

# ARRIVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2023

## Rozhovor

**Zdeňka Kmochová:**

V životě jsem nebyla  
tak spokojená  
s dopravcem  
jako teď

## Téma čísla

# ARRIVA EXPRESSY

 **arriva**  
a DB company





### Než vyjede vlak

Strojvedoucí přichází k vlaku 45 minut před vyjetím, průvodčímu stačí dvacet minut. Co všechno musí před samotnou jízdou udělat?

8



### Arriva Expressy

Jsou krásné a můžete je potkat na třech linkách v Česku. Arriva Expressy jsou bezesporu tím nejlepším, co cestujícím nabízíme.

10



### Rozhovor

Zdeňka Kmochová je už 13 let ředitelkou společnosti POVED, organizátora Integrované dopravy Plzeňského kraje.

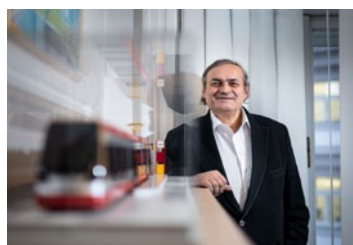
16



### S Léňou na kolejích

Kromě průvodčí je Lenka Cerhová taky scenáristkou, kameramankou a herečkou v jedné osobě. Její videa mají i 1,5 milionu zhlédnutí.

22



### Patrik Kotas

„S erťákem jsem jezdil každý den, líbily se mi jeho harmonické tvary, kulaté čelní sklo a světla jako oči,“ říká designér Patrik Kotas.

26



### Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v rukách držíte další číslo našeho firemního časopisu. Chtěli jsme vám v něm předat i informace o výběrových řízeních ve Středočeském kraji. To však není ani v době posunutého vydání časopisu uzavřeno a potvrzeny jsou teď jen výsledky první vlny, i když smlouvy podepsány ještě nejsou. Proces je to náročný. A náročný bude i ve chvíli, až padne definitivní verdikt. Čekání na něj není pro nikoho příjemné, protože přicházíme o pocit jistoty, který jsme doteď měli.

V některých lokalitách budeme muset své pozice pravděpodobně vyklidit, ale nemusíte se bát, práce v Arrivě je a bude – počítáme s vámi. O tom ještě budeme mluvit a jednat, až bude vše definitivní. Zatím mi dělá radost úspěch v první vlně a také na dalším kousku kolejí v naší republice, na Plzeňsku, kde to bude skvělé propojení s naší autobusovou flotilou a její doplnění. Nadšený jsem i z našeho vítězství v rozstřelu mezi železničními dopravci, které se rodí na jihu Moravy.

Slunce už láká ven do přírody a k venkovním aktivitám. Užijte si je a mějte dobrou náladu.

**Daniel Adamka**  
generální ředitel skupiny Arriva



### Milé kolegyně, milí kolegové,

příchod jara se nabízí jako vhodná příležitost k zahájení nových předsevzetí, které nás budou motivovat a naplňovat radostí. V tomto vydání ArRevue se věnujeme i tématu péče o naše zdraví, konkrétně závislosti na tabáku a škodlivosti kouření. Přinášíme užitečné informace, jak můžeme s touto závislostí úspěšně bojovat, jaké dopady má kouření na naše zdraví a jak mohou jednotlivci i celé kolektivy přispět k vytvoření zdravého a příjemného pracovního prostředí. Věříme, že vám článek pomůže při rozhodování. Budeme rádi, když se s námi podělíte o své úspěchy v boji s cigaretou.

Přeji nám všem vítězství ve všech výzvách, které život přináší a které si stanovíme. Věřte v sebe a své schopnosti, ať se nám společně daří úspěšně plnit naše poslání.

Přeji vám krásné jarní dny, plné nových zážitků a pozitivní energie.

**Lucia Kunešová**  
personální ředitelka skupiny Arriva

# JAROSLAV HOMOLA

## Provozně technický ředitel moravské části Arriva autobusy

Text: Tomáš Wehle  
Foto: archiv Jaroslava Homoly

### „Obdivuji každého našeho řidiče a vážím si ho,“ říká v rozhovoru Jaroslav Homola.

**Šéfujete stovkám řidičů autobusů. Máte sám řidičský průkaz skupiny D? Mám. Dříve jsem v případě potřeby vypomáhal i jako řidič na pravidelných linkách, i dnes rád sednu za volant, pokud je potřeba. Kvůli pracovnímu vytížení většinou už jen při převozu nových vozidel z výrobního závodu nebo vozů do servisu a z něj.**

**Čeho si na šoférech nejvíce vážíte? Práce řidiče autobusu byla vždy velice náročná a každým rokem je náročnější. Na jedné straně je rostoucí hustota provozu, na druhé poměrně přísné smlouvy s objednateli dopravy. A mezi tím jsou cestující, kteří očekávají, že je naši řidiči dopraví do cíle cesty včas a hlavně v pořádku. Obdivuji každého našeho řidiče a vážím si jich, že i za těchto podmínek a mnohdy velice stresových situací se chovají jako profesionálové, kteří každý den přebírají odpovědnost za stovky cestujících a snaží se dělat svoji práci na sto procent.**

#### Máte dostatek řidičů?

Je všeobecně známo, že řidiči a zejména řidiči autobusů jsou nedostatkovým zbožím napříč Evropou, a proto jsem nesmírně rád, že v moravské části Arriva autobusy se situace poměrně výrazně zlepšila. Je to nejenom díky krokům vedení společnosti, ale i díky práci



### „Práce řidiče autobusu byla vždy velice náročná a každým rokem je náročnější.“

personálního oddělení a každého manažera provozní oblasti, kteří dokážou při pohovorech zájemce o práci řidiče autobusu zaujmout a přesvědčit do té míry, že rozšíří naše řady. Proto jsme schopni vypomáhat i v české části firmy, kde je situace méně příznivá.

#### Jak vypadá váš typický pracovní den?

Velmi zkráceně se každý den snažíme o udržení provozuschopného počtu autobusů, které nasazujeme na jednotlivé linky tak, abychom zajistili plnění aktuálních smluv na dopravní obslužnost. Každý den se musíme potýkat s řadou problémů, jako jsou technické závady vozidel, nehody, problémy s dodavatelem služeb, ať už se jedná o jejich kvalitu, včasnost a v neposlední řadě jejich cenu. V poslední době také narážíme na nedostupnost náhradních dílů. Toto všechno samozřejmě probíhá ve spolupráci s jednotlivými manažery provozních oblastí. Každý den jsem s nimi v kontaktu a společně hledáme

cesty, jak tyto mimořádné situace vyřešit, aby měly co nejmenší dopad na cestující a na objednatele dopravy.

#### Jak velký provoz řídíte?

V tuto chvíli se moravská část Arriva autobusy skládá ze šesti oblastí, a to Olomouc, Přerov, Šumperk, Jeseník, Třinec a Zlín. Dopravu v těchto oblastech zajišťuje zhruba 400 vozidel a 720 řidičů.

#### Jak náročná byla loňská fúze společností Arriva Morava a Arriva Východní Čechy?

Pro všechny to byla věc, se kterou nikdo z nás, tedy z tehdejší Arrivy Morava, neměl žádné zkušenosti. Samozřejmě jsme z toho měli obavy. I přesto, že obě firmy měly řadu podobných postupů a procesů, ukázalo se, že jejich spojení bylo mnohdy mnohem náročnější, než se na první pohled mohlo zdát nebo jak se očekávalo. Máme za sebou více než rok intenzivní práce, během které se musely sjednotit veškeré činnosti na všech odborech. V žádném případě ale nemůžeme považovat fúzi za ukončenou.

#### Jak dlouho jste u Arrivy?

Do firmy jsem přišel v roce 2004 na pozici provozní technik, předtím jsem pracoval sedm let v mezinárodní kamionové dopravě ve firmě Connex Morava. Na pozici provozního ředitele jsem zhruba od poloviny roku 2018. Od ledna stejného roku jsme začali zajišťovat dopravní obslužnost v Olomouckém kraji na základě nově vysoutěžených kontraktů.

#### Čeho byste chtěl v Arrivě dosáhnout? Kde se vidíte za 10 let?

Z mého profesního vývoje je zřejmé, že doprava je moje srdeční záležitost. Proto bych především přál firmě, aby dokázala udržet, nebo dokonce rozšířit pole své působnosti a udržela se na trhu i v budoucnu.

#### Co děláte ve volném čase?

Největší část volného času mi asi vyplňují motocykly. Nejraději jezdím na závodním okruhu, ale také je renovuji a rád se „vrtám“ ve všem, co voní benzínem. Když si potřebuji odpočinout od lidí, zavřu se do dílny a tam si zašpiním ruce. Skvěle si při tom odpočinu. Kromě toho mám rád sport, a to jak v zimě na lyžích nebo bruslích, tak v létě především na kole nebo na delších túrách se svým psem.



## Výběr dopravců ve středních Čechách stále běží



Jedna z největších a nejsledovanějších soutěží na provozovatele autobusových linek je stále v běhu. Středočeský kraj společně s Prahou vybírají dopravce na deset let, kteří podle nových smluv vyjedou 1. prosince příštího roku. Otevřená soutěž proběhla ve čtyřech vlnách, ve kterých se podávaly nabídky většinou na osm až deset oblastí, na něž bylo území kraje rozděleno.

### Obhajujeme polovinu výkonů

Předložené nabídky dopravců se hodnotí na základě nejnižší nabídkové ceny. Kvalita a úroveň služeb jsou zajištěny v zadávacích podmínkách jednotným standardem kvality Pražské integrované dopravy (PID), proto nejsou podle kraje potřebná další hodnotící kritéria, která by například zohledňovala bezbariérovost dopravy, vybavenost autobusů a další požadavky objednavatelů. Autobusy budou muset být klimatizované a přístupnější pro méně pohyblivé osoby, kočárky nebo vozíky. Novinkou mají být podle záměrů objednavatelů třeba sčítací rámy ve dveřích pro přehled o počtech cestujících nebo nasazení nízkoemisních a bezemisních vozidel. „Ve Středočeském kraji jsme jedním z největších dopravců a obhajujeme polovinu výkonů, což není jednoduchá pozice, protože konkurence nikdy nespí,“ říká náš generální ředitel Daniel Adamka.

Rada a zastupitelstvo kraje v tuto chvíli potvrdily výsledky v první vlně označené písmenem A. Ještě než dojde k podpisu smluv, musí výsledek schválit také pražští radní, protože část výkonů se soutěží společně s hlavním městem. „V první vlně jsme byli úspěšní na Kladensku a Hořovicku. Bohužel se nám nepodařilo obhájit provoz v oblasti Mnichovohradištska, což mě mrzí, ale takový je život. A jako v jiných krajích i ve středních Čechách si budeme muset na soutěže mezi dopravci zvyknout,“ říká Daniel Adamka. Velkou oblast Kladenska a Hostivicka budou tedy obsluhovat naše autobusy pod hlavičkou ČSAD MHD Kladno a uspěli jsme také v provozním souboru Hořovicka. Teď se čeká na podpis



smluv. V ostatních vlnách není v tuto chvíli, kdy vychází časopis, o výběru dopravců definitivně rozhodnuto. „Podle nových smluv vyjedeme za rok a půl a je před námi hodně přípravných prací a jednání se zaměstnanci i partnery, aby vše k 1. prosinci 2024 klaplo tak, jak si přeji – bez potíží,“ dodává Daniel Adamka.

