

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2022



Na cestách

Nádražky

Téma čísla

BARVY NAŠICH AUTOBUSŮ

 **arriva**
a DB company

**Pan Zelený**

Angličan Matthew Greener je ředitelem našeho nového Institutu nulových emisí. Jeho cílem je urychlit cestu Arrivy k nulovým emisím.

8

**Barvy autobusů**

Proč mají Praha, Olomouc nebo Přerov odlišné barvy? Podívali jsme se na tajemství vzhledu našich autobusů.

10

**První pomoc**

Hemoroidy trpí až polovina populace nad 50 let a často i lidé, kteří mají sedavé zaměstnání – třeba řidiči. Jak jim předcházet?

16

**Nádražky**

Představujeme oblíbené nádražní hospody a restaurace, které najdete na trasách našich vlaků.

22

**Historie**

Jaké byly začátky pravidelné autobusové dopravy na území dnešního Česka, vysvětluje Miroslav Klas ze Společnosti pro veřejnou dopravu.

26

**Milí kolegové,**

už několikrát jsem dostal pozvánku do pořadu televize Nova Utajený šéf. Vždy jsem ji zdvořile odmítl. Podle mě není potřeba pořádát utajený hon na zaměstnance, naopak je nejlepší s nimi otevřeně mluvit, setkávat se a jezdit do provozních společností. Navíc jako strojevedoucí s platnou licencí, který vozí cestující na třech rychlíkových tratích, je mi jasné, že by mě kolegové v jakémkoli přestrojení stejně poznali. Není nic lepšího než usednout jako strojevedoucí do kokpitu našich vlaků a vidět a slyšet provoz na vlastní oči a uši.

A na vlastní oči uvidíte, co se u nás i ve světě děje. Nejde jen o zdražování, nedobrou náladu, ale i o nedostatek náhradních dílů, zboží nebo pracovníků. Pro nás je teď velmi důležité stabilizovat počty řidičů a řidičů a věřím, že jsme všichni na jedné lodi a pomáháme si v náboru nových zaměstnanců. Ještě před létem jsme rozjeli naši náborovou kampaň „Zatočte k nám“ a pokračovat v ní budeme také na podzim. Je to pro nás téma číslo jedna.

Pomáhejme si!

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

**Milé kolegyně,
milí kolegové,**

v poslední době se vyrojilo množství podvodných e-mailů a telefonátů od lidí, kteří se vydávají za zaměstnance banky, pojišťovny, penzijního fondu, České pošty či jiné velké a známé společnosti. Možná že se vám to už přihodilo. Dávejte si pozor. Být nedůvěřivý je v těchto případech namístě.

To, že vám někdo zavolá a – ať už se představí jako kdokoliv či z jakékoliv instituce – zná vaše jméno a k tomu nějaké další údaje, které se v dnešní době dají snadno najít na internetu, neznamená, že tato volající osoba je někdo, komu můžete bezmezně věřit. Ani skutečnost, že na telefonu uvidíte jméno volajícího například „Raiffeisenbank“, neznamená, že volající osoba je skutečně z dané banky. Nikdy nesdělujte citlivé údaje o svém bankovním účtu, čísle platební karty, rodném čísle nebo hesla do internetového bankovníctví do telefonu ani e-mailem.

Buďte ostražití a prověřujte. Mějte krásné dny.

Lucia Kunešová
personální ředitelka skupiny Arriva

JIŘÍ SLADKÝ

**Provozně-technický ředitel
Arriva Střední Čechy, provozní
oblast Plzeňský kraj**

**Nejvíce spokojený je
s postupnou integrací
našich linek ve
Středočeském kraji do
systému PID. „Podílel jsem
se na ní patnáct let,“ říká
Jiří Sladký.**

**Jak dlouho jste u Arrivy a co všechno
máte na starost?**

U Arrivy, respektive jejích předchůdců, pracuji od roku 1999. V posledních dvou letech mám na starost veřejnou autobusovou dopravu na území Plzeňského kraje s přesahy do sousedních krajů.

**Co aktuálně jako provozní ředitel
řešíte?**

Nejvíce řešíme nedostatek řidičů. Mluví se o něm třicet let, ale nikdo za tu dobu nenašel způsob, jak nové řidiče vychovat a přitáhnout. V tuto chvíli to není otázka peněz, myslím. Důvodem může být brzké vstávání a časová náročnost této práce, pokud nejezdíte na ranní a odpolední směnu. To vím od řidičů, se kterými denně mluvím.

**Oblast, o kterou se staráte, je hodně
rozlehlá. Je něčím specifická?**

Jedná se o skutečně rozsáhlé území: od Kvildy na jihu Čech po Mariánské Lázně na severozápadě podél hranice s Německem. Pohraničí je charakteristické řídkým osídlením, a hlavně odlivem řidičů do zaměstnání v Německu.

Co se vám u Arrivy nejvíce podařilo?

Domnívám se, že to byla postupná integrace linek ve Středočeském kraji do systému PID, na které jsem se podílel patnáct let. Nyní, v Plzeňském



Text: Tomáš Wehle
Foto: Radek Vebr

kraji, se nám daří velmi seriózně spolupracovat s kolegy ze společnosti POVED, kteří organizují dopravu na svém území. Tě spolupráce si opravdu vážím. Plníme závazky vyplývající z desetileté smlouvy a první dva roky už máme za sebou.

**Co letos nebo v nejbližších letech jako
Arriva Střední Čechy (ASČ) plánujete?**
ASČ čekají v nejbližších dvou letech výběrová řízení na provoz autobusových linek na území Středočeského kraje. Máme zájem svá nynější území obhájit a případně i nová získat.

**V dopravě působíte už skoro čtyřicet
let. Kde jste pracoval dříve?**

V lednu 1984 jsem nastoupil jako řidič nákladní dopravy do ČSAD Příbram. Po získání povinné dvouleté praxe jsem přešel na pozici řidiče autobusu a v letech 1986 až 1991 jsem jezdil na různých linkách. Pak jsem se stal dispečerem, později vedoucím provozovny na Dobříši. V roce 1997 jsem se vrátil za volant kamionu a jezdil dva roky, převážně na trasách do Anglie. Při této práci jsem nasbíral nejvíce zkušeností, ze kterých čerpám dodnes.

**Po kamionu jste se vrátil zpět
k autobusům?**

Ano, v roce 1999 jsem se vrátil na Dobříš na pozici dispečera autobusů.

**„Za volantem kamionu
jsem nasbíral nejvíce
zkušeností.“**

Za velké podpory tehdejšího majitele firmy Jana Bosáka jsem dostal za úkol rozvíjet jeho autobusovou dopravu, což se v následujících letech velmi dařilo. Čekal nás nárůst počtu autobusů, nová území, integrace linek do systému PID a s tím související modernizace infrastruktury. Během tohoto procesu přišla v roce 2007 Arriva jako nový majitel společnosti Bosák Bus. Když jsme tyto úkoly postupně splnili, byl jsem vyslán do Plzně. To už mluvíme o roce 2019.

Co je v Arrivě jiné?

Arriva je velká společnost, jejíž řízení vyžaduje složitější procesy než v malých firmách. Dříve jsem byl zvyklý mít svého majitele na stejném dvoře a mohl jsem očekávat jeho okamžité rozhodování. Ve velké firmě se stovkami vozidel a řidičů, obsluhujících rozsáhlá území, jsem se musel naučit fungovat jinak. Hlavně za pomoci informačních technologií, které jsou dnes samozřejmostí. Naštěstí vnímám silnou podporu pro svoji práci jak u svých kolegů, tak u nadřízených. A také u většiny řidičů, za což zvláště děkuji.

Podpořili jsme vodíkový vlak, na lince R14 má potenciál



Nestává se to příliš často, aby se na českých tratích představil vlak s úplně novou technologií pohonu. Letošní 17. květen se ale takovým historickým milníkem stal. Poprvé se v Česku mohli svést cestující vodíkovým vlakem. Na přelomu května a června navštívil řadu měst a na jeho jízdě Českem jsme se podíleli i my v Arrivě. O tom, jestli se stane vodík budoucností železniční dopravy na neelektrifikovaných tratích, nebo to bude slepá ulička, se bude rozhodovat v dalších letech. A Arriva u toho nechce chybět. Vodíkový vlak Coradia iLint přivezl do Česka jeho výrobce Alstom. Na první pohled je to běžný motorový vlak, jakých jezdí po Evropě tisíce. Kdyby neměl reklamní polepy upozorňující na vodíkový pohon, nepřišel by cestujícím nijak neobvyklý. Dokud by do něj nenastoupili a nezjistili by, že nevrčí a je tichý. Na střeše má uloženy zásobníky s vodíkem a palivový článek. Ten vyrábí z vodíku elektřinu, která se ukládá v bateriích u podvozku a z těch si bere energii trakční motor. Jde tedy ve skutečnosti o elektrický vlak, který si elektrickou energii vyrábí sám spalováním vodíku a vypouští do ovzduší jen vodní páru.

Jestli dostane vodík v Česku šanci, bude záležet hlavně na státu. Právě ten objednává vlaky na neelektrifikovaných tratích a bez jeho pomoci to nepůjde. „Budeme se snažit získat i finanční prostředky na vybudování nezbytné infrastruktury. Ať už se to týká vodíkových plniček nebo dobíjecí infrastruktury na nádražích pro bateriové vlaky. Byl bych rád, abychom před rokem 2030 potkali už běžně moderní soupravy na vodík, i ty dobíjecí,“ řekl při představení vodíkového vlaku ministr dopravy Martin Kupka a potvrdil, že stát dá novému typu paliva šanci. Arriva by ráda nabídla státu provoz vodíkového vlaku právě na lince R14. Proč? „Nabízí se využití výroby vodíku v největším elektrolyzáru v Česku ve Spolchemii v Ústí nad Labem s využitím zelené energie ze solárních panelů nebo větru,“ upřesnil na prezentaci vlaku v Liberci generální ředitel Arrivy Daniel Adamka s tím, že vodík má podle něj potenciál tam, kde délka tratě přesahuje zatím možnosti vlaků na baterie. Vývoj jde sice rychle dopředu, ale s dnešními bateriovými vlaky není možné zatím počítat pro dojezd

delší než cca 100 kilometrů mimo trolejové vedení. Vodíkové vlaky zvládají spolehlivě dojezd kolem tisíce kilometrů na jedno naplnění. Linka R14 z Ústí nad Labem do Pardubic měří 274 kilometrů, a i přestože z Pardubic do Jaroměře a z Děčína do Ústí nad Labem je trať elektrifikovaná, je to pro bateriový vlak příliš dlouhá trasa. Naopak vodík by zde mohl dobře ukázat, co v něm je.



V Plzeňském kraji jsme rozšířili wi-fi připojení

Už třetím rokem jezdí naše modro-žluto-bílé autobusy po celém Plzeňském kraji. Na přání objednavatele se cestující ve 125 autobusech, které pendlují na pátečních linkách, mohou připojit k wi-fi. V předchozích týdnech jsme z našeho rozhodnutí nad rámec požadavku kraje rozšířili wi-fi i do dalších vozů a na Plzeňsku jich tak jezdí už na dvě stovky. Na možnost připojení zdarma upozorňuje modrá samolepka u nástupních dveří.

