍK ZA PLUHEM	NIČITEL (řídce)	ŘÍMSKÁ TROJKA	ZKRATKA AKADEMIE VĚD	UZAVŘENÉ SPOLEČEN- SKÉ SKUPINY	✳	HOCH (nářečně)	VYRYTÝ KUS PAŽITU	ČESKÝ PROZAIK	ŘECKÝ A ŘÍMSKÝ STAROVĚK	ZKRATKA ZEMSKÉHO DIVADLA	INJICIÁLY LEKÁRE PAVLOVA	TROJICE MOŽNOSTÍ	ŠEDIVÁ	ČLOVĚK Z DALEKA
PODDRUH MEDVĚDA HNĚDÉHO							DOSTAT OPAČNÝ SMĚR									
1. DÍL 1. TAJENKY							2. DÍL 1. TAJENKY POPĚVEK									
MAMINKA					SJET PO LANU						PĚNIVÝ NAPOJ					
ZRAK				HVĚZDA	2. TAJENKA			DOMÁCKY SIMEON				NADÁVAT				
✳	PĚCHY	PODNOŠY							PROUTĚNÉ NÁDOBY						3. TAJENKA	VÝBĚŽKY NERVO- VÝCH BUNĚK
POTOMEK ŽENSKÉHO POHLAVÍ						ČÁST VELKÉ BRITÁNIE			STAROVĚKÝ GERMÁN							
LYMFATICKÁ ŽLÁZA									✳	VEPŘ						
PŘEDLOŽKA			NĚMECKY „JEDEN“				SATYR	✳	EVROPAN	LATINSKÝ „CESTA“				ČÍNSKÉ PLATIDLO		
NĚMECKY „OSM“			JIHNOUTI					AVIVAŽNÍ PŘÍPRAVEK		TÁBOŘIŠTĚ				ČISTICÍ PŘÍPRAVEK		
PEČOVAT				VZOREC FLUORIDU STRIBRA				KÓD LETIŠ- TĚ UMIAT				BRITSKÝ SLECHTIC				
STRÍBŘITÉ BÍLY MĚKKÝ KOV				ANGLICKÝ KOMIK							RUMUNSKÉ MINCE					
POMOCNÍK				CECH TAXIKÁŘŮ					ČASTO PLEST		TOHLE					
									ÚVODY							

Tajenkou dnešní křížovky je název veletrhu, kterého se Arriva loni v listopadu zúčastnila, a jména firem, které zde získaly ocenění. Správné řešení křížovky z minulého čísla: Babylon, Liberec, Třinec, Nová Pec. Jedná se o nejzápadnější, nejsevernější, nejvýchodnější a nejjihnější místa v Česku, kam jezdí spoje Arriva. Nejpřesnější odpověděla Lucie Burešová z Prahy, dárkový balíček ale dostanou i Marika Řepková z Králíků a Jaroslav Fritsch z Berouna, kteří vypsali konkrétní spoje. Termín pro zaslání nové tajenky je 15. dubna. Adresa: arrevue@arriva.cz. Cenou pro vylosovaného výherce je Velká kniha kocoura Vavřínce.



Generální partner běhu:



Hlavní partner běhu:



NOČNÍ BĚH PRO SVĚTLUŠKU 2018

15. BŘEZNA V 19.00
PLZEŇ, DEPO2015

12. DUBNA VE 21.00
PRAHA, STROMOVKA

19. DUBNA VE 21.00
BRNO, PARK LUŽÁNKY

26. DUBNA VE 21.00
OLOMOUC, BEZRUCHOVY SADY

3. KVĚTNA VE 21.00
JIHLAVA, AMFITEÁTR

PŘIJĎTE A POMOZTE ROZSVÍTIT ŽIVOT NEVIDOMÝCH.

I běhat ve tmě má smysl. Děkujeme.

Více info na behprosvetluskou.cz



Generální partner Světlušky:



Hlavní partner Světlušky:



Zřizovatel a mediální partner: Český rozhlas 95 let 1923–2018

Mediální partner:



Dojed'te si pro **iPhone X** s *arriva express*



Zaregistrujte se na
www.jeduproX.cz
a vyhrajte jeden ze tří **iPhone X**

#jeduproX