### Nový kabát vyzkoušen

V době čekání na konečné výsledky ale rozhodně nezahálíme a už teď se na nové podmínky smluv připravujeme. Jednou z těch nejviditelnějších je barevný vzhled autobusů. Z naší tyrkysové barvy, ale i červené nebo bílé a z původní „pidové“ trikolory se musí všechny autobusy převléknout do nových barev PID se svislými červeno-kremovými pruhy. V oblasti Berounska a Příbramska jsme si přebarvení prvních autobusů do nového kabátu už vyzkoušeli. „Autobusy polepujeme tak, aby nebylo poznat, jestli se jedná o lak, nebo o fólii, a zatím se to daří,“ přibližuje Dominik Škach, který má u nás na starosti marketing a aktuálně také přeměnu středočeských autobusů do nových barev. „V plánu máme takto převléknout až tři stovky autobusů v různých původních barvách i různých velikostech a značek. Je to náročný proces, ale věřím, že to zvládneme. První zkoušky už máme za sebou a tempo přeměny teď nabere na obrátkách. Do konce roku bychom mohli mít stovku přebarvených autobusů,“ říká Dominik Škach.

## Uspěli jsme na kolejích v Plzeňském kraji



**Naše vlaková flotila se brzy rozroste, tentokrát ale ne o jednotky motorové, nýbrž elektrické. Budou sice také modré, ale v tmavším odstínu, než jsou naše barvy, a v kombinaci se žlutou a bílou.**

Od letošní změny jízdního řádu v neděli 10. prosince totiž převezmeme provoz na lince P1 na trase Horažďovice předměstí – Plzeň – Pňovany v Plzeňském kraji. „Jsem rád, že jsme zvítězili v otevřené soutěži na provoz elektrických vlaků na této lince. Je před námi ale hodně práce a navíc i jeden unikát, který si vyzkoušíme jako první v republice,“ říká Jiří Nálečka, ředitel společnosti Arriva vlaky, a pokračuje: „Od Českých drah převezmeme a odkoupíme devět jednotek, které na této lince v současnosti jezdí. Byly totiž pořízeny s pomocí evropských dotací a právě jejich podmínkou

byla soutěž na provozovatele vlaků, v níž jsme uspěli. Převod vlaků nakoupených za dotace na jiného dopravce zatím nikdo v republice neprovedl.“ Cestující změnu dopravce poznají snad jen podle stejnkroje strojvedoucích, průvodčích a pokladních. Na lince totiž budeme provozovat dvouvozové RegioPantery řady 650, které tady jezdí už pátým rokem. Jsou klimatizované, nízkopodlažní a cestujícím nabízí připojení k internetu, zásuvky na dobíjení elektroniky nebo informační systém. Do našich řad budeme přijímat dvacítku strojvedoucích, dvacítku průvodčích a také dozorců, komandující nebo pokladní. Na pěti místech totiž budeme provozovat také pokladny, konkrétně jde o stanice Blovice, Nepomuk, Plzeň – Jižní Předměstí, Plzeň hlavní nádraží a Starý Plzenec.

Linka P1

Horažďovice předměstí – Plzeň – Pňovany



## Ojedinelý autobus i elektrobuses v Chrudimi



Osm autobusů značky SOR, které vozí cestující na linkách MHD Chrudim, dostalo zjara posilu v podobě autobusu s označením Škoda MD9 LE E6. Jde o původně předváděcí vůz, který má délku 9,5 metru, a řadí se tedy mezi ty menší v naší flotile. Tuto zvláštní posilu na chrudimských linkách MHD doplnil koncem dubna další vůz SOR EBN 10,5. A ne ledajaký. Kromě toho, že je tichý, nízkopodlažní, klimatizovaný a bílý, navíc jezdí na elektřinu. Chrudim je tak dalším městem, kde provozujeme na městských linkách elektrobuses. Vůz, který posledních pět let sloužil v Krnově, jezdí převážně na linkách číslo 1 a 3 a na jedno nabití dokáže ujet až 140 kilometrů.



„Elektrobuses prošel omlazovací kúrou a v Chrudimi je, dalo by se říct, zkušebním jezdcem, abychom dokázali společně s radnicí vyhodnotit provoz elektrických vozů ve městě,“ vysvětluje jeho nasazení Václav Gabriel, provozně-technický ředitel společnosti Arriva autobusy. Elektrobuses se 180 kusy lithium-iontových článků dobíjíme v zázemí našeho depa, kde jsme kvůli němu nechali vybudovat přípojku pro přenosnou nabíječku. Bílý elektrobuses s výrazným polem chrudimské městské dopravy dokáže převést až osmdesátku cestujících.



## Naše humanitární pomoc zamířila na Ukrajinu



Před koncem loňského roku jsme se zkontaktovali s českým velvyslanectvím na Ukrajině a nabídli jsme humanitární pomoc v podobě našich nevyužitých autobusů, které by mohly pomoci s přepravou cestujících v ukrajinských městech. Zástupci podniku Dnipro Electrotransport si vybrali dva nízkopodlažní autobusy v městském provedení, které už nepotřebujeme. Jsou to sice starší vozy, ale v dobrém technickém stavu, a tak mohou ještě posloužit tam, kde je to potřeba.



„Darovali jsme dva nízkopodlažní červené autobusy SOR NB 12, které dříve jezdily v Chrudimi a Třinci na linkách MHD,“ popisuje vozy Jindřich Poláček, ředitel Arrivy autobusy, a pokračuje: „Autobusy odvezli naši řidiči. Celý proces ani samotná cesta, dlouhá přes 650 kilometrů, nebyly jednoduché, ale nakonec jsme to zvládli. Všem, kteří pomáhali a na celém projektu pracovali, patří upřímné díky,“ uzavírá Jindřich Poláček.

## Sedm řidičů získalo prestižní ocenění IRU



Sedm našich řidičů, kteří pro nás jezdí už dlouhou řadu let ve východních Čechách a na Moravě, bylo oceněno Mezinárodní unií silniční dopravy. Slavnostnímu předání prestižního ocenění IRU Diploma of Honour 2022 předcházela naše nominace. Přítom získat tento diplom není jen tak. Nominovaný řidič musí držet volant v ruce alespoň 20 let a zároveň musí bez závažných nehod nebo jiných přestupků ujet jeden milion kilometrů. Ocenění může obdržet jen jednou za život.

Z rukou ředitelky královéhradeckého regionálního pracoviště ČESMAD Jany Slámové ho získal třeba náš řidič Oldřich Vašata. Pracuje u nás už 27. rokem a cestující vozí hlavně na dálkových linkách z Krkonoš do hlavního města a občas vypomáhá i za volantem našeho elektrobusu na linkách MHD Trutnov. V okolí Chrudimi pak jezdí i další náš řidič, který dostal diplom IRU, František Kušička. Oceněn byl i Tomáš Bršlica, který sedí za volantem autobusu už od roku 1993 a vozí cestující Arriva Expressu na trase z Olomouce přes Prostějov do Brna. Čtvrtým oceněným řidičem je Petr Navrátil, kterého znají školáci i dospělí na lince Šumperk–Ostrava. S elektrobusem vládne ulicím Třince na linkách zdejší MHD Bronislav Kohout, který jezdí jako profesionál už 31 let. Diplom za milion kilometrů bez nehody a bez přestupků získal z rukou Jany Slámové i Tomáš Vodička, který řídí autobus už 41. rokem a nejčastěji vozí cestující na lince 107 MHD Přerov. Posledním řidičem, který dostal ocenění IRU, je Miroslav Chuděj. Profesionálním řidičem je už od roku 1978, jezdí tedy úctyhodných 45 let. Cestující se s ním svezou na našich linkách v okolí Jeseníku a kočárují i elektrobusem k Priessnitzovým lázním. Pánové řidiči, děkujeme, že u nás pracujete a děláte čest své profesi!

## Službu Lékař 24/7 nahrazují Dny zdraví



Snažíme se, aby nabídka našich zaměstnaneckých benefitů byla pestrá a lákavá. V loňském roce jsme přidali další, kterým bylo poskytování online lékařské podpory.

„Bohužel ho za rok fungování využilo jen několik málo zaměstnanců, což mě mrzí, protože mít na telefonu ráno, v poledne i v noci odborníka na srdce, kůži, pohybový aparát, vlastně na celé tělo, není mezi zaměstnavateli běžné. Přesto jsme se po dlouhých úvahách rozhodli, že tento benefit nebudeme dál podporovat. Finanční prostředky, které jsme do něj vkládali, využijeme na jiné alternativy, které budou posilovat naše zdraví. Na provozovnách se teď můžete setkat s konkrétní nabídkou Dnů zdraví zaměřených na kontrolu mateřských znamének nebo oční vyšetření,“ vysvětluje důvody rozhodnutí naše personální ředitelka Lucia Kunešová. Služba Lékař 24/7 skončila k poslednímu květnu.



# NAŠE PROVOZOVNY

Arriva je jednou z největších dopravních společností v Evropě. Ve 13 evropských zemích zaměstnává přes 40 tisíc lidí a ročně přepraví více než 1,2 miliardy cestujících. Podívejte se, kolik řidičů a vozidel máme ve všech našich provozovnách autobusů.



	Řidiči	Vozidla
<b>ARRIVA CITY</b>		
Malešice	171	104
Teplice	124	65
Satalice	91	54
Jílové u Prahy	73	52
Neratovice	31	17
<b>ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY</b>		
Příbram	145	96
Plzeň	121	67
Kosmonosy	115	90
Králův Dvůr	67	48
Zličín	65	35
Hořovice	58	38
Domažlice	58	49
Klatovy	57	43
Dobříš	53	37
Sedlčany	42	30
Tachov	33	29
Sušice	32	23
Stříbro	28	22

	Řidiči	Vozidla
<b>ARRIVA AUTOBUSY</b>		
Zlín	103	73
Přerov	94	55
Chrudim	85	72
Olomouc	78	43
Prostějov	77	39
Šumperk	74	47
Jeseník	73	37
Chotěboř	68	73
Čáslav	66	74
Třinec	64	33
Hranice	44	21
Zábřeh	41	28
Mohelnice	36	23
Litovel	34	20
Svoboda nad Úpou	26	24
Nový Jičín	6	7
<b>ČSAD MHD Kladno</b>		
Kladno	337	191
<b>Celkem</b>	<b>2670</b>	<b>1759</b>





Text: Helena Dostalová  
Foto: Daniel Hamerník

# NEŽ VYJEDE VLAK

Když jsme se strojvedoucím **Emilem Kaniou** a průvodčím **Riccardem Cucchiarinim** obcházeli jednotku Siemens 642 Desiro s cílem vypravit ji na cestu, byla zima a foukalo. Jenže počasí se neptá a především strojvedoucího čeká řada úkonů. K vlaku tak přichází 45 minut před vyjetím, průvodčímu stačí dvacet minut. Co všechno musí před samotnou jízdou udělat? Podívejte se s námi.



**1.** Po vstupu do jednotky kontroluje strojvedoucí teplotu a množství chladicí kapaliny. Aby bylo možné vlak nastartovat, musí teplota dosáhnout 20 stupňů.