V MHD v Přerově jezdí elektrobusesy



Od začátku května se přerovská MHD zařadila mezi další města, ve kterých zajišťujeme provoz linek ekologičtějšími elektrobusesy, a zdejší vozy se tak zařadily po bok už 31 našich elektrobusesů napříč republikou. Oba dva přerovské elektrobusesy s označením SOR EBN 11 jsou nízkopodlažní, klimatizované, s USB nabíječkami a vynikají svou lehkostí, tichostí a dobrými jízdními vlastnostmi. Nabíjení vozů probíhá v nočních hodinách v našem depu pomocí dobíjecích stojanů. Tím obnova vozového parku v Přerově neskončila. V polovině června jsme za nové vyměnili 12 let staré a dosluhující plynové autobusy. Osm nových autobusů Iveco Crossway má tónovaná skla, informační systém a nechybí třeba manuální plošina pro vozíčkáře. Pokud jste fandí autobusové dopravy a budete v Přerově, určitě se jedním z našich elektrobusesů svezte. V interiéru je totiž výstava fotografií z historie zdejší MHD na časové ose i se zajímavými informacemi z provozu. MHD v Přerově letos slaví 95. výročí.

Kloubové elektrobusesy: Budeme první?

Jedním z dalších kroků pro zlepšení životního prostředí v Kladně je elektrifikace městské dopravy. Společně s magistrátem proto plánujeme na linkách MHD obnovovat vozový park už jen elektrobusesy, což je zásadní rozšíření elektrických vozidel. Dnes tady jezdí dva elektrobusesy. Na pátešní linku 603 na trase Oáza – Náměstí Svobody – Hřbitov a na 606 od Oázy k Energii vyjede osm kloubových a osm standardních elektrobusesů. Na jejich dodání jsme vyhlásili výběrové řízení s tím, že do provozu je nasadíme v příštím roce a v roce 2024. S elektrobusesy v kloubovém provedení bychom tak byli první v republice. Pomalé noční dobíjení bude probíhat v našem depu a na pozemku sousedícím s teplárnou, který jsme od města kvůli výstavbě infrastruktury odkoupili. Kvůli vysokým kilometrickým proběhům vozidel připravujeme ještě dvě stanoviště pro rychlodobíjení v lokalitě na Okrsku 4, kde elektrobusesy načerpají energii pomocí pantografu. Celkové náklady na pořízení vozidel a infrastruktury jsou odhadovány na půl miliardy korun.

Obhájili jsme Chrudimsko a nasadili nové autobusy



Pardubický kraj obsluhují od poloviny června po výběrovém řízení noví i stávající dopravci. Jedním z těch osvědčených jsme i my, protože jsme obhájili naše postavení v oblasti Chrudimska. Nakoupili jsme proto na zdejší linky čtyřicet nových autobusů značky SOR v různých velikostech včetně malokapacitních vozů. Všechny jsou klimatizované a nízkopodlažní.

Pokračuje náborová kampaň Zatočte k nám



Covidové restriky, současné zdražování a nedobré ekonomické vyhlídky mění trh práce. Všichni hledáme jistoty a pravidelnou výplatu. Kvůli odchodům do zaslouženého důchodu potřebujeme přijmout po celé republice stovku řidičů. Lidé budou cestovat pořád a jejich zájem se kvůli drahým pohonným hmotám zvyšuje, což je velká jistota, protože řidiče autobusu robot jen tak nenahradí. Na sociálních sítích, letáčcích nebo v rádiu je k vidění a slyšení naše chytivé heslo Zatočte k nám. Podpořme všichni tuto snahu a předávejme ve svém okolí informace o práci u nás nebo i naše neotřelé kulaté samolepky se symbolem volantu, které jednoduše říkají to nejdůležitější – Zatočte k nám! Nevíte, co lidem ve vašem okolí, kteří mají chuť usednout za volant autobusu, říct? Tak třeba to, že řidič autobusu má v Arrivě celou svoji mzdu na výplatní pásce a dostane ji pravidelně v určený den, k tomu i příplatky za práci v noci, za čekání mimo domov nebo dovolenou na odpočinek nad rámec zákona. V dnešní době drahého benzínu a nafty přijde vhod benefit na výhodnější tankování pohonných hmot, nonstop dostupná lékařská péče, výhodné telefonování i pro rodinu, příspěvky na nákup v lékárně, na vstupenky do kina nebo třeba na masáže. Nechybí ani příspěvek na penzijní připojištění, možnost vedení bankovního účtu zdarma nebo pohodlné celoroční pracovní ošacení či výhodnější jízdné. Kromě práce na hlavní pracovní poměr je možná i brigáda nebo smlouva na kratší úvazek jako záskok při dovolených a nemoci.

KOLIK NÁS JE?

Celkem



3415

Řidiči autobusů



2185

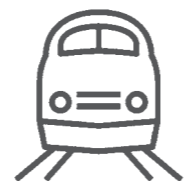
Administrativa



590



Strojvedoucí



190

Průvodčí



180

Mechanici



160

Řidičky autobusů



110

Ráda bych poděkovala paní průvodčí za krásnou reprezentaci vaší firmy. Včera jsem cestovala spojem 1070 z Pardubic do Železného Brodu. Pardubice – Hradec Králové byla výluka. Tam tedy organizace žádná, davy lidí a protivný zaměstnanec Českých drah. V Pardubicích-Rosicích nastoupila do autobusu paní průvodčí a kontrolovala jízdenky. A začaly problémy s neplatnými lístky. Ale klobouk dolů před profesionálním jednáním této průvodčí, která s klidem, a hlavně trpělivostí vysvětlovala, proč dané jízdenky u vás neplatí a proč si lidé musí na tento spoj koupit jiný doklad. Ačkoliv narazila na cestující, která začala mít nemístné poznámky na vaši společnost (cestující měla neplatnou jízdenku), tak z mého pohledu aspoň na tomto spoji máte opravdu kvalitní a profesionální zaměstnance. Je radost potkávat takové fajn lidi, kteří svou práci dělají s láskou a úctou k zaměstnavateli. Hned je cesta příjemnější.

Jana Horvátová Zemanová

Rád bych poslal pochvalu na pana průvodčího z vlaku R 1066, který měl na starosti zadní část, jedoucí pouze v úseku Hradec Králové – Jaroměř. Při cestě náhradní autobusovou dopravou mi vypadla peněženka s veškerými doklady a penězi. Pan průvodčí se pokusil dovolat na dispečera náhradní dopravy, což se mu nepovedlo. Vzal si na mě kontakt a řekl mi, že se vlakem za hodinu opět vrací na Hradec Králové a podívá se, zda se peněženka nenašla. Po asi hodině a půl mi volal, že se našla, a domluvili jsme se na předání jeho kolegovi, který peněženku dá na pokladnu Českých drah. Tímto mu opět děkuji za jeho ochotu.

David Mastík

Dovolu mi poděkovat touto cestou vašemu průvodčímu, který obsluhoval včerejší spoj R1150 z Prahy do Tanvaldu. Už při příchodu k vlaku průvodčí působil velmi příjemně a profesionálně. Po asi deseti minutách po odjezdu zaznělo hlášení, že je vlak z důvodu mimořádnosti v úseku Praha hlavní nádraží až Praha-Čakovice odřeknut. Během pár okamžiků se průvodčí objevil ve voze, omluvil se za vzniklé komplikace, informoval nás o dalším postupu a o tom že je potřeba dopravit se pomocí MHD do Čakovic. Zároveň nám také vyhledal nejbližší možný spoj a detailně popsal cestu, abychom se k vlaku, který měl čekat v Čakovicích, dopravili co nejdříve. Po příjezdu do



NAPSALI O NÁS

Přinášíme některé z dopisů a vzkazů cestujících, které nám poslali e-mailem nebo zanechali prostřednictvím našeho call centra.

Čakovic jsme se s průvodčím opět setkali a pokračovali s necelým asi hodinovým zpožděním. Vše proběhlo bez zmatků, věděli jsme veškeré potřebné informace a přítomnost vašeho průvodčího i přes výši zpoždění udělala cestu velmi příjemnou. Děkuje za perfektní přístup a pro další cestu určitě opět zvolíme jeden z vašich spojů.

Daniel Snášel

V neděli 13. 2. jsem cestovala s manželem vlakem 1199 z Nového Boru do Bratislavy s přestupem v Kolíně. Nabrali jsme nějaké zpoždění a pan průvodčí nám ochotně a laskavě řekl o přestupech, jízdenkách a k tomu hlídal zpoždění. Pravidelně, jak procházel, nás s úsměvem o všem informoval, což se dneska moc nevidí. Taky bych chtěla poděkovat, jak se staral o starší paní, která nemohla na nohy. Pořád za ní chodil, jestli něco nepotřebuje, a v Kolíně jí pomohl s taškou a vozíkem. Velmi děkuji, že

máte takové zaměstnance ve vaší firmě, kteří jsou ochotní a nápomocní. Příště rádi pojedeme vaším vláčkem

Simona Krejčíková

Ráda bych poděkovala a vyslovila obrovskou pochvalu řidičům, kteří mě vezli z Olomouce přes Litovel do Mladče a zpět dne 2. 6. 2022. Jako Ostravačka jsem se moc v místech odjezdu neorientovala, a zvláště pan řidič, který jel z Mladče do Litovle ve 14.08 hod., mi byl svými radami neskutečně nápomocný.

Miroslava Palonciová

Jménem svým, kolegů a také dětí děkujeme za profesionalitu vašeho týmu při naší cestě (v pondělí 30. 5. a ve středu 1. 6.) směrem do Starých Splavů a zpět do Prahy. Děkujeme také za umožnění místenek, propříště už víme, jak na to. Celý personál ve vlaku i při zpracování objednávky byl velice milý a ochotný. Také mě osobně po dlouhé době překvapilo cestování vlakem, bylo velice komfortní a také všude bylo čisto.

Lucie Bohatá

Dne 8. 6. 2022 jsme s naší třídou vyrazili na výlet z Rumburku do Prahy, s přestupem v Mladé Boleslavi. Chtěli bychom tímto moc poděkovat vašim zaměstnancům, obzvláště paní průvodčí Štěpánce. Velmi ochotně nám poradila ohledně přestupu a času a vše zjistila. Všechno bylo přesné a perfektní. Ještě jednou děkujeme! Třída 8. A + 8. C Základní škola Rumburk + paní učitelky.

Markéta Hanykřívová

Chtěl bych touto cestou pochválit průvodčí na lince R26 z Prahy do Písku (pátek 3. 6. 2022 s odjezdem z Prahy v 17:23) a v neděli 12. 6. 2022 na trase České Budějovice – Praha. Dále chci poděkovat za nasazení dvou souprav ve zmíněnou neděli. Bylo dost místa pro všechny, a že nás jelo! Se začínajícím létem jezdí více cestujících, a proto bych se přikláněl k tomu, aby vlaky byly takto posíleny, zejména v pátek, sobotu a v neděli.

M. Vlček

Děkujeme moc, vše krásně klaplo a moc děkuji i za vaši péči zákaznického centra – že jste se zamyslela a domluvila, aby rychlík zastavil v Dolánkách. Moc nám to pomohlo! To se často nevidí.

Markéta Šobáňová

VEŘEJNÁ DOPRAVA MUSÍ BÝT DOSTUPNĚJŠÍ A POHODLNĚJŠÍ

Text: redakce
Foto: archiv Arrivy

Pro svou práci si nemohl přát lepší jméno. Angličan **Matthew Greener**, v překladu Zelenější, je totiž ředitelem našeho Institutu nulových emisí. Novou organizaci Arrivy vede tým odborníků na plánování vozového parku a jejím cílem je ve spolupráci s městy a regiony urychlit naši cestu k nulovým emisím.

Vybral byste si raději elektrické, nebo naftové, respektive benzinové auto?

Na tuto otázku je snadné odpovědět, protože vlastním elektromobil. Převzal jsem ho letos v lednu a od té doby si užívám každou minutu jízdy a nedokážu si představit, že bych ještě někdy vlastnil benzinové nebo naftové auto. Elektroauta jsou tichá, poskytují okamžitý výkon a nemají žádné převody, takže jízda v nich je opravdu pohodlná a plynulá. Nemluvě o ekologických výhodách.

Jak vnímáte elektromobilitu a cesty směřující k ekologičtější dopravě?

Musíme udělat vše, co je v našich silách, abychom dekarbonizovali všechny druhy dopravy. Ovšem ačkoli jsem majitelem elektromobilu, neměli bychom se primárně zaměřovat na to, aby si lidé kupovali elektromobily, ale na to, aby byla veřejná doprava dostupnější, přístupnější a pohodlnější. Elektrobuses jsou každopádně cenově dostupné už nyní, pokud se podíváme na náklady životního cyklu, proto to není otázka budoucnosti, ale něco, co můžeme realizovat už teď.

Abychom toho dosáhli, musíme spolupracovat s objednateli dopravy a energetickým sektorem, protože i když jsou investiční náklady na elektrobuses vyšší než na dieselové, provozní náklady jsou mnohem nižší. Proto pokud se nám podaří získat připojení k síti pro nabíjení a objednatelé s námi uzavřou smlouvu o provozu po dobu životnosti vozů, nemělo by to mít žádný dopad na cenu jízdenek.

Co má vlastně nově založený Institut nulových emisí na starost?

Jedná se o klíčovou iniciativu společnosti Arriva, protože společně pracujeme na vytvoření silnější a konkurenceschopnější společnosti. Ukazuje náš závazek k udržitelnosti v rámci celého našeho provozu. Jsme malý tým odborníků na danou problematiku, který vedu já, Kyle Testo jako vedoucí technického řešení a Anita Toni jako vedoucí oddělení financování a partnerství.

V této fázi nemáme všechny odpovědi, proto je naší ambicí spolupracovat s dalšími odborníky v rámci skupiny, průmyslovými subjekty, akademickou obcí, výrobci a dodavateli energie na vývoji řešení a partnerství, která podpoří podnikání Arrivy při dosahování našich cílů v oblasti udržitelnosti. Chceme sdílet osvědčené postupy a poznatky, podporovat zapojení klientů prostřednictvím činnosti spojených s řízením klíčových zákazníků, poskytovat technické poradenství, podporovat žádosti o financování ze strany EU a provádět zkoušky vozidel a baterií, abychom měli k dispozici nejnovější znalosti a poznatky z oboru.

Co vás vedlo k založení institutu?

Udržitelnost je nedílnou součástí vize Arrivy, kterou je pomáhat utvářet budoucnost, v níž je osobní doprava tou nejlepší volbou. Zároveň je v souladu s hodnotami firmy, které spočívají v děláních správných věcí s vášní a ve změně. Je třeba zajistit, aby udržitelnost byla součástí všeho, co v Arrivě děláme. Institut nulových emisí byl založen s cílem podpořit firmu v jejím naplňování a prosazování, protože od toho se

bude odvíjet, jak budeme v budoucnu konkurenceschopní a jak se staneme skutečným partnerem pro naše zákazníky. Zjistili jsme, že každá naše společnost je v rámci svých plánů na dekarbonizaci vozového parku na různé úrovni vyspělosti. Pro Arrivu tak nastal ten pravý čas na konsolidaci a sdílení všech našich odborných znalostí, vědomostí a know-how pod jednou virtuální střešou.

Jaké jsou konkrétní cíle institutu?

Shrnu bych je do šesti bodů.

1. Zajistit podporu managementu Arrivy při spolupráci s klienty, kteří chtějí budovat bezemisní veřejnou dopravu.
2. Budovat program externích vztahů a partnerství, které budou podporovat ambice Arrivy a její vedoucí postavení na trhu v oblasti poskytování řešení s nulovými emisemi.
3. Stanovit předpokládané náklady na autobusy s nulovými emisemi, včetně údržby, strategií správy baterií, investičních nákladů a paliva, které budou zahrnuty do budoucích nabídek.
4. Vytvářet vztahy a partnerství s řadou externích organizací, které následně posílí interní odborné znalosti a vědomosti Arrivy o nejnovějších vznikajících technologiích.
5. Poskytovat interním zúčastněným stranám informace o trhu a poznatky od výrobců autobusů, dodavatelů energie, infrastruktury a celkových řešení.
6. Rozjet program dlouhodobých testů autobusů s cílem shromáždit údaje o energetické účinnosti, spolehlivosti a zpětné vazbě od řidičů v reálném prostředí.



Matthew Greener

Pracoval v různých odvětvích, včetně pohostinství a nemovitostí, od roku 2005 se pohybuje v dopravě. Do Arrivy nastoupil v roce 2017 jako vedoucí oddělení správy vozového parku. V lednu letošního roku se stal ředitelem Institutu nulových emisí (Zero Emission Institute). Žije na jihovýchodě Anglie se svými dvěma dospívajícími dcerami. V mládí hodně sportoval, dnes si aspoň jednou týdně zahráje golf.



JAK SE LAKUJÍ AUTOBUSY

Text: Jan Matoušek
Foto: Arriva

Stejný typ autobusu, stejný provozovatel, ale jiné barevné provedení. Na městských či regionálních linkách, které v Česku provozujeme, běžný obrázek. Podle čeho ale vizuální styl vzniká? Proč mají Praha, Olomouc nebo Přešov odlišné barvy? Podívali jsme se na tajemství vzhledu našich autobusů.



Arriva blue

V Plzeňském kraji mají kombinaci modré, žluté a bílé, ale třeba v Pražské integrované dopravě (PID) šedou či bílou a červenou. Řeč je o autobusech regionální a městské hromadné dopravy, které provozujeme na mnoha linkách nejen v Praze a Plzeňském kraji, ale po celém Česku. Jak říká Dominik Škach z našeho marketingového oddělení, barevná provedení autobusů vycházejí z grafického manuálu konkrétního objednavatele dopravy. Někdy je to kraj, jindy samotné město. Dopravce jejich podobu neovlivňuje. Důvod jednotného manuálu je prostý: „Cílem je sjednotit a kultivovat podobu všech vozidel Pražské integrované dopravy bez ohledu na druh dopravy i dopravce,“ říká mluvčí organizátora pražské dopravy ROPID Filip Drápal. Za správné barvy na autobusu v rámci dopravního systému kraje či města ale vždy odpovídá dopravce.

Bílá se osvědčila

Například v Pražské integrované dopravě vzešel nový grafický manuál určující vzhled prostředků hromadné dopravy, který před dvěma roky vzbudil poměrně silné reakce, z odborné soutěže. „Barevnost vychází z tradiční červené barvy reprezentující jak Prahu, tak Středočeský kraj. Červená barva

je doplněná světle šedou, která je například praktičtější oproti klasické bílé, neboť běžné provozní znečištění, kterému nelze na silnicích zabránit, není na autobusech hned tolik vidět. Reflexními prvky máme provedené některé informační samolepky i loga nebo evidenční čísla,“ popisuje Drápal.

„Cílem je sjednotit a kultivovat podobu všech vozidel Pražské integrované dopravy bez ohledu na druh dopravy i dopravce.“

V Olomouckém kraji probíhalo výběrové řízení na dopravce ve veřejné linkové dopravě v letech 2016 a 2017, přičemž součástí zadávací dokumentace byl rovnou i požadavek na barevné provedení autobusů. „Při prvním výběrovém řízení hrála roli především jednotnost vozového parku na území Olomouckého kraje, dostupnost barvy a její mnoholeté použití, protože smlouvy jsou za stejných podmínek uzavřeny na deset let,“ popisuje ředitelka Koordinátora Integrovaného dopravního systému

Olomouckého kraje Kateřina Suchánková. Tamní autobusy mají bílou barvu, která se podle Suchánkové osvědčila. Jednoduché barevné schéma mají i v Teplicích, kde provozujeme městskou hromadnou dopravu. Složené je z modré a žluté barvy, což odpovídá znaku a vlajce města. Zatímco v Teplicích tedy vychází barvy z městských symbolů, třeba v Plzeňském kraji barevné provedení autobusů vyplynulo ze vzhledu vlakové dopravy. Právě pro ni, konkrétně pro linku z Plzně do Horažďovic, se v roce 2017 vybíralo pomocí ankety mezi občany provedení s dominantní modrou barvou a logy Plzeňského kraje. „V souladu s touto variantou byl následně zpracován grafický manuál i pro vozidla ve veřejné linkové dopravě objednaná krajem,“ doplňuje mluvčí plzeňského krajského úřadu Eva Mertlová. Specifické barevné provedení autobusů ale nemají úplně všude. Například v Přerově, kde také provozujeme městskou hromadnou dopravu, jezdí autobusy přímo v našich korporátních modrých barvách. „Doplňeny jsou pouze polepy na dveřích s logem města a informací, že provoz městské autobusové dopravy město financuje,“ říká vedoucí kanceláře přerovského primátora Daniela Novotná.

Která barva se vám na autobusech líbí nejvíce?

Arriva blue

220

Pražská integrovaná doprava

79

Plzeňský kraj

75

Olomoucký kraj

21

(Facebook, stav k 8. 8. 2022)

Víme, co chceme

Už když pro konkrétní oblast autobus objednáme, víme přesně, v jakých barvách by měl být. Výrobce, pokud se autobus vyrábí přímo pro danou oblast, proto vůz nalakuje podle konkrétních požadavků už ve výrobě. Když je autobus vyrobený a nalakovaný, před spuštěním provozu na konkrétní lince se ještě v případě potřeby osadí nálepkami, opět přesně podle požadavků objednavatele. Může jít

třeba o název kraje či města, případně jeho logo. Tyto samolepky dodává přímo objednavatel, který také dohlíží na jejich správné umístění. Existuje i možnost, že autobus putuje v rámci provozovatele od jednoho objednavatele k druhému. I na to jsme ale připraveni: „V takovém případě většinou dochází k ‚přelepu‘ autobusu na vzhled jiného objednavatele. Sporadicky se po dohodě s objednavatelem nechává autobus ve stejných barvách,“ doplňuje Dominik Škach.

Naše speciální barva

Vedle linek regionální a městské dopravy provozujeme samozřejmě i komerční linky, kde jezdíme v našich vlastních barvách. Do roku 2017 byly naše autobusy zeleno-krémové, pak ale proběhl rebranding a podle nového grafického manuálu došlo ke změně barevného provedení. Naše autobusy jsou tak lakované do specifického jasně modrého odstínu, kterému říkáme Arriva blue. Pro všechny země,

kde jako Arriva působíme, je stejný. Nezaměnitelně modré autobusy tak potkáte také třeba na Slovensku, v Itálii nebo Srbsku. Vedle lakování používáme také polep ve stejné barvě. Nedávno se tímto způsobem změnily naše dálkové autobusy MAN na trase z Litvínova přes Most do Prahy z bílé opět do už zmíněného tyrkysového odstínu.

„Pro všechny země, kde jako Arriva působíme, je stejný. Nezaměnitelně modré autobusy tak potkáte také třeba na Slovensku, v Itálii nebo Srbsku.“

Právě „arrivácká“ modrá barva vyhrála i nedávnou anketu na našem facebookovém profilu. V něm mohli cestující i fanoušci hlasovat, jestli se jim nejvíce líbí autobusy v barvách Arrivy, Pražské integrované dopravy, Plzeňského kraje, nebo Olomouckého kraje. Lakování Arriva blue vyhrálo s velkým přehledem, když pro něj hlasovalo přes dvě stě lidí. Následovaly barvy autobusů PID v těsném závěsu s těmi provozovanými na Plzeňsku. Jednoduché barevné schéma na Olomoucku s bílým lakováním se líbilo nejméně. „Svůj autobus chci okamžitě poznat mezi jinými. Arriva blue sice není ta nejhezčí, ale zato jasně poznatelná, tedy jednoznačně hlas pro ni,“ vysvětlila jedna z fanynek na profilu svou volbu.