**2.** QR kódy v kabině vlaku slouží strojvedoucím ke sledování závad a jejich oprav. Pomocí QR kódu se zadávají také informace o jednotce při odstavení vozidla.



**3.** Externí zdroj, na který je vozidlo zejména v zimních měsících napojeno, chrání kapalinu před zamrznutím a zahřívá vlak na provozní teplotu.



**4.** Před jízdou i po jejím skončení kontroluje strojvedoucí množství provozních kapalin, tedy hydraulický olej, naftu nebo vodu. Na jednotce jsou dva agregáty, proto ho vše čeká dvakrát.



**5.** Hladina motorového oleje se určuje podobně jako u automobilu. „Měrka je ale mnohem delší, tak musím dávat pozor na projíždějící vlaky,“ směje se Emil Kania.



**6.** Tento vlak tvoří pouze jedna jednotka, proto strojvedoucí hlídá jen důkladné zakrytí spřáhla, aby se do něj nedostala voda nebo sníh. Pokud se během cesty připojuje, testuje také jeho funkčnost.



**7.** Ve chvíli, kdy je vlak dostatečně zahřátý, aby se mohl nastartovat, může být odpojen od externího zdroje a strojvedoucí se přemísťuje k dalším kontrolním bodům v kabině.



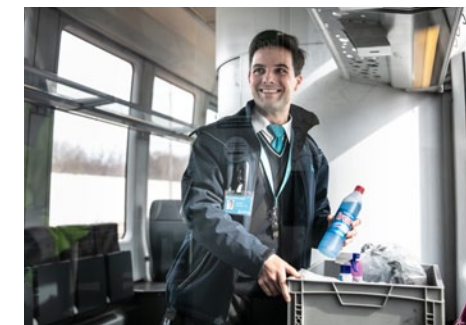
**8.** Menu na ovládacím panelu je v němčině. Strojvedoucí se tak jednotlivá hlášení o tlaku, brzdách a celkovém stavu vlaku musí naučit nebo využívá překladač nainstalovaný v mobilu.



**9.** Po nastartování čeká strojvedoucí na to, až vystoupá tlak v brzdovém a napájecím potrubí na požadovanou hodnotu. Mezitím zkontroluje interiér vlaku.



**10.** Po natlakování přichází simulací jízdy na řadu test brzd, včetně záchranné a brzd u cestujících. Po této zkoušce je jednotka připravena k jízdě.



**11.** Průvodčí má za úkol zkontrolovat nejen sebe a vše, co potřebuje ke své práci, ale také čistotu vlaku. Doplnuje hygienické potřeby na toaletách a případně prostředky na úklid.



**12.** Kromě digitálního informačního systému slouží cestujícím i papírové ukazatele směru a cílové stanice, případně další informační tabule. Také ty má na starosti průvodčí.



# ZA ÚSPĚCHEM ARRIVA EXPRESSŮ STOJÍ HLAVNĚ ŘIDIČI

Text: Ondřej Kubala  
Foto: Radek Vebr, Arriva

**Arriva Expressy na lince do Teplic obstály v té nejtěžší zkoušce, když na stejnou trasu vstoupili hned dva konkurenti najednou. Loajalita zákazníků byla však neuvěřitelná – zůstali u nás, a tak konkurenti nakonec vyklidili pole. Co za tím bylo a jaké čekají Arriva Expressy novinky?**

Jsou krásné, jsou dálkové a můžete je potkat na třech linkách v Česku. Zatím. Arriva Expressy jsou bezesporu tím nejlepším, co cestujícím v autobusové dopravě nabízíme. Na Moravě se s nimi můžete svézt mezi Brnem a Olomoucí, v Čechách pak na linkách z Prahy do Mostu a Litvínova nebo z Prahy do Teplic. Linka Brno–Přerov nepřežila dobu covidu a s jejím návratem už nepočítáme. Naopak linka do Olomouce má svou stálou klientelu, daří se jí a právě teď se řeší, zda její provoz od září ještě neposílit.

#### Co zažijete na palubě

Není však Arriva Express jako Arriva Express. Letos začaly jezdit pod tímto označením i autobusy z Bělehradu do Prahy. Ty však zajišťuje srbská Arriva a s českými

Arriva Expressy má mezinárodní linka společný jen název. Co vlastně zažije cestující, když nastoupí do některého z tuzemských Arriva Expressů? Bude mít cestou k dispozici připojení k internetu, zásuvky na dobíjení elektroniky, klimatizaci, toaletu, sklopné pohodlné sedačky, které je možné mírně vysunout i do uličky, a za volantem bude pan řidič. S košilí a kravatou, což je dnes v autobusové dopravě stále vzácnější. Pro dobrý pocit cestujících je to však velmi důležité. Koncept Arriva Expressů je postaven na rychlém a velmi častém spojení metropole s menšími městy, jež jsou vzdálené zhruba do hodiny jízdy. Autobusy jsou pak třinápravové, s vyšší kapacitou, aby zvládly hlavně ve špičce převézt co nejvíce cestujících. Do Teplic jezdí Scania

Irizar s 63 místy, na lince z Prahy do Litvínova a na moravské lince Brno–Olomouc jsou zatím Many pro 59 cestujících. To se ale brzy změní. V červnu převezmeme pět nových Scanií a další čtyři na přelomu září a října. Zamíří právě na tyto linky, kde nahradí stávající Many. Ty však flotilu Arriva Expressů neopustí úplně. Zůstanou k dispozici na posilové spoje a také budou určeny pro linky, kam budeme jako Arriva teprve vstupovat. Dnes čítá flotila Arriva Expressů patnáct autobusů (deset Manů a pět Scanií). Nově přibude devět Scanií, bude jich tak celkem čtrnáct. A nejméně čtyři Many si pro tyto spoje dál necháme. Zmíněné cílové stanice jako Olomouc, Litvínov, Most nebo Teplice nejsou zdaleka poslední. Právě teď uvažujeme o zhruba deseti nových



destinacích, kde by mohly Arriva Expressy dobře fungovat. Plány moc prozrazovat nemůžeme, konkurence nikdy nespí, ale jako první na mapu těchto linek přibudou města Chomutov a Jirkov.

„V úvahu připadají především nové linky z Prahy a Brna do všech směrů. Pro Arriva Express jsou ideální spojení do sto kilometrů a 60 až 90 minut jízdy. Zajímavé jsou pro nás oblasti, kde žije osmdesát až sto tisíc cestujících,“ říká Jiří Staněk, který je manažerem obchodu Arrivy a má rozvoj Arriva Expressů na starosti.

Ovšem například mezi Prahou a Plzní nebo Prahou a Českými Budějovicemi prostor pro Arriva Expressy není, tady přebírají cestující stále rychlejší vlaky, kterým už není příliš možné konkurovat autobusem na dálnici. Stejně tak nejsou pro Arriva Expressy zajímavé trasy, kde jezdí dotované spoje, které objednávají kraje a platí v nich integrované jízdné. To je příklad spojení Prahy a Mladé Boleslavi.

## „Nejvíce jízdenek prodáváme na internetu v e-shopu, na druhém místě jsou pak prodeje v aplikaci.“

Možná by se ale mohla nabízet otázka, proč dálkové linky z Prahy do Krkonoš nejsou také Arriva Expressy? Má to svůj důvod, Arriva Expressy jsou spoje, které jezdí často a nemají po trase příliš zastávek. Právě díky tomu jsou konkurenceschopné. Linka do Krkonoš je sice dálková, ale s velkým množstvím zastavení a jen s malým počtem spojů v jízdním řádu.

### Boj o zákazníky na nových trasách

Když jsme se rozhodli vstoupit na linku Praha–Most–Litvínov, šli jsme do prostředí, kde už byli dobře etablovaní konkurenční dopravci. A to je vždy mnohem těžší než začít jezdit v místě, kde konkurence neexistuje. Na druhou stranu, taková místa v Česku už téměř nejsou a situace z trasy Praha–Teplice, kde jsme navíc byli řadu let v segmentu kvalitní dálkové dopravy s luxusním autobusem úplně sami, se už asi nikdy opakovat nebude. A tak nezbyvá než se o další linky poprat s konkurenty. Jak se to ale dělá? A může fungovat zaváděcí jízdné za extrémně nízkou cenu? Třeba jen za korunu?



Flotila teplických autobusů Scania Irizar

„My jsme ceny za korunu nikdy neměli. Začali jsme samozřejmě na atraktivnějších cenách, než měla konkurence, ale byly to ceny, které zohledňovaly reálné náklady na provoz naší linky. Ty byly vypočítané tak, že by linka byla finančně na svém při zhruba třicetiprocentní obsazenosti,“ vysvětluje Jiří Staněk.

Cena jízdného Arriva Expressů se však stále vyvíjí, jde o takzvanou dynamickou

i jinak než cenou. Třeba zastávkami. V případě spojení do Mostu a Litvínova to byla cílová stanice v pražských Holešovicích, kam ostatní dopravci nejezdili. V Mostě je to pak zastávka Velebudická u obchodního centra, která je specialitou Arrivy. I to je jeden z konceptů Arriva Expressu. Ve městech, která expresní autobusy spojují, zastavuje na větším množství míst, aby to měli místní co nejbližší, a pak už



Linky Arriva Express  
Teplice–Praha  
Praha–Most–Litvínov  
Olomouc–Prostějov–Brno

cenotvorbu. Už od prvních dní se spoje, které byly ve špičkách plnější, zdražily a dodneška s cenou pracujeme a vyhodnocujeme ekonomiku linky i úroveň jízdného každý měsíc. Nastavit jízdné na správnou úroveň je vcelku alchymie. Má na ni vliv celá řada faktorů, od ceny pohonných hmot přes atraktivitu konkrétního spoje (ranní špička do Brna je prostě dražší než spoj v sedle) až po ceny konkurence. Zaujmutí zákazníky však musí dopravce

následuje rychlá jízda do cíle. „Nejvíce jízdenek prodáváme na internetu v e-shopu, na druhém místě jsou pak prodeje v aplikaci. U každé linky je to ale jiné. Například na té do Litvínova lidé nakupují více jízdenek v aplikaci než na lince do Teplic. Je to tím, že teplické Arriva Expressy vyjely v době, kdy jsme aplikaci ještě neměli, zatímco litvínovští a mostečtí cestující ji mohli využívat už od začátku. A tak si na ni zvyklo více lidí,“ říká Jiří Staněk.



Scanie postupně nahradí stávající Many (na fotce). Ty zůstanou k dispozici na posilové spoje a také budou určeny pro linky, kam budeme teprve vstupovat.

I přes to, že je on-line jízdenka o 15 až 20 procent levnější, stále je velká část cestujících (přibližně 20 až 30 procent), kteří si lístek kupují až u řidiče v autobusu. U teplické linky je to však dané do jisté míry i tím, že nemalou část cestujících zde tvoří senioři.

### Loajalita cestujících

Když se dva perou, třetí se směje, říká se. A v případě konkurenčního souboje mezi autobusovými dopravci je tím třetím, kdo se směje, cestující. Právě on se dostává do luxusní pozice, kdy mu začne přibývat spojů a klesat cena jízdného.