Plzeňský kraj



PID



Olomoucký kraj



**„Mně se líbí sice i pražská verze,
ale nejvíce Arriva blue.“**

Lucie Lutzi Budínová



MUDr. Petra Bomberová Kánská,
vedoucí lékařka služby Lékař online 24/7

POZOR NA HEMOROIDY

Foto: EUC, iStock

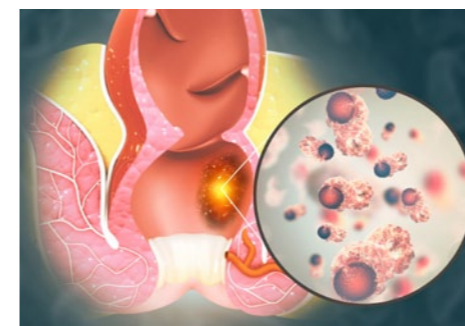
Hemoroidy trpí až polovina populace nad 50 let a často i lidé, kteří mají sedavé zaměstnání – tedy třeba řidiči. „Důležitá je kvalitně odebraná anamnéza a včasná léčba,“ vysvětluje Petra Bomberová Kánská, vedoucí lékařka služby Lékař online 24/7.

Hemoroidy jsou uzlovitě rozšířené cévní pleteně v oblasti konečníku a řitního kanálu. Mohou vzniknout například jako důsledek namáhání během stolice či zvýšeného tlaku na rektální žíly v těhotenství. Onemocnění doprovází svědění, bolest v oblasti konečníku a krvácení. Proč se tak děje? Jaké jsou možnosti prevence a léčby? Týká se tento problém častěji žen, nebo mužů? Můžete se s podezřením na onemocnění obrátit na Lékaře online 24/7? Na tyto i další otázky odpovídá MUDr. Petra Bomberová Kánská, praktická lékařka pro dospělé a vedoucí lékařka služby [Lékař online 24/7](#).

Tato unikátní služba je novým benefitem, který vám nabízíme u nás v Arrivě. Můžete díky ní řešit zdravotní problémy okamžitě prostřednictvím chatu nebo videa, kdykoli a odkudkoli. Stačí mít připojení k internetu.

Proč a jak dochází ke vzniku hemoroidů?

Důsledkem vzniku hemoroidů je dlouhodobé zvýšení tlaku v hemoroidálních žilních svazcích. Ke zvýšení tlaku dochází z různých důvodů, mezi nejtypičtější patří chronická zácpa a obtížné vyprazdňování. Mezi další rizikové faktory řadíme obezitu, kouření, těhotenství, sedavé zaměstnání, ale i dlouhé stání, velkou fyzickou zátěž nebo některé sporty – například cyklistiku. Jistou roli hraje dědičnost a důležitý je i věk.



Kde v těle se vyskytují?

Hemoroidy se nacházejí v oblasti konečníku a řitního kanálu. Jedná se o patologicky rozšířené cévní pleteně. Podle toho, ve kterém místě konečníku se hemoroidy nacházejí, je dělíme na vnitřní a vnější. Větší subjektivní potíže (bolest, svědění, obtíže při hygieně) způsobují hemoroidy vnější, které však nekrvácí. Hemoroidy vnitřní se projevují obvykle nebolestivým krvácením během vyprazdňování či po ukončení stolice.



velká fyzická zátěž. Za rizikové lze považovat nošení syntetického spodního prádla a obecně oděvů, které jsou hůře prodyšné.

Dá se vzniku tohoto problému předcházet?

Je potřeba mít v povědomí rizikové faktory a snažit se jim vyhnout, prevence je v tomto ohledu jistě namístě. Svoji roli hraje i pečlivá hygiena konečníku – při sklonech k hemoroidům je ideální omývání konečníku po každé stolici.

Jak se hemoroidy léčí a jsou vlastně vyléčitelné?

Ano, prognóza je při správné a včasné léčbě příznivá. Ke konzervativním způsobům léčby patří užívání léků a aplikace čípků a mastí, sedací koupele. Při akutních obtížích pomůže používání sedacího kruhu, aby se odlehčilo tlaku v oblasti konečníku. Pokud pacient trpí zácpou, zcela zásadní je na prvním místě její léčba. Samozřejmostí by měla být i úprava životního stylu. Při nedostatečném efektu konzervativní terapie nebo při rozsáhlém onemocnění přichází na řadu miniinvasivní zákroky, jako je například podvázání hemoroidů či sklerotizace. Nejradikálnějším řešením je potom operace.

Jak poznám, že jde o hemoroidy?

Sám pacient může mít podezření na hemoroidální onemocnění, ale definitivní diagnózu může stanovit až lékař na základě fyzikálního vyšetření. Základem je jako vždy kvalitně odebraná anamnéza, na kterou navazuje samotné vyšetření. Jedná se o vyšetření pohledem, pohmatem, dále pak vyšetření anoskopické, eventuálně rektoskopické, kdy může lékař prohlédnout větší úsek tlustého střeva.



Koho toto onemocnění postihuje nejčastěji?

Hemoroidy se vyskytují stejně často u mužů jako u žen a četnost jejich výskytu jde ruku v ruce s rostoucím věkem. Za pomyslnou věkovou hranici bychom mohli orientačně považovat věk 40 let. Ze statistik víme, že hemoroidy trpí dokonce až polovina populace nad 50 let.

Proč tomu tak je?

S rostoucím věkem klesá odolnost cévní stěny, která se tak stává zranitelnější a křehčí a hůře odolává zvýšenému tlaku v hemoroidálních žilních pleteních. Ty na to reagují postupným rozšířením, zduřením a krvácením. Může dojít až k výhřezu sliznice konečníku z řitního otvoru.

Jsou některé profese náchylnější ke vzniku hemoroidů?

Va ohroženější skupiny se dají považovat lidé se sedavým zaměstnáním, kam spadá mnoho profesí, například i řidiči. Ne zcela vhodné je také dlouhé stání, respektive

Můžu problém s hemoroidy konzultovat také se službou Lékař online 24/7?

Ano, lékař ve službě Lékař online 24/7 sice logicky není schopen provést potřebné fyzikální vyšetření, ale s pacientem zkonzultuje jeho obtíže, v případě potřeby zašle recept na léky, které uleví akutním obtížím, a hlavně pacientovi navrhne další postup. Vzhledem k tomu, že například stopy krve na toaletním papíru mohou znamenat i další onemocnění, není dobré konzultaci s lékařem odkládat.

Mohou neléčené hemoroidy způsobit nějaké další onemocnění?

Dochází spíše k prohlubování problému, zhoršování obtíží, krvácení, vzniku zánětu v oblasti konečníku. Pacienti mají často obavu z vyprázdňování, které je často velice bolestivé. Tím dochází k zhoršení zácpy, dalšímu zvýšení tlaku v oblasti konečníku a pacient se dostává do začarovaného kruhu. Kontaktovat lékaře je vhodné vždy, nejen v případě, když dojde ke krvácení. Důležité je hemoroidy správně zaléčit včas v době, než k jejich krvácení vůbec dojde.

VLAKEM NA VODU

Text: Helena Dostalová
Foto: Sundisk

Vlak, koloběžku, vodní sporty i odpočinek v Českém ráji s námi stihnete za jediný den.



Připravte svačinu, ráno vyrazte na nádraží, užít si jednodenní výlet a odpoledne se zase naším vlakem vrátit do pohodlí domova. Kdo by podobné výlety nemiloval? Když k tomu přidáte ještě koloběžku, kánoe nebo paddleboard, dobrý oběd, místní pivo, a to celé navíc zasazené v malebném údolí řeky Jizery mezi Dolánkami a Malou Skálou, máte postaráno o zábavu pro celou rodinu, romantický výlet ve dvou i zážitek pro partu kamarádů.

Naplánujte si výlet

Ještě než se vydáte na cestu, budete muset strávit chvíli plánováním termínu. Zatímco jízdenka na náš vlak samozřejmě není problém, půjčení koloběžky nebo kánoe může být obzvlášť o prázdninách obtížnější. Počítejte tedy s časovou rezervou minimálně 48 hodin. Pokud si termín zarezervujete týden dopředu, nic tím nezkažete. Celý akční balíček včetně

jízdenky, zážitku i obědu v Penzionu Křížky najdete na našich webových stránkách, odkud budete přesměrováni na e-shop půjčovny Sundisk family, kde si domluvíte termín. Zvládli jste to? Tak nasedat, vyrážíme! Ráno i odpoledne si můžete vybrat z několika našich spojů. Kdo si rád přivstane, může z hlavního nádraží v Praze odjíždět už v 7:08. Vlak pro ty, kteří radši předejdou rannímu shonu, odjíždí v krásných 9:08, což i pro početnější rodinu představuje hladký start do nového dne. Cesta do Turnova, kde je nutné dvacet minut čekat na vlak do Dolánek, trvá zhruba dvě hodiny. Přestože z Turnova do Dolánek zabere cesta vlakem jen tři minuty, vyplatí se na nádraží počkat. Kdo by se totiž chtěl do Dolánek vydat skrz město, musí počítat s tříčtvrtěhodinovou procházkou. Na náš vlak do Českého ráje lze nasednout také v Liberci nebo po trase našeho rychlíku.

V Kempu Dolánky nedaleko vlakové zastávky Dolánky na vás ve smlouvenou hodinu budou čekat koloběžky. Jejich menší varianta je vhodná pro děti od sedmi let. Pokud s sebou budete chtít vzít ještě mladší rodinné přírůstky, požádejte o koloběžku s dětskou sedačkou, která je umístěna na řídkách. Ne nadarmo je sedačka natočena lehce do boku, abyste se mohli pohodlně odrazit. V případě, že vezete děti, i když jedete sami, dbejte na zvýšenou opatrnost. Na místě je možné zapůjčení helem. Jestli máte hlad, žízeň nebo chuť, dejte si v kempu něco před cestou, další hospůdky potkáte až před Malou Skálou, což je necelá hodina jízdy. Na cyklostezce z Dolánek vás čekají krásné výhledy na řeku, skály, stáda krav i ovcí. Cesta vede po rovině nebo pozvolně z kopce, takže se ani ve velkých vedrech nenadřete. Zajímavým zážitkem je přejezd železničního mostu. Pokud máte čas, počkejte si na vlak.



Kde se občerstvit

První občerstvovací stanicí na trase je Kiosk U Žaba, dříve U Cvrčků, kde si můžete dát limonádu, zmrzlinu, pivo nebo zákusky od rychnovské babičky. Pokud si pro výlet zvolíte pondělí nebo úterý, budete muset popojet ještě o kilometr dál do Vechtrovny, tedy nádražního domku, kde mají točenou zmrzlinu, pivo, občerstvení a k tomu otevřeno každý den. Jestli jste zvolili pozdější vlakový spoj a projíždíte tudy v čase oběda, o pár set metrů dále najdete Penzion Křížky, kde na vás čeká oběd zahrnutý v ceně akčního výletního balíčku. Odtud se pak vydejte přímo do Malé Skály. Toužíte-li po sladké teče, zastavte se v Hostinci U Boučků na kynutý borůvkový knedlík nebo naproti v infoshopu Vejměnek na dezert a výbornou kávu.



Odtud zhruba po pěti minutách dorazíte do cíle na Žlutou plovárnu. Zde máte několik možností. Náš akční balíček zahrnuje odevzdání koloběžky, nasednutí do kánoe a splutí Jizery zpátky do Dolánek. Jizera v těchto místech není nijak dravá řeka, takže vás čeká spíš klid, až „volej“. Když je sucho a málo vody, budete muset pod jezem, který hravě sjedete, chvíli přenášet. Jestli jste zvolili ranní vlak a neobědvali jste cestou do Malé Skály, budete stavět v Penzionu Křížky až nyní. Když si dáte hodinku

pauzu, dojedete do Dolánek mezi třetí a čtvrtou. Bez oběda vám cesta zabere dvě až tři hodiny. V Dolánkách se opět můžete občerstvit v kempu, popojít na dobrou kávu do Kiosku u mlýna, vykoupat se u jezu nebo navštívit Dláskův statek, typickou ukázkou lidové architektury 18. století. Zpáteční vlak vám jede v 16:20 nebo 18:18.