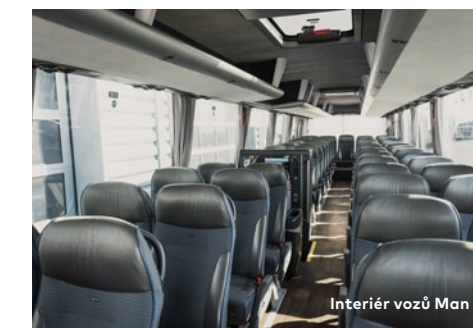
Arriva Expressy byly na lince Praha–Teplice vystaveny velmi tvrdě zkoušce. Na linku, kde jsme byli až nečekaně dlouho sami, vstoupily v jeden okamžik Flixbus i Regiojet. A stalo se nevídané. Cestující z Arriva Expressů masivně ke konkurentům neodešli. Respektive krátkodobě odešli, vyzkoušeli si cestování s dalšími dopravci a pak se vrátili. Loajalita, která vznikla mezi cestujícími a Arrivou, byla nevídaná. A tak silná, že to konkurenti postupně vzdali a linku v podstatě přenechali opět nám. „Na tomto úspěchu se opravdu velmi podíleli naši řidiči. Jsou to chlapi, kteří linku znají, jsou místní, a když je problém na dálnici, umí perfektně zvolit náhradní trasu, aby dovezli cestující do cíle včas. Lidé tu už své šoféry znají a vědí, že se na ně můžou spolehnout. Jsou pro ně jistotou a to platí o všech

linkách, kde Arriva Expressy jezdí. Nejde ale jen o ně. „Nesmíme zapomenout ani na naše kolegy v provozních společnostech, kteří nejsou na první pohled vidět, takže jim většinou ani nikdo nepoděkuje. Bez nich by se ale doslova kola netočila,“ upozorňuje Jiří Staněk a znovu připomíná, že to, že na teplické trase byla Arriva sama, vlastně nebylo normální. Dnes se situace stabilizovala,

## „Když se dva perou, třetí se směje, říká se. A v případě konkurenčního souboje mezi autobusovými dopravci je tím třetím, kdo se směje, cestující.“

na lince zůstal s pár spoji i konkurenční Flixbus, což je i pro nás samotné dobrá zpráva. Aspoň drobná konkurence je velmi prospěšná pro všechny. Jak dlouho tedy musí dopravce vydržet, když se pere o cestující s ostatními? „Jde o věrnost cestujících, ta na českém trhu funguje. Měli jsme v Teplicích výhodu, že jsme na trhu byli dlouho. Pokud vstupuje na trh nový dopravce, obvykle se rozšíří i portfolio cestujících, kteří začnou autobusy jezdit. A pak jde o trpělivost. Musíte počítat s tím, že přijde-li konkurence,

ekonomické výsledky linky se vám na čas zhorší. Jde jen o to, jestli to vzdáte, nebo ne. Pokud očekáváte v okamžiku zavádění nové linky rychlý přínos, nebudete nikdy úspěšní. V autobusech je to rok, ve vlacích zhruba dva roky, než nový produkt získá opravdu ekonomickou stabilitu,“ doplňuje svého kolegu provozní ředitelka Arrivy Transport Ludka Hnulíková.



Interiér vozů Man

A jak je to s tolik diskutovanými obrazovkami, filmy a sluchátky k zapůjčení? Neměly by v našich autobusech také být? „V Arriva Expresích, které jezdí přes hodinu, to není potřeba. Když pojedete z Prahy do Teplic, tak si nestačíte za tak krátkou dobu vyřídit pořádně ani e-mail a budete na místě. Nedovedu si ani představit, že budeme cestujícím nabízet nějaký náš druh zábavy. Každý má dnes svůj mobil a počítač a v nich vlastní obsah, který ho zajímá. Doba je už úplně jinde,“ uzavírá Jiří Staněk.





# MÁM RÁD SVÍČKOVOU A NEPIJU PIVO

Text: Helena Dostalová  
Ilustrace: Daniel Hamerník

**Je stále usměvavý, vyzařuje z něj laskavost a na otázku, jak se dostal do Česka, odpovídá, že autem. Rumun Mihai Oros u nás začínal jako průvodčí. A protože ho zajímalo fungování vlaku, posunul se později na pozici strojvedoucího. „V práci se pořád učím, musím přemýšlet a dávat pozor. Baví mě na ní úplně všechno,“ říká.**

Mihai Oros žije v Česku už 16 let. Do Hluku u Uherského Hradiště se přestěhoval z rumunského městečka Aleșd, které leží v malebném údolí poblíž města Oradea nedaleko maďarských hranic. Ve městě, které nabízí vše, co je k životu potřeba, včetně mnoha pracovních pozic, byl zaměstnán jako obchodní zástupce. K odchodu ho ale přiměly lepší peníze „na Západě“.

„Mám tři sestry v Belgii a bratra v Anglii, Česko pro mě bylo zlatou střední cestou, abych byl blíž k rodičům. Před pandemií jsme za nimi jezdili každý měsíc, v poslední době se nám to daří jednou za dva až tři měsíce.“ Život v Hluku si pochvaluje. S manželkou a čtyřmi dětmi žijí v rodinném domku. Přestože se mu stýská po přátelích, známých a kostelu,

kde sloužil jako ministrant, našel milé přijetí i zde. „Už měsíc po našem nastěhování mě sousedé pozvali, abych zpíval mši v místním kostele,“ říká Mihai Oros s tím, že do hospody moc nechodí, tudíž nemá kamarádů nazbyt. „Od té doby, co pracuji v Arrivě, si ale s kolegy jednou za čas na pivo zajdeme. Já tedy na limonádu. Alkohol nemám moc v lásce, používám ho spíš jako

medicínu, včetně masáže slivovicí,“ dodává se smíchem velmi dobrou češtinou Mihai.

## Radši na kolo než do kostela

Protože jeho babička pocházela ze slovenské rodiny s kořeny původně v okolí Brna, byla pro Mihaie druhým jazykem slovenština. Ve škole se jí nikdy neučil, a tak mu farář v páté třídě zaplatil učitele, aby mohl správně číst bohoslužby. V Česku chodí do kostela velmi zřídka a ve volném čase raději vyráží na kole nebo pěšky do přírody. Rád také poslouchá hudbu nebo zpívá. A jak už to tak bývá, má rád auta a vlaky. „Na začátku 80. let měl v Rumunsku auto jen málokdo. Není proto divu, že nás to jako malé kluky lákalo. Později jsem se také vyučil jako automechanik,“ říká. Vlakem jezdil každý den do školy, jeden z devíti bratrů jeho babičky a všechny jeho děti na dráze dokonce pracovali, jeho ale nikdy nenapadlo, že by se tímto oborem někdy v budoucnu živil. Po příchodu do Česka si udělal kurz realitního makléře a pojišťovacího agenta. Nejisté výděly ho ale donutily ke změně oboru a on přijal nabídku

práce průvodčího v Arrivě. „Bavilo mě, že jsem každý den s jinými lidmi, povídal jsem si s cestujícími, řešil jejich problémy. Na pozici strojvedoucího jsem se dostal vlastně ze zvědavosti. Pořád jsem se ptal na různé věci, co se týče vlaku a jeho fungování. Co je tohle světýlko, proč svítí, co se dělá s tímhle a tamtím,“ popisuje. Bývalá kolegyně strojvedoucí se ho proto zeptala, jestli by nechtěl dělat stejnou práci jako ona. A přestože tehdy odpověděl, že neví, později absolvoval kurz na strojvedoucího a jeho pracovištěm se stala kabina vlaku.

## Bakalář na dráze



Nejčastěji můžete Mihaie Orose potkat na trase Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk nebo Staré Město – Veselí nad Moravou. Vymámit z něj, jaká trasa je nejoblíbenější nebo co ho na práci baví, je velmi těžké. „Baví mě všechno. V práci mi vůbec nic nedělá problém, vše vnímám jako výzvu. Rád se učím nové věci. A vážně si na všechno zvyknu, takže nedokážu ani říct, kterou trasu mám nejradši. Cestou pozoruji přírodu, hrady, zámky. Abych se ale zorientoval, často vnímám i kdejaký zvláštní strom nebo kámen,“ popisuje. Jako výzvu pojal i vzdělání. Není to tak dlouho, co na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně dokončil v 35 letech s bakalářským titulem obor ovládání rizik. Většinu jeho volného času zabírá rodina, tedy žena, dvě dcery a dva synové. „Manželka velmi dobře vaří a je to na mě vidět,“ směje se Mihai a říká, že z rumunských jídel má rád tradiční miči, směs mletého masa, s hořčicí a krajícem chleba, a také sarmale, listy vinné révy plněné masem a obvykle podávané se smetanou. „Na víc už raději nechci myslet, začínám mít hlad. Ale z českých jídel mám nejraději svíčkovou,“ dodává se svým typickým úsměvem.

## Student zachránil autobus i cestující



**Řidičák měl jen tři týdny. Přesto se osmnáctiletý Matyáš Diba loni v prosinci stal hrdinou, když strhl řízení našeho autobusu ve chvíli, kdy se jeho řidiči udělalo zle.**

„Vždycky jsem si chtěl zkusit řízení autobusu a otevírání dveří. Možná ale za příznivější situace, než byla

tato,“ říká s úsměvem student Střední průmyslové školy elektrotechnické v Plzni, který za svůj čin získal od ředitele Arriva Střední Čechy Františka Soumara model autobusu a poukázku na dvacet tisíc k nákupu v Alze. Krátce po Vánocích jel Matyáš Diba z chalupy rodičů zpátky do Plzně. Když byl autobus ve Štáhlavech, zaslechl student zvláštní zvuk a zjistil, že řidič měl zdravotní indispozice. Klepal se a měl křeče. „Nohou se zapřel o plyn, ztuhl a ramenem padl na boční sklo. Seděl jsem hned vpředu, rychle jsem vyskočil, snažil se mu nohu z pedálu sundat, ale nešlo to. Rozjeli jsme se do kopce, nabourali do protijedoucího vozu a skončili ve sloupu elektrického vedení,“ popisuje Matyáš. Odtud začal autobus couvat zpátky. „Zjistil jsem, že má ruční brzdu úplně jinde než auto, a přes pedály měl řidič nohy. Proto jsem stočil volant, abychom nepokračovali dál v jízdě a o něco se zastavili,“ líčí. „Potom

autobus projel skrz zastávku a opřel se o zeď. Otevřel jsem dveře a snažil se vytáhnout řidiče a pomoci ven ostatním cestujícím,“ dodává. Přestože to nebyl příjemný zážitek, cítil se prý docela v klidu. „Zpětně jsem si říkal, jestli jsem třeba něco nemohl udělat lépe, obzvláště když jsem viděl zničenou zastávku, ale dopadlo to dobře.“ Hrdinou se ale Matyáš nestal hned. Krátce po nehodě vylíčil jednomu z cestujících, co se stalo, a odešel. „Volal jsem tehdy hned kamarádům a vyprávěl jim, že jsem naboural s autobusem. Byl to fakt zážitek. Dělalí si ze mě legraci,“ směje se student. „Pár dní po nehodě, když se v médiích začaly objevovat zprávy, že se hledá neznámý zachránce, mi všichni volali, ať se přihlásím. Moc se mi do toho nechtělo, ale nakonec jsem se nechal přemluvit,“ usmívá se Matyáš Diba, který kromě ocenění od nás získal ještě plaketu a nůž z rukou plzeňského primátora Romana Zarzyckého.