Druhou možností je nechat vodu plavat a vrátit se do Dolánek suchou nohou, tedy zpátky na koloběžkách. Pokud už toho máte dost a cestu zpět byste raději vynechali, můžete strávit odpoledne v Malé Skále. Místo kánoe si půjčte paddleboard a zajezďte si kolem Žluté plovárny, zahrajte si plážový volejbal nebo se jen opalujte. Všechny varianty jsou možné po předchozí domluvě se společností Sundisk. Vyrazit můžete také na skalní hrad Vranov – Pantheon, který se vypíná přímo nad Malou Skálou. Je to sice pořádný výšlap, ale výhled do krajiny rozhodně stojí za to. Do kopce vede také cesta za Jasněnkou a létajícím ševcem na zříceninu hradu Frýdštejn. Ať už strávíte čas v Malé Skále odpočinkem, nebo sportem, nepamenejte včas vyrazit na zpáteční vlak, na který nemusíte nasedat v Dolánkách, ale i přímo v Malé Skále, kde je zhruba o pět minut dříve. Cesta do Prahy vám, stejně jako ráno, zabere zhruba dvě a půl hodiny.

Vlakem za zážitky

Akční balíček Vlakem, na koloběžce i na kánoe po řece Jizeře **obsahuje:**

- ▶ cesta vlakem z Prahy do Českého ráje – Kemp Dolánky (naši zaměstnanci mají zaměstnanecké jízdné, tudíž platí víceméně jen pronájem lodí či koloběžek bez jízdenky)
- ▶ zapůjčení koloběžek
- ▶ oběd
- ▶ zapůjčení lodí
- ▶ návrat vlakem z Dolánek zpět do Prahy

Cena: od 1 681 Kč (1 dospělý a 1 dítě) Jízdenku a zážitek koupí naši cestující v jednom akčním balíčku v e-shopu Sundisk: <https://eshop.sundiskfamily.cz>

MÁM ŠIKOVNÝ TÝM MECHANIKŮ

Text: Helena Dostalová
Foto: Radek Vebr



„Odpovědnost je na každém z nás,“ říká Martin Žákovec. Se svým týmem se stará o to, aby na našich tratích jezdily dobře servisované a bezpečné vlaky.

O víkendech se občas svezou na chalupě na svém starém traktoru Zetor, přes třicet let se živil jako strojvedoucí, a když má chuť, rád se v kabině vlaku projede ještě dnes. Život se stroji ho baví, protože ale toužil zvolnit a vyměnit víkendové a sváteční služby za čas s rodinou, pracuje nyní jako vedoucí servisní oblasti ve společnosti Arriva vlaky.

„Sice mám nyní paradoxně méně času, protože jako strojvedoucí jsem měl po dvoudenní směně třeba i čtyři dny volna a mohl odjet na chalupu, ale pravidelná pracovní doba mi vyhovuje víc. Musím si vystačit s volnými víkendy,“ vysvětluje Martin Žákovec.

V kolik hodin ráno vstáváte?

Zhruba kolem páté. Mechanici chodí na dílnu v sedm. Já tam proto jezdím už po šesté, abych si stihl připravit práci, kterou jim pak přidělím. Horší je, obzvláště pro moji manželku, že chodím spát třeba už v půl desáté, abych spal alespoň sedm a půl hodiny. V práci se snažím končit už kolem třetí, ale často se to nepodaří. I tak mám ale velkou část dne ještě před sebou.

Jste klasickým příkladem dětského milovníka vláček, kterému jeho záliba zůstala až do dospělosti?

Vlastně ano. Babička dělala na dráze a já mám doteď v hlavě tehdejší kouzlo vechtru (železniční strážní domek, pozn. red.) a okolo projíždějících vlaků, tenkrát i parních. Když jsem se po základní škole rozhodoval, co dělat, směřovaly moje kroky na střední průmyslovou školu, obor elektrická trakce a kolejová vozidla v železniční dopravě. Pak jsem začal pracovat na tom, abych se stal strojvedoucím, což se mi i podařilo a v různých podobách vydrželo přes třicet let. Jezdil jsem jak s osobními vlaky, tak i s nákladními.

Vaši lásku k vlakům dokládá i vyzvánění telefonu. Když vám před chvílí volal kolega, bylo to jak blížící se lokomotiva.

Kdybych ho nechal vyzvánět ještě déle, zjistila byste, že je to začátek písně skupiny Kabát V pekle sudy válej. Kolegové z kanceláře jsou možná občas naštvaní, ale rád si při práci poslechnu

dobrou rockovou hudbu, ať už českou, nebo zahraniční, třeba oblíbené AC/DC.

Kolik zaměstnanců pod sebou máte?

Fungujeme na dvou místech. V provozovně v Michli provádíme pravidelné servisní prohlídky. Každá jednotka je má po jiné době, záleží na počtu najetých kilometrů. První prohlídka je po patnácti tisících a od toho se odvíjí počet prováděných servisních úkonů. Poté se jejich počet zvyšuje. V Michli pracuje v každé směně pět lidí včetně mistra, který to tam má na povel. Zde v provozovně Malešice opravujeme všechny jednotky, u kterých se vyskytnou nějaké poruchy nebo závady. Každý malešický tým má osm lidí a zase v čele s dílenským mistrem, který tento kolektiv řídí. Když už tady mluvíme o zaměstnancích, rád bych všem poděkoval za odvedenou práci v těchto těžkých podmínkách.

Jaké nejčastější poruchy řešíte?

Obvykle jsou to chyby součástí, které se nejčastěji používají. Takže většinou mechanismus otevírání dveří, okénka, netěsnosti okruhů a podobně. Hodně závad, jako například potrhání potahy, pomalované stěny nebo vylámané stolky, mají na svědomí cestující, kteří si neváží prostředí, ve kterém jsou přepravováni. Pak řešíme i různé závady v elektrických obvodech vozidel, žárovky nebo zářivky. Samozřejmě do výčtu patří i vysílačky a vlakový zabezpečovač.

Odstranili jste nějakou závadu, která vám dala hodně práce?

V poslední době to byla výměna dvojkolí na jednotce 642, kterou jsme prováděli úplně poprvé a zabrala nám poměrně hodně času. Chlapi, kteří výměnu prováděli, se k tomu postavili čelem a tuto složitou operaci zvládli na výbornou.

Zajistit bezpečnost mnoha tisíc cestujících vyžaduje velkou dávku odpovědnosti. Netíží vás?

Odpovědný je každý člen týmu, od mechanika, elektrotechnika, mistra dílny až po mě. Každý musí dbát na bezpečnost. Musím říct, že pracuji

s opravdu šikovným týmem lidí. Jsem pyšný na to, že se nám podařilo získat certifikát ECM (celoevropský systém certifikované údržby), který byl výsledkem velmi dobře odvedené práce všech na certifikaci zainteresovaných lidí, od nejvyššího vedení firmy až po všechny mechaniky a elektromechaniky.

Kolik vlaků každý den opravíte?

To je různé. Mohou to být dvě vlakové soupravy, ale také nám jedna jednotka může zabrat dva dny, když má vyšší stupeň údržby, tam je samozřejmě více pracovních úkonů. S porouchanými jednotkami je to podobné, opravujeme minimálně dvě až tři za den, ale mnohdy je to i daleko více. Někdy se také stane, že vlak k nám do depa nejede a my vezmeme servisní dodávku a vyrazíme na opravu do terénu. Sice nejsme technologicky tak daleko, abychom na opravu využívali třeba virtuální realitu, ale občas se nám povede zprovoznit jednotku i radami po telefonu.

Jak je to s lidmi? Můžete si vybírat?

Tak to v žádném případě. Stejně jako mnoho dalších technických oborů pociťujeme nedostatek zájemců, a pokud se už nějakí najdou, dost často jim chybí šikovné ruce, ne-li používání hlavy, tedy samostatnost a komplexnost v rozhodování. Takže najít kvalitního spolupracovníka je opravdu problém. Přemýšlíme, že když už si vychováváme nové strojvedoucí, využili bychom náš vlastní vzdělávací systém i pro výchovu mechaniků či elektromechaniků.

Čím byste motivoval potenciální zájemce o práci u nás?

Určitě tím, co je důležité i pro mě. Je fajn, když se podílíte na něčem, co následně funguje. Lásku k vlakům navíc provází mnoho chlapců už od dětství, tak je nasnadě tento zájem prohlubovat. Není nad to, když je pro někoho práce i koníčkem. Pak jde všechno vyřešit snáz. Práce na opravách vozidel je těžká, ale pocit, když vozidlo vyjede po opravě znovu na trať, je také příjemný. Nakonec i odměna za tuto náročnou práci je u nás myslím slušná.

NÁDRAŽKY



Text a foto: Olga a Ondřej Zapletalovi

Co je vlastně taková nádražka? Je to hospoda přímo v nádražní budově? Nebo je to i výletní restaurace přes ulici naproti nádraží? V pojetí webu nadrazky.eu je to jakékoliv místo, kde vám načepují pivo při čekání na vlak. Představujeme několik takových, jež najdete na trasách našich vlaků.

Plno lidí si při čekání na vlak raději koupí kafe a tatrunku v automatu nebo baští oschlé zbytky svačiny, než aby si zašli do takových podniků. A to je velká škoda, protože mezi českými nádražkami jsou místa, která by se vyjímala v kdekákém kulinářském průvodci a která bývají vyhledávaným cílem mnoha výletníků. Často jsou to podniky zapadající do vžitých představ o nádražkách coby výčepch pro místní štamgasty. Přesto jsou zde uchození pocestní vítáni vřele, a že byste se při čekání na vlak nudili, se bát nemusíte.

Neratovická nádražka přes ulici

Nejprve se projedeme z Prahy do Mladé Boleslavi. V Neratovicích narazíme na první ze dvou nádražních hospod, které můžete klidně stihnout během jednoho výletu. S výhledem na nádražní budovu nebo se studeným pivem uvnitř hospody, kde si případně tak trochu jako v obýváku... tedy jen napůl. Hospoda je rozdělena na dvě části. V první, u výčepu, je rušno už od rána, design interiéru je bez zbytečných příkras a štamgasti jsou drsní stejně jako samotné Neratovice.

Jakéhokoliv návštěvníka si změní pohledem, ale pak si vás už nevšímají. Většina náhodných kolemjdoucích se tak instinktivně raději přesune do druhé části, která nabízí klid a pohodlí. Můžete si tu zahrát i šipky nebo pustit oblíbenou píseň z jukeboxu.

Mezi nástupišti ve Všetatech

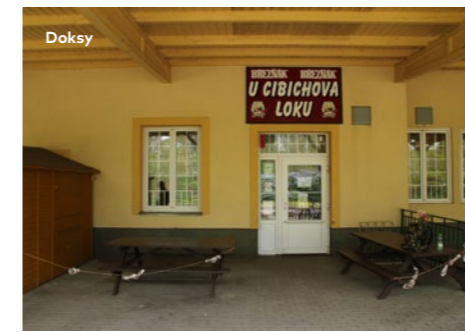
Jako druhou nádražku na stejné trase doporučujeme Lokobar ve Všetatech, který je umístěný přímo v nádražní budově mezi dvěma nástupišti. Z oken nádražky tak můžete sledovat na

jedné straně vlaky z Prahy do Mladé Boleslavi a na straně druhé z Lysé nad Labem do Ústí nad Labem. Také si můžete sednout na zahrádku přímo na nástupišti. V zimě se zase můžete zahřát u kamen vevnitř, kde dvě prostorné místnosti poskytují dostatek míst pro pravidelné i náhodné hosty. Najíst i napít se tu dá za velmi příznivé ceny. Nabídka je sice omezená, ale mezi dvěma hlavními jídly a dvěma druhy polévek, případně z tradiční nabídky rychlého občerstvení v podobě různých klobás, párků, utopenců nebo nakládaných hermelínů, si vybere téměř každý. Otevřeno mají ve Všetatech už od rána a o víkendu až do noci, kdy se vám může poštětít také hudební produkce.