# V ŽIVOTĚ JSEM NEBYLA TAK SPOKOJENÁ S DOPRAVCEM JAKO TEĎ

Text: Ondřej Kubala  
Ilustrace: Nikkarin

**„Jsem přesvědčena, že 80 procent řidičů je šťastných, jako jste vy, když máte nové auto. A ostatní možná nejsou šťastní nikdy,“ říká Zdeňka Kmochová. Už třináct let je ředitelkou společnosti POVED, organizátora Integrované dopravy Plzeňského kraje. Arriva je podle ní nejslušnější dopravce, který kdy v kraji jezdil.**

Před čtyřmi lety se Plzeňský kraj pustil do největší autobusové soutěže v Česku. V jeden okamžik vysoutěžil dopravce pro celé území kraje, takže tu naráz vyjelo 315 nových autobusů Arrivy na 233 linkách. Celková roční objednávka veřejné dopravy Plzeňského kraje má dnes hodnotu přes 1,7 miliardy korun a zahrnuje téměř 18 milionů kilometrů ročně v autobusovém provozu a téměř 6 milionů vlakokilometrů. Nově se letos v prosinci staneme partnerem Plzeňského kraje také v železniční dopravě. Na jaře jsme vyhráli soutěž, na jejímž základě přebíráme devět elektrických příměstských vlaků od Českých drah. Pro Plzeňský kraj je budeme provozovat dalších 15 let. „Jsme vlastně první kraj, který řeší, jak převést vozidlo z dotací na nového dopravce, který vyhrál soutěž,“ vysvětluje v rozhovoru Zdeňka Kmochová.

**Řada krajů zvedá kvůli vysokým nákladům ceny jízdného, na Plzeňsku se ale nemění. Prý proto, že nová vozidla a nový systém jízdních řádů vedly společně k zásadnímu nárůstu počtu cestujících. Je to pravda?**  
Ano, počty cestujících nám rostou ve vlacích i autobusech, máme o 20 procent více cestujících než v roce 2019. A to byl před covidem jeden z nejlepších roků pro veřejnou dopravu.

Nejspíš za tím stojí i inflace a drahý benzín, jít na autobus je dnes prostě levnější. Z pohledu tržeb nárůst cestujících úplně neumíme srovnávat. Před rokem 2020 jsme ještě neměli zintegrované jednotlivé jízdné a každý dopravce měl svůj tarif. Až od 1. července 2020 jsme sjednotili jednotlivé jízdné pro vlaky i autobusy.

**Na Plzeňsku jste mívali také vysoké slevy, a to ještě před covidem.**  
Ano, od roku 2018. A ty se pak obrátili v takzvané Babišovy slevy pro studenty a seniory. My jsme ale byli první. Nedávali jsme sice 75 procent, byla to pro několik skupin obyvatel 50procentní sleva, ke které se teď stát vlastně také vrátil. Nešlo jen o studenty a důchodce, ale třeba i o dárce krve, držitele zlaté Jánského plakety za 40 a více odběrů, o rodiče na rodičovské dovolené nebo válečné veterány.

**Nečelíte tlaku politiků na zdražování a ještě vyšší výběr jízdného, jako to zažívají některé jiné kraje?**  
Od 1. dubna jsme mírně zdražit museli, ale jen o čtyři koruny při dvou zónách u jednorázových jízdenek. Předplatné se nemění, nesahali jsme na něj od roku 2018. Zásadně zvyšovat jízdné bychom museli v situaci, když by nám politici chtěli omezovat dopravu. K tomu zaplatpánbůh zatím nedošlo. Naše

nabídka spojení je dnes tak akorát na hraně, aby byla pro cestující zajímavá, a rozhodně ji nechceme snižovat. Věřím, že to takhle vydrží.

**Co přesně stojí za tím, že se vám podařilo přilákat do veřejné dopravy o 20 procent více cestujících?**  
Za prvé kvalitní vozový park. Máme nová nízkopodlažní klimatizovaná vozidla s perfektním informačním systémem, což jsme tu nikdy neměli. I to je pro cestující důležité. Když jsme připravovali technický popis vozidel do veřejné soutěže, chtěli jsme minimálně třetinu až půlku autobusů s většími roztečemi sedaček, aby se lidem sedělo pohodlně. Chtěli jsme vysoké sedačky, u každého sedadla máte možnost nabíjení USB zásuvkou a ve všech spojích dnes můžete platit i bankovní kartou. Máte pohodu na ježdění i při odbavení.

**Všiml jsem si, že autobusy na Plzeňsku mají vždy tónovaná skla.**  
Ano, to byl požadavek vedení kraje, aby tam nepražilo sluníčko, aby se v autobusech cítili cestující komfortně.

**Jste snad jediný kraj v Česku, kde se nesvezu jako cestující autobusem od SOR Libchavy. Proč?**  
Nemám úplně vyhraněný názor na vozidla, ale vedení kraje bylo tehdy rádo, že dopravce nezvolil vozidla SOR.





### Podstatný je také jízdní řád. Možná podstatnější než vybavení autobusu, nemyslíte?

Kolegové udělali i v tomto ohledu nabídku, která je pro cestující zajímavá. My to tady úplně nepřeháníme, nemáme to co kolegové ve Středočeském kraji, že by v regionu jezdila příměstská doprava tak často jako městská. V okolí Plzně máme interval půl hodiny, dál od Plzně hodinu a úplně na okrajích třeba i dvě hodiny.

### Zastavím se ještě u nových autobusů. Je to něco, co může pomoci snadněji najít řidiče? Protože s novým vozem jezdit chcete, na rozdíl od 12 let staré šunky...

Víte, když byste lidem přinesl všechno na zlatém podnose, vždycky si něco najdou. Jednáme i s odbory, a tam jsou vždycky řidiči nespokojení. Dobře ale vím, že řada z nich je ve skutečnosti ráda, že mají nové vozy s automatickými převodovkami, že se jim s tím dobře jezdí. A jsem přesvědčená, že 80 procent řidičů je šťastných, jako jste šťastný vy, když máte nové auto.

### A ti, kteří nejsou šťastní?

Možná nejsou šťastní ani v životě a pak to přenáší i do práce. Pak nám samozřejmě ukazují hlavně věci, které

nejdou dotažené. A to je přirozené, systém se pořád vyvíjí.

### Jste asi jediná v Česku, kdo se rozhodl soutěžit autobusy pro celý kraj v jeden okamžik. Většina vašich kolegů soutěží po oblastech. Když se díváte zpátky, šli jste správnou cestou?

Jestliže máte silné politické zázemí, které jde za svým cílem a nebojí se toho, tak určitě ano. Když se dnes ohlédnou zpět, byl to náš největší projekt: 18 milionů kilometrů ročně, to nebyla žádná sranda. Arriva měla první měsíce problémy, ale nedělo to tak dlouho a nebylo tak strašné, když si vezmete, že jsme vypravovali přes léto 3400 spojů denně a neodjelo třeba 30 spojů. To nebylo ani procento. Víte, my jsme startovali v hodně nevhodnou dobu, bylo před volbami, to je vždycky těžší. Původně jsme měli kraj rozdělen na deset oblastí a chtěli jsme soutěžit postupně. Ale nechtěli jsme měnit jen dopravce, ale i dopravní řešení v celém kraji. Dnes jsem přesvědčena o tom, že soutěžit celý kraj najednou byl správný krok.

### Jste s Arrivou spokojeni?

V životě jsem nebyla tak spokojená s dopravcem jako teď. Neříkám, že nemáme problémy. Máme. Už jsme se s dopravcem domlouvali, že nesmí být

příliš hrdý a musí požádat o pomoc i okolní dopravce včas. Přestože problémy jsou, je to nejslušnější dopravce, kterého jsme tu kdy měli.

### Stejně jako jste skokově vyměnili v jeden okamžik autobusy pro celý kraj, tak se změnil i jízdní řád. Jak to lidé neslí?

Byli jsme si vědomi, že nesmíme dělat revoluci a musíme zachovat, na co jsou cestující zvyklí. Zejména ráno cestou do práce a do škol. Odpoledne se s tím dá už pracovat více. Když dáte lidem nabídku co hodinu nebo půlhodinu spoj, tak si cestující vždycky něco najde. A když je možnost proložení jízdních řádů s vlakem, tak to děláme. Aby jel jednou vlak, jednou autobus.

### A cena jízdného? S novým systémem se řada cest zlevnila, a ne o málo.

Že to bylo nově daleko levnější, o tom se hodně psalo a rychle se to rozkřiklo. Navíc marketing, který jsme spustili v prvním roce, jsme v životě ještě na Plzeňsku pro veřejnou dopravu nedělali. Už od jara 2020 jsme cestující seznamovali s tím, že přijde změna. Že přijde jiný dopravce, že bude jezdit s modrou flotilou, že tam bude odbavení na jednotný a přestupní tarif. Tohle ale bohužel pořád někteří lidé nechápou.

**„Byli jsme si vědomi, že nesmíme dělat revoluci a musíme zachovat, na co jsou cestující zvyklí. Zejména ráno cestou do práce a do škol. Odpoledne se s tím dá už pracovat více. Když dáte lidem nabídku co hodinu nebo půlhodinu spoj, tak si cestující vždycky něco najde.“**

### Nemohou si zvyknout na jednu jízdenku na celou cestu včetně přestupů?

Přesně tak. A to jsme udělali tolik propagace. Jezdíme kontroly přímo ve vozidlech, lidem to stále říkáme. Stará paní přijde a koupí si jednu jízdenku. Pak se mnou čeká na přestup v Tachově a kupuje si další jízdenku. Říkám jí, když byste si koupila jeden lístek z místa, kde jste nastupovala, až na konec, máte to levnější. A ona, že tohle vůbec nevěděla. Zřídili jsme nově také informační linku, která přijímá dotazy, připomínky i objednávku spojů na zavolání. I tam se to kolegové všemožně snaží vysvětlovat. V každém vozidle máme rovněž kastlíky na letáky.

### Je pro vás infolinka dobrá zpětná vazba, co by mělo fungovat lépe?

Ta nejlepší. Když má dnes cestující jakýkoliv problém, okamžitě se ozve. Ale stále častěji také lidé píšou nebo volají, když chtějí někoho pochválit.

### Znamená jednorázová změna jízdních řádů v celém kraji také jejich větší stabilitu? Že se nebudou měnit tak často?

Tak to chceme. Musíme ovšem reagovat třeba na vznik nových průmyslových zón nebo změny mezi školami. Ale to jsou drobnosti v konkrétních případech. Připravili jsme i standardy dopravy, kde bychom ještě mohli spojení posílit, ale to bude hodně záležet na dalším vývoji tržeb.

### Můžete v rámci vysoutěžených výkonů ještě přidávat dopravci další kilometry navíc?

Můžeme, podle smlouvy máme rozmezí od minus dvaceti do plus třiceti procent výkonů. Můžeme tedy objednávku snížit i zvýšit, když bude potřeba.

### V jízdních řádech na Plzeňsku se může cestující často setkat s autobusy na zavolání. Jak to funguje?

Dobře, lidé si je objednávají. Ale nejde jen o to, že si zavoláte. Možná je také objednávka od řidiče z jakéhokoliv jiného vozidla přes odbavovací zařízení anebo můžete poslat objednávku přes web či aplikaci. Denně přijmeme až desítky objednávek, lidé si na to velmi rychle zvykli.