Doksy

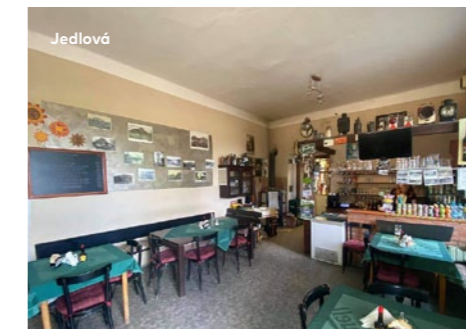
V Mladé Boleslavi jde přestoupit na další linku Arrivy, do Rumburku. V Doksech v blízkosti Máchova jezera jistě není nouze o místo, kde se osvěžit. Máte-li ale cestu na nádraží, potkáte typickou nádražku U Cibichova loku, kterou si určitě nenechte ujít. Má svou vlastní, neopakovatelnou atmosféru let minulých, kterou dnes už jen tak nenajdete. Posedět můžete uvnitř nebo přímo na nástupišti a sledovat dění na dráze z Bakova do České Lípy. K jídlu čekejte studenou kuchyni včetně různých nanuků. K pití na dnešní dobu neuvěřitelně levné a dobré pivo Březňák.



Uprostřed lesů a hor

Tato úžasná nádražní restaurace je opravdový skvost. Nachází se totiž

úplně mimo civilizaci na přestupní stanici Jedlová, kde se kříží rychlíky z daleka a osobní vlaky brázdící severní Čechy. V okolí stanice není žádná vesnice, pouze množství kopců včetně samotné Jedlové hory, podle které se stanice jmenuje. Z Jedlové, která se nachází uprostřed CHKO Lužické hory, je dostupný také národní park České Švýcarsko a Labské pískovce a České středohoří. V restauraci si můžete dát rychlé pivo při čekání na vlak, ale doporučujeme si spíš nechat aspoň jeden vlak ujet, dát si něco dobrého k jídlu a kochat se přitom krásnou přírodou a zároveň provozem vlaků. Restaurace je otevřená v létě i v zimě.



Tanvald

Vydáte-li se z Mladé Boleslavi směrem na Turnov a dál, můžete dojet do Tanvaldu v podhůří Jizerských hor a Krkonoš. Na zdejších nádražích máte hned několik možností. Jasná volba ovšem padá na restauraci se zahrádkou na prvním nástupišti. I když i uvnitř je krásně útulná, s dřevěným obložením a milou obsluhou, venku máte krásný výhled. Kromě piva se můžete občerstvit i klasickou českou kuchyní nebo třeba jen párkem v rohlíku, utopencem či jinou obdobnou pochutinou. Tento podnik je proslulý svými porcelány. Doporučujeme vyzkoušet smažák nebo guláš.



Oslad'te si život ve Valmezu

Ve Valašském Meziříčí je bufet U Radky tak trochu schovaný

z boku nádražní budovy. Určitě se ale vyplatí po něm zapátrat. Je to vlastně jen malá místnůstka, do které se vměstná jenom pár barových židlíček, v teplém počasí je ale možné využít zahrádku o několika stolech, skrytou v příjemném stínu jehličnanů a s výhledem na projíždějící vlaky. V bufetu si můžete dát typické pochutiny jako domácí utopence, klobásy, párek v rohlíku a celou škálu alkoholických i nealkoholických nápojů. Při návštěvě ale doporučujeme – pro nádražky poněkud překvapivou – specialitu: poctivou točenou zmrzlinu vlastní výroby, na kterou jsou majitelé právem pyšní. Vyrábějí ji jen z domácích surovin, většinou nabízejí minimálně dvě příchutě a dát si ji můžete v pěti velikostech. My měli smetanovou vanilkovou a malinovou a musíme říct, že jsme lepší zmrzlinu dlouho nejedli.



Písek

Čekání na vlak si můžete zpříjemnit také na lince z Prahy do Českých Budějovic přes Příbram. Nádražek je tu víc, ale my se zastavíme v Písku. Přímo na nádraží je totiž tradiční jídelna Pohoda na peróně. Jídlo si objednávejte u pultu a odnášíte ke stolu na tácu. Vybrat si můžete z lidových menu na tabuli a pochutnáte si i přímo na nástupišti.

Nadrazky.eu

Nadrazky jsou společný projekt manželů Zapletalových. Tento fenomén oba okouzli natolik, že se rozhodli pro vlastní projekt na webu nadrazky.eu i sociálních sítích Facebook a Instagram. Samozřejmě to také znamená hodně cestování a poznávání nových míst i lidí. Dnes už mají v databázi přes tisícovku podniků přímo na nádražích nebo v jejich blízkosti.

ZAPÍCHNOUT VIDLE V JEDLOVÉ



Text a foto: Jakub Šafránek

Nádražní restaurace v Jedlové uprostřed Lužických hor je středobodem výletníků, cyklistů i poutníků ze široka daleka. A není to jen čarokrásným okolím vulkanické pahorkatiny.

„Já asi k moři nepotřebuju,“ prohlásí cyklistka a přemýšlivě upije z půllitru, který jí přinesl vysportovaný mladý muž těsně předtím, než začal obšírně vyprávět o plážích a velkoměstech, která plánuje v létě navštívit. „Víš, já jsem zapáchla vidle tady,“ dodá jakoby na vysvětlenou a mírným gestem volné ruky opíše půlkruhovou výseč kolem sebe. Ani kdyby jí člověk bral doslova, nemohl by se divit. Za zády jí obzor vyplňuje tvar ztepilého jasanu, který už desítky let stíní zahrádku a dětské hřiště patřící k přilehlé nádražní budově, která se jí nyní odráží v zrcadlových sportovních brýlích. A zatímco vlevo, tam na kraji lesa, prodlužující se stíny večerního

slunce pomalu skrývají bohatě osázený turistický rozcestník, po pravé ruce, tedy přibližně někde v trojúhelníku mezi vrcholy Jedlové, Stožce a pešůnkem s kolejem, se odehrává něco, kvůli čemu vykročil před nádraží i výpravčí. „Sluneční lázně,“ zní spokojeně zpod červené čepice, kterou si pro tuhle příležitost posunul mírně do týla. A nejde jen o červen, kdy se tihle dva cyklisté na nádraží v Jedlové potkali. „Tady je prostě krásně pořád,“ říká výpravčí, když si všimne, že se taktéž kochám zapadajícím sluncem. A ochotně se dá do vysvětlování, proč je právě v Jedlové krásně. Přijedte – samozřejmě vlakem – na jaře a užijte si voňavé a liduprázdné

lesy. V létě jsou zase ty nejlepší výhledy a taky největší houby. Podzim čaruje všemi barvami, protože navzdory názvu v okolí místo jedlí najdete i spoustu listnáčů, kterým navíc v posledních letech pilně prokousává cestu kůrovec. A zima? „Už to není co dřív, ale sněhu tady bývá stále ještě dost. Jen kdyby od půlky listopadu furt někdo nevolal, jestli už je to na běžky,“ dodává výpravčí.

Sen o restauraci

Uznejte, mít na takovém místě restauraci, to zní trochu jako sen. Ostatně i já jsem kdysi takový míval. Vím přesně, kdy mě napadlo. Bylo to na běžkařském výletu v boubínských lesích na Šumavě, když jsem na podobně

okouzujícím místě čekal s jedním přítelem na motorák v obci Lipka. I tady tváře lechtalo zapadající slunce, i tady kolem se bylo na co dívat. Jen ta restaurace na nádraží chyběla. „Tady bychom měli zahrádku, z okýnka kuchyně bychom turistům vydávali polívky a půllitry a mezitím bychom si s nimi vyprávěli o výletech i každodenních trablích. A večer, když by všichni vypadli, bychom se hádali o politice. Anebo si četli,“ říkali jsme si tehdy s mým partákem. Od té doby si na to čas od času vzpomene a s mrknutím oka si říkáme, že v důchodu, pokud se ho dožijeme, se do toho opravdu, ale opravdu pustíme. Jenže jak už to tak v životě bývá, ty nejlepší nápady už dávno někoho napadly. A taky už je někdo uskutečnil. Což se sice stále ještě nestalo v Lipce, ale právě tady, na nádraží v Jedlové uprostřed Lužických hor, se náš sen zhmotnil v nepopíratelnou skutečnost. Místní nádražní restaurace, kterou sice neprovozujeme my, ale někdejší dlouholetý výpravčí pan Hrdlička, je středobodem života na míle daleko.

Uhrančivé spojení

Jistě, turistické bedekry vás budou honit po skaliskách, hradech, rozhlednách, lesích, vyhlídkách i zříceninách, toho všeho je v okolí přešel. A určitě stojí za to je vidět (a sdílet, samozřejmě). Jenže skutečným cílem výletu pro nejednoho pocestného nebude Tolštejn, jehož sláva už dávno překonala ty nejambicióznější sny jeho někdejších šlechtických pánů. A nejeden turista zaváhá u rozcestníku, kde bude na výběr Jedlová (rozhl.) a Jedlová (ŽST). Důvod je navzdory všem těm povznášejícím místům v okolí veskrze přizemní. Jen málokterý výlet se totiž obejde bez toho, abyste na příhodném místě – samozřejmě po nějakém tom dechberoucím zážitku – svažili hrdlo, natáhli nohy a v klidu si uvědomili, jak dobře se vlastně máte. A kde jinde tak učinit než v nádražní restauraci? Ze které v ideálním případě po západu



slunce rovnou nastoupíte do vlaku a odjedete směrem k domácímu loži. Nádražka v Jedlové je pro tento účel jako stvořená. Pan (bývalý) výpravčí se suitou pomocníků pilně a vlídně nosí na stůl tradiční českou krmi, plzeňské i svijanské pivo a v případě rozvernějšího odpoledne či existenciálních zážitků i likéry destilérky z nedalekého Podluží.



Klábosení, diskutování a rozumování je zde na denním pořádku, stejně jako dostatek laviček pro introvertněji založené poutníky, kteří před šumem lokálu i přilehlé zahrádky upřednostňují němě rozjímání nad uhrančivou kombinací železnice a přírody. A tak snad jediný problém, na který nádražka v Jedlové naráží, představuje odchod. Jistě, přímo v lokále visí odjezdová tabule, která váš ujišťuje o tom, že i když zdejší nádraží má svoji největší železniční slávu už za sebou, tak odsud stále jezdí desítky vlaků denně, včetně rychlíků. Jenže nastoupit do nějakého, to už chce notnou dávku přemáhání. Nebo alespoň povinností, které na člověka čekají tam venku. To vše navíc komplikuje fakt, že v prvním patře nádražní budovy se nacházejí tři čerstvě zrekonstruované apartmány, které si lze přímo od pana Hrdličky pronajmout. Nebo v nich snad zapíchnout vidle?

Naším vlakem do Jedlové

Rychlíková linka Arrivy s označením R22 spojuje Kolín, lázeňské Poděbrady, Nymburk, Mladou Boleslav, Bakov nad Jizerou, Bělou pod Bezdězem, brány do Máchova kraje Bezděz, Doksy, Staré Splavy až do České Lípy nebo sklářského Nového Boru. Dál jede rychlíková linka krajiny CHKO Lužické hory přes Jedlovou, Rybníště, Krásnou Lípu až do hraničního Rumburku nebo Šluknova. V základní trase Kolín – Mladá Boleslav – Nový Bor jede rychlík od rána do večera každé dvě hodiny.

Vyzkoušeli jsme

Protivín

„Náš bývalý kolega, strojevodoucí Pavel Lukášek začal letos v červnu provozovat Nádražní restauraci v Protivíně přímo na vlakovém nádraží. S manželkou Anežkou nabízí domácí pizzy, nanuky, točené limonády a protivínské pivo, desítku i dvanáctku. Pizzu si můžete upravit podle svého přání, ale základní jsou šunková, krkovička ďábelská. Kromě toho tady dostanete grilovanou klobásu, nakládaný hermelín, utopence, zavináče nebo tousty. Do budoucna pan Lukášek chystá párky v rohlíku, hranolky se sýrem, smažený řízek a domácí polévku. Jak úžasná by byla donáška do našich vlaků!“

Martina Hronová



Písek

„Jelikož už na lince R26 jezdím od doby, co jí má Arriva, určitě bych doporučila jídelnu Pohoda na peróně v Písku. Ceny jsou na dnešní dobu skvělé a jídlo je také moc dobré. Je to taková klasická česká kuchyně, ale z nabídky si určitě vybere každý. Nabídku dávají na facebookové stránce každý den od pondělí do pátku. K obědu točená kofola a hurá pak znovu pracovat. Sezení mají i venku. Sice s výhledem na koleje, ale to se dalo čekat.“

Petra Tučková, průvodčí

Praha

„Je to tedy trošku luxusní nádražka, ale na lince R24 doporučuji restauraci Masaryčka přímo na Masarykově nádraží v Praze. Výborné jídlo, nádherný podnik, cenově takový zlatý střed.“

Lukáš, průvodčí z Rakovníka



PRVNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA U NÁS? NEJSPÍŠ V ROCE 1904

Text: Ondřej Kubala
Foto: Radek Vebr



Pravidelná autobusová doprava na území dnešního Česka píše svou historii už téměř 120 let. Jaké byly její začátky? Miroslav Klas se věnuje autobusové historii dlouhá léta. Vede Společnost pro veřejnou dopravu a spravuje web o západočeské Bezdrůžické lokalce.

Jaké jsou úplné začátky autobusové dopravy u nás?

Ty se odehrávaly na území dnešních Sudet. Všechno není zmapováno, záznamů se moc nedochovalo, ale zdokumentovaná je jako úplně první komerční linka v roce 1904 z Děčína do České Kamenice, o tři roky později z Mariánských Lázní do Karlových Varů a v roce 1908 zahájily elektrické podniky v hlavním městě provoz na první městské autobusové lince. A v té době vznikla i linka z Pardubic do Holic a dál do Bohdanče. Tu provozovaly tehdy státní pošty.

Pošta měla skutečně jednu z prvních autobusových linek?

Ano, pošta vozila zásilky a občas i nějakého cestujícího v dostavnících, a tak se to překlápilo i do prvních autobusů.

Ty ostatní linky nebyly poštovní?

Ne, to byli soukromníci. Zpravidla němečtí. S první dopravou začínaly často hotely, byl to většinou nějaký větší vůz, který vzal hosty od nádraží do hotelu a pak podle zájmu se nechal takový vůz pronajmout i na autokarovou dopravu do turistických center v okolí.

Čím se tehdy jezdilo?

Ty první autobusy byly spíš velká osobní auta, později pak přišly karoserie na podvozcích nákladáků, často právě z Německa.

Pak ale přišla první světová válka. Co se stalo s autobusovou dopravou během ní?

Téměř skončila, Rakousko-Uhersko na tom bylo dost špatně, co se týká zdrojů pro vojenské úsilí. Větší rozvoj linkové dopravy pak nastal až po roce 1919, když se ustálily poměry. Tehdy pošta opět v Československu zahájila větší autobusový provoz.

Mluvíme o poště, ale svou roli měly i linkové dopravě i Československé státní dráhy, pletu se?

Ty do autobusové dopravy vstoupily až o něco později. Zahájily provoz na linkách zejména v úsecích, kde se ještě před válkou plánovaly regionální tratě,

třeba z Plzně do Manětína a podobně. První světová válka ale znamenala tak zásadní změnu poměrů a rozvoj automobilismu, že bylo jasné, že další lokálky nemá smysl stavět. Proto na těchto trasách začaly jezdit právě ČSD se svými autobusy. Zezačátku fungovaly oba systémy, autobusy ČSD a pošty, vedle sebe. Až v roce 1933 byly všechny linky včleněny pod systém ČSD. A k tomu ještě jezdili také soukromí autobusoví dopravci. Ti byli po celém Československu.

Kde jezdilo za první republiky nejvíce autobusů?

Když se podíváte do historických linkových schémat, je patrné, že rozvoj linek se týkal hlavně vnitrozemí nebo okolí velkých lázeňských měst. Ale u soukromých linek je problém, že jejich existence byla často trochu poloilegální a nedochovalo se o nich příliš informací.

Když jsem byl malý, babička mi vyprávěla, že v okolí Nymburka jezdila nepravidelná doprava Narcis Podsedníček, jestli si to dobře vybavuji...

To je možné. Často se bohužel nedochovaly ani jízdní řády, občas pamětníci něco vyprávěli, občas se dá najít historický leták nebo zmínka v tehdejšímu tisku. Ne vždy měly pravidelný jízdní řád, jak říkáte. Když se sešlo hodně lidí, tak dopravce jel. Dráhy ani pošta neměly tyhle soukromníky moc v lásce, lezli jim do zelí. Často od nich šly stížnosti na fungování takových linek.

Jak zvládla autobusová doprava hospodářskou krizi 30. let?

Počty linek se překvapivě i v tomto období zvyšovaly.

Když se podíváme na dobu druhé světové války, zajímavé jsou přestavby vozidel na dřevoplyn...

S různými druhy pohonů se experimentovalo už od počátků motorizované dopravy. Dřevoplyn zažil největší rozvoj během druhé světové války. Všechn benzín šel wehrmachtu do tanků. První autobusy byly převážně benzínové, nafta se pak

do jejich pohonu dostala až po druhé světové válce. Během války se ale přesto jezdilo, hodně se držela městská a příměstská doprava v místech s velkým průmyslovým zájmem, vyrábělo se tehdy především na frontu. I autobusová doprava se musela přizpůsobit válečnému úsilí německé říše.

Po druhé světové válce pak přišlo zestátnění a vznik Československé státní autobusové dopravy (ČSAD). Jak dlouho po vítězném únoru vydrželi soukromníci?

Jen krátce. Po druhé světové válce ještě chvíli existovali, stejně tak autobusová doprava ČSD. ČSAD vzniklo rozhodnutím vlády v lednu 1949 a převzalo jak autobusy ČSD, tak vozidla a podnikání soukromých dopravců. Ti nuceně přešli pod nový národní podnik a stali se zaměstnanci.

Kdy vlastně zažila československá autobusová doprava největší boom? Bylo to právě se vznikem plánovaného hospodářství?

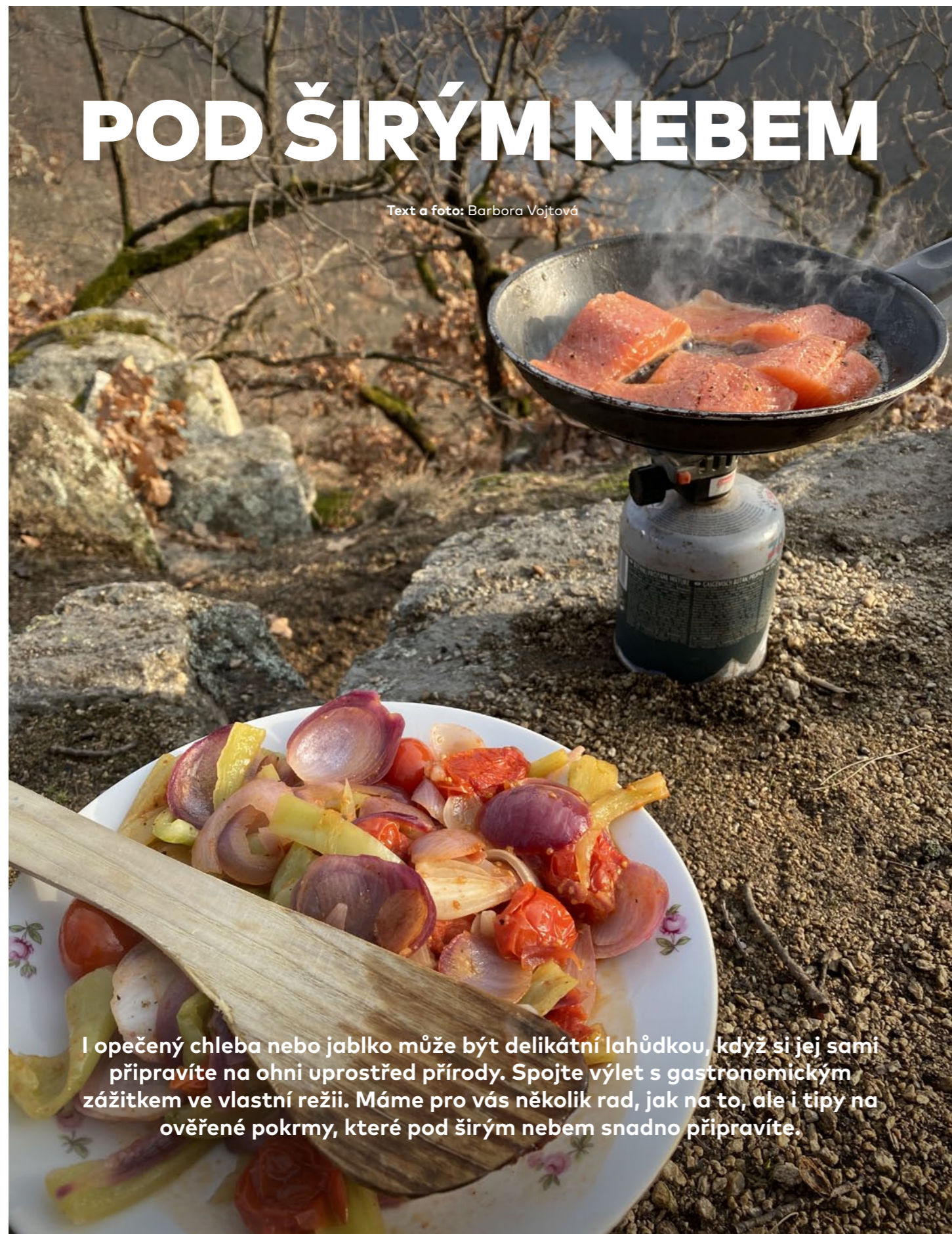
Co se týká venkova, tak je to jednoznačně v 50. a začátkem 60. let. Počet linek i spojů obrovsky narůstal každý rok. Já osobně pak považuji za vrchol autobusové dopravy až léta 80., kdy byl systém už ustálený co do plošného rozvoje, a naopak se tam zvedala kvalita a rozsah služeb.

Ale pak přišla už rychle sametová revoluce.

Ta znamenala samozřejmě změnu poměrů, v roce 1993 bylo státní ČSAD zprivatizováno do mnoha desítek menších dopravců autobusových i nákladních a dosavadní systém byl rozbořen. Devadesátá léta přinesla prostě jiný pohled na věc. V něčem to bylo k lepšímu, v něčem k horšímu. Když se podíváte do historie, třeba i na železnici, tak to jde vždycky ve vlnách a představa o tom, jak by měla vypadat ideální veřejná doprava, se pořád mění. Jsou období, kdy se pohlíží na všechno soukromé jako ideální řešení, pak se to ale v různé formě převádí pod státní správu, a po několika desítkách let se to zase dá soukromníkům. To platí i o dnešní době.