### Má to ekonomický přínos?

Má. Hlavně pro závleky, to jsou i nejčastější případy zastávek, které obsluhujeme na zavolání. Autobus jel například závlekem dva kilometry tam, dva zpět, a přitom nikoho nenabral. Dnes už tam řidič nemusí, když nedostane objednávku z dané zastávky. V tomto případě ušetříte čtyři kilometry. Mí kolegové s tím pracují a sledují počty lidí z jednotlivých zastávek a podle toho řešíme, kde se autobus na zavolání vyplatí.

### Jak dlouho dopředu si musím spoj objednat?

Pro výstup stačí, když to řeknete řidiči, v jehož spoji cestujete, má-li takovou zastávku na své trase. Když chcete nastupovat na takové zastávce, musíme vaši objednávku dostat půl hodiny před výjezdem autobusu z jeho výchozí zastávky. Objednávku přijme náš dispečink a řidiči ji posílá do odbavovacího zařízení.

### Zmínila jste modrou flotilu. Jak vlastně vznikl design plzeňských regionálních autobusů?

Začínali jsme s vlaky, které navrhly České dráhy, jen jsme doladili některé detaily s polepy kraje, úpravou barvy dveří a podobně. A styl, který se jako první objevil na vlcích, jsme pak nechali rozpracovat a upravit i pro autobusy. Je to tak správně, aby měla celá doprava v kraji jeden vizuální styl.

### Zajímavý je příběh autobusové linky z Plzně do Domažlic, která má pomoci železniční trati. Ta je sice rychlá a přímá, ale má vyčerpanou kapacitu, takže tu další regionální spoje už

### neprojedou. Jak se chytly autobusy do Domažlic?

Velmi dobře. Chtěli bychom z Plzně do Domažlic zavést segment spěšných vlaků, které se na trať nevejdou, a tak to musí zajistit autobusy.

### Arriva bude nově vašim partnerem i na železnici. Teď na jaře vyhrála soutěž, na jejímž základě převezme letos v prosinci devět elektrických RegioPanterů od Českých drah na dalších 15 let. Proč ta změna dopravce?

Jde o linku P1 z Horažďovic do Plzně a Pňovan. My jsme na ní v minulosti uzavřeli smlouvu napřímo s Českými drahami, ale pak jsme dostali dotaci na nové vlaky, na zmíněné pantery. Její podmínkou však bylo, že dopravce musí vzejít z veřejné soutěže. Jsme vlastně první kraj, který řeší, jak převést vozidlo z dotací na nového dopravce, který vyhrál soutěž.

### Hodně se v Česku řeší udržitelnost provozu na lokálkách. Už jste v minulosti zastavili provoz na trati Svojsín-Bor. Visí otazník ještě nad některou další trati?

Věřím, že ne, všechny ostatní lokálky jsou u nás využité a mají své opodstatnění. Anebo jsou některá místa tak špatně obslužitelná autobusem, že je lepší tam jet vlakem. Třeba Bezručova a okolí. Bylo období, kdy jsme jezdili jen o víkendu na trati ze Staňkova do Poběžovic, ale už jsme se na ni vrátili i v pracovní dny.

### Trpí některé linky vyloženě sezonností? V turistické sezoně hodně lidí, mimo ni prázdné spoje?

Jsou linky, které jsou méně obsazené a v sezoně je tam pak víc lidí. Ale sezona dnes už nemá tak striktní hranice, že by od září už žádní turisté na Šumavě a v Českém lese nebyli. Snažíme se šumavské linky podpořit, třeba i tím, že na náš tarif dojedete i kus do Německa, v zimě vozíme lyže, v létě kola cyklistům na vlecích nebo ve stojanech na zádičkách autobusu.

### Šumava má jeden z největších systémů cyklobusů. Jaký je o ně zájem?

Mám chalupu na Šumavě, a tak se dívám, jak jezdí cyklobusy vytížené. Některé spoje jsou prázdné a pak tam najednou vezete úplně plný vlek. Je to hodně zrádné. Vymysleli jsme cyklobooking, pro toho, kdo chce mít jistotu, že se sveze i s kolem, že nebude obsazeno. Snažíme se tak cyklobusy podpořit ještě více.





Text: Helena Dostalová  
Foto: Shutterstock

# JAK PŘESTAT KOUŘIT (A PÍT)

**Možná to znáte. Sedíte za volantem autobusu nebo mačkáte tlačítko bdělosti v kabině vlaku a do cíle je ještě daleko. Jenže chuť na cigaretu se stále vrací a ve vozidle tuto touhu uspokojit nemůžete. Co s tím?**

Cigareta, na rozdíl od alkoholu, nesnižuje pozornost ani úsudek a nemá vliv na pohybovou koordinaci. V Česku je to legální návyková látka a je největším zabijákem. Na nemoci vyvolané nebo spojené s kouřením u nás předčasně umírá každý rok 15 až 16 tisíc lidí.

„Přes veškerou snahu lékařů klesá rozšíření kuřáctví jen velmi pomalu. Poslední statistiky ho uvádí u 23 až 26 procent dospělých. Závislost na nikotinu vyvolaná kouřením tabáku je hodně silná. Americký výzkumník

Neal Benowitz považuje závislost na nikotinu za silnější než na heroinu. Proto je tak obtížné cigaretám odvyknout,“ tvrdí adiktolog Ladislav Csémy z Národního ústavu duševního zdraví.

„V Arrivě dlouhodobě podporujeme, aby naši zaměstnanci žili ve zdravějším pracovním prostředí. K tomu samozřejmě patří i otázka životního stylu a omezení závislosti na cigaretách a alkoholu. Kouření může způsobovat různé potíže, jako například zvýšené riziko rakoviny plic, srdečních chorob

i řadu dalších zdravotních problémů. A i když nám všude tyto negativní dopady připomínají, necháváme podobné informace často plynout kolem sebe a chováme se, jako by se nás netýkaly,“ říká naše personální ředitelka Lucia Kunešová.

## Co pomůže při odvykání

Kuřáci mají svou závislost o něco jednodušší než ti, kteří by rádi omezili alkohol. V případě závislosti na nikotinu lze totiž využít substituci, kdy je nikotin do organismu dodáván v jiné formě,

než je kouření tabáku. Dokonce je to ve většině případů spojeno i s menšími zdravotními riziky, než představuje kouření. Pro řidiče jsou při dlouhých jízdách výhodné jak nikotinové žvýkačky, tak třeba i nikotinové sáčky. Určitě neuškodí tolik jako vdechovaný kouř a v mnoha případech mohou lidem pomoci při odvykání.

„Všichni naši zaměstnanci vědí, že kouření v autobusech a vlacích není povoleno a že za porušení těchto zásad hrozí sankce. V tomto ohledu jsme důslední. Kuřáci by si měli také uvědomit, jak nepříjemné je zakouřené prostředí pro cestující nebo řidiče-nekuřáky. Řízení pod vlivem alkoholu nemusím ani zmiňovat, u nás v Arrivě se jedná o naprosto nepřijatelnou věc. I proto jsme v minulosti podpořili kampaně jako Suchej únor a další,“ dodává Lucia Kunešová.

Ačkoli se alkohol tváří, že má menší zdravotní dopady než cigareta – a mnozí si jeho konzumaci omlouvají tím, že jedna sklenička piva nebo vína je dokonce zdravější –, není to tak úplně pravda.

„Vědci už opustili myšlenku, že existuje bezpečné pití, a to především proto, že alkohol jako takový je škodlivina, látka, která má i v malém množství negativní účinky na náš organismus,“ říká Ladislav Csémy.

Přesto lze orientačně mluvit o zdravotně přípustné spotřebě alkoholu. Státní zdravotní ústav ji definuje jako denní dávku 16 gramů alkoholu pro ženu a o osm gramů více pro muže. Pro představu, půllitr desetistupňového piva obsahuje 16 gramů čistého alkoholu. Dvoudecová sklenice vína pak 18 až 20 gramů. Což není tak moc. Zakladatel českého modelu léčby alkoholismu docent Jaroslav Skála říkával, že pokud se nechcete stát závislým, nepijte nikdy třetí skleničku a nepijte, když to potřebujete.

„To druhé se zdá být paradox. Ve skutečnosti ale poukazuje na fakt, že mnozí lidé, kteří mají trápení a bolest, se často k alkoholu uchylují jako k prostředku, který jim pomáhá zapomenout na starosti,“ dodává psycholog Csémy.

## Kdo je na hraně

Světová zdravotnická organizace dokonce radí, že dva dny v týdnu by měly být bez alkoholu. „To je pro řadu Čechů úplný nonsens,“ usmívá se Petr Freimann, vedoucí kampaně Suchej únor, která každý rok přivádí alespoň na měsíc řadu lidí k úplné abstinenci. Loni to bylo dokonce 900 tisíc registrovaných účastníků. Podle průzkumu se povědomí o kampani

zvýšilo na 84 procent napříč populací. V roce 2022 byla také součástí vlaků a autobusů naší společnosti. Kromě zveřejnění škodlivosti alkoholu a jeho účinků lidem ve věku 25 až 45 let, kteří jsou nejčastěji registrovanými v projektu, se Petr Freimann snaží s kampaní proniknout i do základních škol nebo firem.



„Alkohol prostupuje celou naší společností a trochu nás mrzí, že řada firem se k problému stále staví zády. Vzhledem k tomu, že je v Česku na hraně každý sedmý dospělý, je to téma nás všech. A víme, že ztráta produktivity vlivem alkoradovánek, jako jsou nehody, absence, zdravotní komplikace a podobně, nás stojí ročně neskutečné peníze. To se týká nás všech a osvěta je nejlepší prevence,“ myslí si Petr Freimann.

## Dny zdraví Arriva



**V rámci témat Dnů zdraví a prevence některých onemocnění jsme se rozhodli se z kraje letošního roku věnovat vyšetření mateřských znamének a prevenci rakoviny kůže. Jde o bezbolestné a neinvazivní vyšetření kůže přímo ve vyhrazeném prostoru vaší provozovny.**

Chceme povzbudit každého našeho zaměstnance, aby si více všiml nejen svých vlastních mateřských znamének,

ale také znamének svých nejbližších. Je překvapivé, že až 50 procent lidí nikdy v rámci prevence ne navštíví dermatologa, aby jim provedl screening mateřských znamének. A až 25 procent lidí si samo nikdy nekontrolovalo stav svých znamének.