POD ŠIRÝM NEBEM

Text a foto: Barbora Vojtová



I opečený chleba nebo jablko může být delikátní lahůdkou, když si jej sami připravíte na ohni uprostřed přírody. Spojte výlet s gastronomickým zážitkem ve vlastní režii. Máme pro vás několik rad, jak na to, ale i tipy na ověřené pokrmy, které pod širým nebem snadno připravíte.



Sami si najdete a nasbíráte dřevo, rozděláte oheň a useknete proutek či větev, kterou seříznete tak, abyste na ni napíchlí dobrotu, kterou jste si s sebou přinesli v batohu. Tak začínají první gastronomické experimenty na k tomu určených ohništích v přírodě, kdy už vás pořád dokola nebaví jen studený chleba s paštikou a tatrunka. Když si navíc vyberete veřejné odpočívadlo s příjemným výhledem nebo kemp s ohništěm, požitek z jídla se minimálně zdvojnásobí. Příroda je totiž tou nejkrásnější a zároveň nejdobrodružnější kulisou, kterou si k jídlu můžete dopřát. Nehledě na to, že na čerstvém vzduchu vždy dost vyhládne, takže najednou i zdánlivě obyčejné jídlo dostane svůj nevšední labužnický rozměr.

Pokud vás tedy láká vyzkoušet si vaření pod širým nebem, pak do toho! Veřejných odpočíváků pro použití kartuše s hořákem či těch s vyhrazeným ohništěm je dost. Není se čeho bát. A zdaleka nemusíte zůstat pouze u topinky, opečeného jablka nebo špekáčků. Stačí špetka kreativity, správná příprava a také velká dávka ohleduplnosti a zodpovědnosti. Pak už můžete vyrazit na výlet, který dostane díky novým zážitkům zcela jiný šmrnc. Dáme vám tipy, jak na to, a také doporučení na jídla, která hradě zvládne každý. Nicméně na začátek mějte v hlavě klíčové pravidlo – místo, kde vaříte a jíte, musí po vašem odchodu zůstat ve stejném stavu jako při příchodu, ideálně ještě v lepším. Zkrátka aby si všichni, kdo odpočívali navštíví po vás, mohli užít jeho stejnou pohostinnost jako vy.

Jak se vybavit na vaření v přírodě

Záleží na tom, zda chcete vařit na ohništi, do kterého si sami nasbíráte dřevo, nebo na outdoorovém vařiči, se kterým vás nerozhodí ani sníh, déšť nebo vodou nacucané dřevo. Zvolme tedy jednodušší variantu – plynovou kartuš a vařič, které seženete

Klasika, co pohladí

Kotlíkový guláš

Ingredience: 2 lžíce sádla / 50 g slaniny / 2 cibule / 2 velká rajčata / 2 papriky / 400 g hovězího masa / 400 g brambor / 2 lžičky sladké papriky / dle chuti: pálivá paprika / pepř / sůl / pitná voda

Postup: Maso umyjeme a nakrájíme na malé kostky. Oloupeme cibuli, kterou si připravíme na kostičky, stejně jako slaninu. Do kotlíku dáme sádlo a přihodíme nakrájenou slaninu. Vařečkou neustále promícháváme a necháme slaninu do hněda proškvařit. Poté přidáme cibuli a mícháme, dokud nezesklovatí. Do kotlíku pak vhodíme maso, které zasypeme sladkou paprikou, špetkou i té pálivé, solí a pepřem. Vše promícháváme do té doby, dokud se maso lehce neoreutuje. Teprve poté přilijeme tolik vody, aby bylo maso kompletně ponořené. V ideálním případě přikryjeme kotlík pokličkou či talířem a necháme směs dusit. Mezitím si očistíme brambory a nakrájíme je na kostky. Stejně tak jako papriky a rajčata. Jakmile je maso v kotlíku relativně měkké, přidáme připravenou zeleninu a vše ještě trochu zalijeme vodou, jejíž část se z guláše mezitím odpařila. Nyní už jen za občasného míchání necháme bez pokličky provařit tak, aby veškeré suroviny byly měkké, popřípadě finálně dochutíme kořením, a poté servírujeme do hlubokých talířů. Podáváme s chlebem a můžeme navíc ozdobit několika kolečky čerstvé cibule.

v každém sportovním či outdoorovém obchodě. Pak už stačí přibalit jen několik věcí z toho, co máte doma v kuchyni. Vaření v přírodě totiž překvapivě téměř nic nestojí.

Výbava na vaření:

- ▶ plynová kartuš a vařič
- ▶ sirky nebo zapalovač
- ▶ hluboká pánev nebo hrnc
- ▶ vařečka a příbory
- ▶ talíře
- ▶ utěrka – klasická i papírová
- ▶ odpadkový pytel
- ▶ alobal pro zakrytí a udržení teploty
- ▶ ingredience



Ověřené tipy na menu

Fazole z plechovky s rýží

Doma si uvařte rýži, kterou ještě horkou nasypete do termoboxu. Pokud jej nemáte, dobře poslouží i termoska. Sbalte plechovku oblíbených fazolí, které už stačí v přírodě na pánvi jen ohřát. Doporučujeme hluboké talíře a lžíci.

Omeleta se sýrem a kečupem

Vajíčka si doma rozklepnete do uzavíratelné krabičky nebo do PET lahve. Nakrájejte zeleninu, houby či jině oblíbené ingredience, sbalte i pepř, sůl, kus másla. Nastrouhejte si dopředu i sýr a můžete přibalit také kečup. V tomto případě nezapomeňte na obracečku.

Smažený sýr s tatarkou a bagetkou

Sýr si doma obalte do dvojbalu, abyste měli jistotu, že na pánvi nevyteče, a vložte ho do krabičky s víčkem. Do malé lahvičky si přelijte olej, na kterém budete sýr smažit, a do krabičky nakrájejte čerstvou zeleninu. Sbalte také tatarku v pytlíku a bagetu.

Kuřecí špízy s hořčicí a chlebem

Doma si nakrájejte vše, co budete chtít napíchnout na špíz, na přibližně stejně velké kousky a vhodte je do mísy (doporučujeme: kuřecí maso, žampiony, zelenou papriku, cibuli, klobásku). Vše opepřete, osolte, zakápněte olejem a napíchejte na špízy tak dlouhé, aby se vám vedle sebe vešly na pánev. Vložte ingredience do krabičky, zavíčkujte ji a vezměte s sebou čerstvý nakrájený chléb, můžete i hořčici.



Kuřecí směs s topinkou

Doma si připravte kuřecí nudličky, které smícháte v jedné míse s oblíbenou zeleninou, popřípadě houbami, olejem, pepřem, solí a kari kořením. Vše vložte do uzavíratelné mísy a k tomu si nakrájejte starší chleba na plátky. Nezapomeňte na lahvičku s olejem, na kterém topinky připravíte.

Steak s bramborovými noky

Hovězí nebo vepřový steak si připravte doma a vezměte jej s sebou do krabičky. Nezapomeňte vzít vodu na bramborové noky, které v ní jen během několika minut uvaříte. Do lahvičky si připravte olej, na kterém steaky uděláte, a nezapomeňte ani na sůl a pepř pro jejich dochucení.



Kreslí a píše: Nikkarin

POMŮČKA: ALJZ, IKAT IŠEK, UK	UMĚLÁ HMOTA	3. TAJENKA	NÁZEV ZNAČKY DUSIKU	SLONÍ ZUB	*	NÁDOBA NA SMAŽENÍ	HLEN	INICIÁLY HERCE PRACHAŘE	STYL	HALDA	KOLEM	*	SPZ BŘECLAVI	KTERÝŽTO	4. TAJENKA	AVIVÁŽNÍ PŘÍPRAVEK
DOMÁČKY FRANTIŠEK					HAFAN ZNAČKA PRAČEK							BABIČKA ODLIŠNĚ				
VOJENSKÁ HODNOST																
JMÉNO SPISOVA- TELE McBAINA			MINULÉHO ROKU NABITÝ ATOM					DIVADELNÍ ZÁVĚS					POPĚVEK PŘEPAD TEKUTINY			
THAJSKÉ PLATIDLO				HRANICE KOV				DVORANA					DVOJICE CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO			
ČESKÝ PROZÁIK															2. TAJENKA	MALÝ OLTÁŘ
JIHNOUTI					NĚJAK (slovensky)	PROMYŠ- LENÉ JEDNÁJÍCÍ ČLOVĚK										
*	KOŘALKA	BARVENÍ TEXTILU 1. TAJENKA														
MODŘIDLO										ČASNÁ	*	MYŠLENKA	ODVĚTVÍ ČIVA			
FRAN- COUZSKY „NE					ŽLUTOHNĚ- DÁ BARVA CITOSLOV- CE RYTMU			DRUH PAPOUŠKA KAKADU					ŽABÍ SKŘEK SPOJKA			
INICIÁLY AUTORA OPERY RUSALKA			ODVĚTA INICIÁLY REŽISÉRA LIPSKÉHO					ŽENSKÉ JMÉNO SPZ TŘEBÍČE					NÁZEV PÍSMENE ZKRATKA STÁTU			
BOJUJÍCÍ PROTI VMĚŠO- VÁNÍ																
NĚMECKÁ ŘEKA					PLÍSNIVÝ								ASIJSKÝ STÁT			

Správné řešení tajenky v minulém čísle: EXPRESS PRAHA MOST LITVÍNOV HOLEŠOVICE. Výhercem je Zdeněk Němec z Kolína. Znění nové tajenky vám pošleme nejpozději do 31. 10. 2022. Adresa: arrevue@arriva.cz.
Vylosovaný výherce obdrží balíček reklamních předmětů Arriva a poukázku na nákup na letní vaření na ohni v hodnotě 500 Kč.

T-Mobile nebo O2?

U nás je možné obojí!
Podívejte se na srovnání našich zaměstnaneckých tarifů.

O ₂ Family							
Tarif	FAMILY Start	FAMILY 1,5 GB	FAMILY 4 GB	FAMILY 8 GB	FAMILY 12 GB	FAMILY 20 GB	FAMILY 40 GB
Měsíční paušál	109 Kč	399 Kč	449 Kč	499 Kč	549 Kč	649 Kč	749 Kč
Data	500 MB	1,5 GB	4 GB	8 GB	12 GB	20 GB	40 GB
Volné minuty do všech sítí v ČR	30	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
Volné SMS do všech sítí v ČR	—	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
Volání a SMS do sítě O2	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
O2 volání a SMS do ostatních sítí	1,50 Kč	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně

T...							
Tarif	Start 150	1 GB Plus	4 GB Plus	8 GB Plus	12 GB Plus	Neomezeně XL	Neomezeně 5G L
Měsíční paušál	227,50 Kč	350,00 Kč	402,50 Kč	472,50 Kč	542,50 Kč	656,25 Kč	806,25 Kč
Data	1 GB	1 GB	4 GB	8 GB	12 GB	15 GB plnou rychlostí poté 10 Mb/s	40 GB plnou rychlostí poté 20 Mb/s
Volné minuty do všech sítí v ČR	150	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
Volné SMS do všech sítí v ČR	150	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
T-Mobile volání do ostatních sítí	2,45 Kč	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně
T-Mobile SMS do ostatních sítí	1,05 Kč	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně	neomezeně

Více informací najdete na našem Arrivanetu.



**Chcete mít přehled
o všech novinkách?
Sledujte nás
na sociálních sítích!**

www.arriva.cz



arriva
a DB company