V letošním roce jsme pro vás připravili na úvod hned čtyři termíny v lokalitách Praha-Malešice, Kladno, Kosmonosy a Olomouc, kdy si budete moci znaménka nechat zkontrolovat dermatologem. Tímto vyšetřením lze diagnostikovat až 90 procent všech maligních melanomů v počáteční fázi onemocnění. Odborníci dále doporučují jedenkrát ročně absolvovat preventivní vyšetření i v případě, že klient na kůži nepozoruje změny, ale má pozitivní rodinnou anamnézu nebo se často pohybuje na slunci. Mezi ohrožené skupiny patří zejména lidé:

- se světlou kůží a světlými očima;

- s velkým množstvím znamének, která mají nepravidelný tvar;
  - kteří se opakovaně spálí na slunci;
  - kteří dlouhodobě pobývají ve vysokých nadmořských výškách;
  - kteří mají diagnózu rakoviny kůže v rodině;
  - kteří rakovinu kůže už prodělali.
- Velkou roli může hrát i dědičnost, genetické dispozice jsou však bohužel neovlivnitelné. Někdy se na vzniku rakoviny podílí také oslabený imunitní systém nebo radiační léčba. Svou účast na vyšetření prosím dopředu avizujte u personalisty, aby vám mohl být přidělen konkrétní čas prohlídky. Vyšetření dermatologem zabere jen pár minut vašeho času. Udělejte to pro své zdraví. Na vyšetření pro znamének navazují Dny zdraví s vyšetřením zraku. O termínech vyšetření na vašich provozovnách vás budou informovat vaši personalisté.



Text: Tomáš Wehle  
Foto: Daniel Hamerník



# S LÉŇOU NA KOLEJÍCH

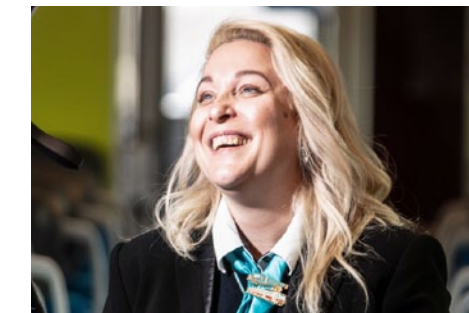
Ještě před třemi lety pracovala Lenka Cerhová za barem. Pak ji ale kamarád přemluvil, ať zkusí něco jiného, a tak s námi teď takhle usměvavá blondýnka jezdí jako průvodčí. A poněkud netradiční. Kromě péče o cestující je totiž také scenáristkou, kameramankou a herečkou v jedné osobě. Její videa z vlaku mají na sociálních sítích i 1,5 milionu zhlédnutí.

„Dobrý den, přistoupili, vaše jízdenky, prosím.“ – „Dobrý den, přistoupili?“ – „Dobrý den, pili?“ – „Pili?“ – „He...“ Nejúspěšnější video naší průvodčí Lenky Cerhové vidělo na Facebooku 1,5 milionu lidí. S nadsázkou v něm ukazuje, jak vypadá práce průvodčí na začátku směny, po čtyřech, osmi a dvanácti hodinách. Ve vtipném skeči se energická usměvavá žena pomalu, ale jistě mění ve vyčerpanou trosku. Ve svých příspěvcích, které dává na sociální sítě TikTok nebo Instagram, s humorem zpracovává zážitky ze života vlakové průvodčí. Převtlil se do stand-up komičky a předvádí zábavné situace z vlaku, všemožné tipy cestujících nebo jejich stížnosti. Stačí jí nápad, mobilní telefon a jednoduchý přenosný stativ. „Mám radost, že to lidi baví, že se smějí. Dokonce mi i nahrávají hlasové zprávy, že se mi něco povedlo,“ vypráví Lenka, která svá videa natáčí před směnou nebo po ní.

## Vedení bylo nadšené

Přítom stát se jakousi železniční influencerkou nebyl ani její nápad. Asi před rokem jí kamarád a kolega Miroslav Hradecký poradil, že by mohla některé situace z vlaku natáčet. „Během výluk jsem natočila první video, kde jsem se opřela do cestujících a jejich někdy bizarních dotazů. Sklidilo to mraky nesouhlasných komentářů, ale zároveň ještě více těch nadšených,“ přiznává. Zároveň si ve své tvorbě začala dělat legraci i ze sebe. Zpočátku Lenku ani nenapadlo přemýšlet o tom, zda některé příspěvky nejsou už „přes čáru“ a nemohou někomu z firmy vadit. „Vůbec jsem si to nepřipouštěla. Kdyby se přece někomu z vedení něco nelíbilo, tak mi zavolají,“ směje se bezelstně. Asi rok se „nic nedělo“. Lenka dál vkládala své příspěvky na sítě, většinou

jeden za tři týdny, a přibývali jí nadšení fanoušci. Její videa nakonec ale pozornosti našeho vedení přece jen neunikla. Naštěstí ne proto, že by byla špatná nebo hloupá. Naopak. „Arriva nasdílela jedno z mých videí na svém oficiálním instagramovém profilu. Ve firmě se videa moc líbila, byli z nich nadšení,“ vzpomíná.



**„Mám radost, že to lidi baví, že se smějí. Dokonce mi i nahrávají hlasové zprávy, že se mi něco povedlo.“**

Svá videa proto teď bude Lenka natáčet a publikovat i pod naším firemním profilem. Autentičnost jejích videí totiž působí mnohem uvěřitelněji, než kdyby k divákům, tedy stávajícím i potenciálním cestujícím, promlouvala najatá herečka, bez jakéhokoliv vztahu k železničnímu.

Ze spolupráce zatím vzešly nápady na první tři témata. Prvním z nich je zákulisí její práce, aby případní zájemci viděli, co všechno průvodčí nebo strojvedoucí mají na starosti. Druhým má být „Lénino desatero“, tedy deset tipů, jak „vzdělávat“ cestující. Určitě jich prý ale bude více. A posledním

námětem je „S Léňou na tripu“, kde ukáže zajímavá místa, na která se dostanete našimi vlaky.

## Vyplatilo se

Za to, že Lenka Cerhová pracuje už tři roky u nás v Arrivě, může opět její kamarád Miroslav. Předtím dělala patnáct let za barem a věděla, že to takhle dál už nechce. Ale vlak? Vždyť o něm nic nevím, říkala si. Když se ale rozjížděla naše rychlíková linka R14, přišel za ní právě Miroslav. „Ústí nad Labem – Liberec jsem měla jako cestující naježděné, a tak jsem ho poslechla a poslala životopis,“ ohlíží se zpět Lenka. Uspěla a od té doby je u nás.

Až dosud zní Lenčin příběh idylicky, ovšem těžkosti se jí samozřejmě nevyhnuly. „První dva tři měsíce jsem chtěla den co den skončit,“ přiznává. Jako perfekcionistka byla nervózní, že se v práci necítí tak jistě, jak bývala zvyklá. Bála se, že se jí cestující na něco zeptají a ona nebude vědět. Vadily jí také směny, kdy i sedmkrát v měsíci spala mimo domov. A jako každý nováček dělala chyby. „Máte deset minut zpoždění, musíte někam zavolat, jestli máte lidi na přestup. Já jsem ale nevolala, protože jsem nevěděla, že musím.“

Než se takové situace naučila zpracovávat, nosila si je dlouho v sobě. Věděla ale, že člověk musí vydržet a nevzdat se, a tak si řekla, že prostě vydrží. A také měla fajn kolegy, kteří jí pomohli, když potřebovala. Vyplatilo se. Najednou začala vstávat a byla v klidu. Dnes jí práce baví a naplňuje a je za ni vděčná. „Nemám si na co stěžovat. Při každé směně se dívám z okna vlaku a říkám si, jaké mám štěstí,“ říká sympatická průvodčí, díky níž jsou cesty vlakem nejen příjemné, ale i zábavné.



# NOVÁ SEZONA CYKLOBUSŮ



Text: redakce  
Foto: Arriva

**Před prvním májovým víkendem vyjely na své trasy některé naše cyklobusy. Jejich počet se bude postupně rozrůstat a milovníci cykloturistiky si přijdou na své hlavně o letních prázdninách, kdy budou jezdit v plném provozu. Stranou nezůstanou ani naše vlaky. Na exponované rychlíky z Prahy do Jizerských hor nasazujeme soupravy, které přepraví až padesátku kol najednou.**

V Plzeňském kraji se jako první rozjely naše cyklobusy už v sobotu 29. dubna, tedy o týden dříve než v loňském roce, na lince 251 v upravené trase Plzeň – Kladruby – Tachov – Lesná, Stará Knížecí Huť a dále na tradičních linkách 322 Plzeň – Dolní Bělá – Manětín – Nečtiny a 523 Plzeň – Spálené Poříčí – Rožmitál pod Třemšínem.

Většina cyklobusových linek v Plzeňském kraji zahájila letošní sezonu 27. května a chybět nebudou ani cyklobusy po Šumavě. Novinkou letošní sezony je změna trasy linky 251, která jede přes Kladruby s bývalým benediktinským klášterem, jež před 900 lety založil kníže Vladislav I. Na jednom místě zde můžete obdivovat

stavby Jana Blažeje Santiniho Aichela a Kiliána Ignáce Dientzenhofera. „Snahou bylo zatraktivnit trasu cyklobusu, aby dokázala obsloužit i tento impozantní klášter,“ vysvětluje náš mluvčí Jan Holub. Výletníci i cyklisté v letošním roce ocení zařazení linky k rozhledně na Čerchově do systému Integrované

dopravy Plzeňského kraje (IDPK). Letos proto vyjela jako linka s číslem 651 a nezměněnou trasou Furth im Wald – Domažlice – Čerchov – Waldmünchen. V jejich spojích tak cestující mohou uplatnit všechny jízdní doklady integrovaného systému Plzeňského kraje.

Kromě oblíbeného spojení na dominantu Chodska, na Čerchov, vyjela i přeshraniční linka 982 směr Lam a Bodenmais. Další příjemnou novinkou je zavedení letního provozu na lince 983, která v červenci a srpnu odveze zájemce a maximálně pět kol pětkrát denně z Železné Rudy k lanovce na vrchol Velkého Javoru v Německu a zpět. „Obecně jsme s cyklobusy velmi spokojeni. Na Šumavě pak pomáhají našim řidičům asistenti, takže pokud si chce někdo přes léto přivydělat na brigádě, může se nám ozvat,“ zve případně zájemce Jan Holub.



Co zůstává beze změny, to jsou naše klimatizované a nízkopodlažní autobusy, které na cyklobusy po Plzeňském kraji nasazujeme. Jezdí s cyklovleky pro 22 kol nebo s cyklodržáky pro pět kol a ve všech autobusech je možné za jízdenky IDPK zaplatit platební kartou. Přeprava kola na 240 minut vyjde jen na 20 korun, celodenní na 40 korun. Spoje, které umožňují přepravu kola, jsou v jízdních řádech označeny jeho symbolem. Díky oživující příhraniční spolupráci přitom nemusí turisté zůstat jen v Plzeňském kraji nebo jet našimi linkami 651, 982 a 983. Využití je možné sítě celé řady linek. Podrobnosti a jízdní řády jsou na webu [www.regionalni-mobilita.cz](http://www.regionalni-mobilita.cz), včetně tipů na výlety a seznamu cykloservisů, opraven, půjčoven nebo nabíjecích stanic pro elektrokola.

## Na kole i na Moravě

Zahálet letos nebudou ani už tradiční cyklobusy z Prostějova na Drahanskou vrchovinu na Moravě. Vybrané víkendové spoje vozí kola od

soboty 29. dubna až do konce září a jezdí v rámci autobusových linek 432 Prostějov – Protivanov – Boskovice a 434 Prostějov – Buková – Protivanov. Na linkách platí tarif Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK), jízdenku s místenkou pro jízdní kolo si můžete koupit na našem webu nebo u řidiče.

Na konci května pomohou cyklistům zdolávat kilometry a případně i šetřit nohy i naše cyklobusové spoje na trase Zlín – Troják – Tesák – Bystřice pod Hostýnem a zpět jako linka 823141. Spoje jezdí o víkendech, během letních prázdnin i v pracovních dnech, kdy je provoz linky rozšířen.

Změn letos doznají cyklobusy z Přerova. Trasa z Přerova přes Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm a Horní Bečvu do beskydského sedla Bumbálka bude rozšířena také o nedělní provoz. Linka tak už nebude jezdit jen v sobotu, ale celý víkend. Odjezd v půl osmé ráno z Přerova zůstává zachován, zpět pojedou cyklobusy z Bumbálky v 16 hodin. Autobus s cyklovleky pro 40 kol a 10 elektrokol vyjede na trasu poprvé 3. června a jezdit bude až do konce září během volných dnů, včetně červencových státních svátků. Cyklisté zaplatí za kolo 20 korun, za přepravu elektrokola 30. Kvůli velkému zájmu z předchozích let bude opět možné si přepravu předem objednat v on-line rezervačním systému na našem webu. Kvůli nízkému zájmu milovníků cykloturistiky letos nebude jezdit nedělní spoj z Přerova směrem na Bouzov.

## Kolo přepraví i vlaky

Na svou obvyklou trasu letos vyjede i cyklobus v rámci příbramské městské dopravy. Linka 5B bude vozit kola od 17. června do půlky září a milovníky Brd doveze z Příbrami do Kozičina nebo Orlova. Do hornického města je navíc možné přijet naším rychlíkem z Prahy, na který cyklobus navazuje. Do Brd jezdí i linka 523 z Plzně a Spáleného Poříčí.

Kola je možné přepravit na určeném místě do vyčerpání kapacity také našimi vlaky. V sezoně posílujeme například rychlíky Praha–Tanvald o další vozy, které převezou větší počet kol. Poznáte je podle velkého symbolu kola u nástupních dveří. Pokud vyrážíte na cesty jako větší skupina, dejte nám vědět dostatečně předem a zavolejte na naše zákaznické centrum 725 100 725 nebo vyplňte skupinovou rezervaci.

## Odcházím v nejlepším



**Dlouhých 53 let jezdil u nás ve firmě Vladimír Šimák jako řidič autobusu. Dnes v Arrivě, na začátku v ČSAD Praha Vršovice. Letos v březnu pak usedl za milovaný volant jako profesionální řidič naposledy.**

„Odcházím v nejlepším. Řízení mě pořád baví, ale chci si ještě pořádně užít ženu, děti a vnoučata, dokud jsem ještě trochu fit. Doteď jsem vše opomíjel,“ říká sympatický sedmdesátník s lehkou nostalgií v hlase.

Už jako malý kluk sedával Vladimír Šimák v autobuse, jeho tatínek byl totiž také řidič. To vyrůstal na Chodově, tehdy ještě u Prahy, dnes už pevně vrostlém do metropole jako samostatná čtvrť. A později, v roce 1970, nastoupil už jako dospělý chlap do ČSAD. Nejprve pracoval rok dva na dílně, brzy ale začal šoférovat.

A stejně jako táta jezdil linku Praha – Průhonice – Říčany – Velké Popovice. O víkendech pak České Budějovice, Vranovskou přehradu, Dačice, co bylo potřeba. Kromě linky jezdil Vladimír Šimák ještě 27 let zájezdy, hlavně do bývalé Jugoslávie. Řídil skoro všechno: RO, RTO, ŠM, Irisbus, Iveco Crossway. Nejraději ale měl Karosu 954, které říkal Barča.



# MÓDNÍ TRENDY NEŘEŠÍM



Text: Helena Dostalová  
Foto: Daniel Hamerník

**Jako malý kluk obdivoval autobus „erták“. „Jezdil jsem s ním každý den, líbily se mi jeho harmonické tvary, kulaté čelní sklo a světla jako oči. To byl první impulz, že jednou bych chtěl něco takového dělat,“ říká architekt a designér Patrik Kotas, autor podoby nejnovější generace autobusů SOR. Ty se postupně stávají součástí i našeho vozového parku.**

**Vašimi tramvajemi, autobusy, metrem nebo trolejbusy jezdí každý den statisíce cestujících. Jaký je to pocit?** Skvělý. Zejména tramvaje a trolejbusy, které se teď znovu vrací do Prahy, vnímám jako prvky městského prostoru vytvářející jeho důležitou atmosféru a image. Vždyť co by byla Praha bez tramvajových linek 22 a 23 na Malé Straně, osmnáctky na Mánesově mostě? Nebo kdyby nic nejezdilo v tunelu pod Vyšehradem? A není to vůbec dané tím, že někdo miluje tramvaje. Je to prvek zážitku, kultury a obrazu města.

## **K vaší profesi vás tedy přivedla láska k dopravě?**

Celý život jsem kromě dopravních prostředků miloval také mosty, nádraží, veřejná prostranství nebo fontány. Bylo celkem logické, že jsem se dal na tuto specializaci, přestože neprojektujeme jen dopravní prostředky a stavby. Dopravu mnozí považují pouze za praktický prvek, pro mě ale doprava neznamená jen dostat se z místa na místo. Vzpomeňte, když se stavěly historické železnice nebo rozjely první tramvaje. To byl obrovský společenský a kulturní zážitek. Do staveb se promítaly umělecké styly i duch doby.

## **Snažíte se o totéž?**

Určitě. Mým cílem není všeobíhající design se standardními prvky, které neurazí, ale ani nechytou za srdce. Snažím se, aby má práce měla styl a odrážela výraz doby i obraz autora. Aby byl poznat určitý rukopis.

## **Může dopravní prostředek i v dnešní době, kdy je společnost zahlcena množstvím různých vjemů, jednoduše vyjadřovat ducha doby?**

Určitě a dám vám příklady. To, co uměly tramvaje vytvářet v mnoha městech na konci 19. nebo ve 20. století, na mnoha místech opakují i nyní. Za posledních 20 let se například staly symbolem Štrasburku. V Jeruzalémě, kde se prolínají kultury, zas před nedávnem zavedly novou trať s nádhernými tramvajemi se skvělým designem a k tomu postavili krásný zavěšený most. Tomuto historickému městu dodaly moderní tramvaje šmrnc soudobého života. Je velká škoda, že

dnes se k dopravě chováme pouze utilitárně. Ale dnešní doba není o nic chudší než ty minulé, jen jsme někdy chudší o ambice a chuť mít stylovou kvalitu.

## **Co je pro vás při projektování nového modelu stěžejní?**

Rozdělím to na dvě skupiny. Jednou je technologický vývoj, materiály a prvky, ze kterých stavíme. Je jedno, jestli mluvíme o karoserii autobusu, nebo o architektuře domu. Vše se neustále vyvíjí. Je skoro povinnost po nových technologiích a materiálech sahat, a to navíc tvořivým způsobem. Architekti a konstruktéři byli odjakživa těmi, kteří nejenže používali materiály, ale také iniciovali jejich vývoj. A druhá je otázka trendů. Osobně je nevímám



SOR ICN 12

jako něco, čím bych se měl řídit, beru je jako náповědu. Z prvků, které letí, používám jen ty, které se mi líbí.

## **Čeho se tedy držíte, když vytváříte nový model?**

Vlastního výtvarného názoru v rovině vizuální a praktické zkušenosti v té technické. Svou práci děláme už 30 let. Ale samozřejmě je nepsaná povinnost sledovat vývoj materiálů, možnosti jejich tvarování. Karoserie se posunuly od dřevěných, polodřevěných, ocelových, hliníkových až ke kompozitovým skořepinám nebo plastovým dílům. A totéž platí o sklu. Mám rád prostorově velká tvarovaná čelní skla, což je vidět u tramvajů Škoda 15T, metra M1 i u nejnovějších autobusů SOR, jejichž design jsme navrhovali.

## **Velká skla volíte z hlediska bezpečnosti?**

To je vždy kombinace několika faktorů. Velké čelní sklo umožňuje širokoúhlý

výhled bez mrtvých výhledových úhlů. Řidičům nepřekážejí sloupky ani horizontální prvky. A pak jde o prvek estetický. Jak už jsem řekl, nemám rád malá okna. Baví mě, když se na skle objevují odlesky, které podporují kouzlo tvaru karoserie nebo zdůrazňují prostorový účinek architektury.

## **Jak je složité navrhnout právě třeba autobus?**

Jako malý kluk jsem strašně obdivoval autobus Škoda 706 RTO, takzvaný erták. Už tehdy jsem si říkal, že bych chtěl někdy něco podobného vytvořit. Inspirovat se neagresivním tvarem a harmonickým designem. Moje první setkání s autobusy, respektive trolejbusy, bylo ve Škodě Ostrov. Dnes už je zavřená. Snažil jsem se o vytvoření určité vizuální linie, symboliky, na které by firma mohla stavět a kterou rozezná i ten, kdo není odborník. Pokračuji v tom i ve spolupráci se SOR Libchavy. Při návrhu autobusu tak není důležitý jen vliv technologií nebo výrobních možností, ale také touha dát firmě vizuální identitu. A když se konkrétně podívám na Arrivu, přál bych jí, aby si udržela tu svou a zachovala ducha evropské firmy.

## **Při své tvorbě tedy nehledíte na aktuální trendy?**

Autobus tu podle mě není proto, aby odpovídal například lomeným agresivním tvarům z časopisů o automobilech nebo z internetu. Mně je to úplně jedno, za tři roky to může být zase jinak. Vybírám si tedy to, v co věřím já nebo zákazník. Okamžité módní vlivy jdou mimo mě, a pokud je registruji, tak pouze v tom, co se mi líbí nebo co považuji za inspirující pro svou práci.

## **A kde berete inspiraci?**

Především v přírodě ve tvarech stromů nebo květin a pak samozřejmě v ženských křivkách. Ale to jsou nejobecnější inspirační vzory pro většinu umělců. Pak také hodně cestuji, zažívám různá prostředí a tradice. Mám rád, když se životní styly, tradice, kultura, jídlo nebo oblékání v každé zemi liší. To znamená, že nemusí jít nepřátelsky proti sobě. Miluji země, které žijí šťavnatějším stylem, Francii, Itálii, Španělsko, Portugalsko, Kubu nebo Mexiko. A ve všech městech moje první kroky vždy směřují na nádraží, letiště, na mosty nebo do přístavů.



# TADY CHUTNÁ



Text: Tomáš Wehle  
Foto: archiv podniků

**Bufet na nádraží, kde si můžete nandat na talíř, kolik jídla chcete, i hostinec s poctivou českou kuchyní v lázeňském parku. Vybrali jsme osm podniků, kam na dobré jídlo kolem tratí našich vlaků.**

**Náš Hostinec**  
Tyršova 786/25, Poděbrady  
Od nádraží: 375 m

O co kratší má tento podnik historii, o to delší je seznam spokojených hostů. Náš Hostinec otevřeli v lázeňském parku v Poděbradech před šesti lety. Šéfkuchař Antonín Bokštefl dohlíží nejen na přípravu jídla, ale také na výběr lokálních dodavatelů. Při tom kladou majitelé důraz na takzvanou čerstvou cestu, takže třeba maso putuje od jejich řezníka přímo do kuchyně. Kromě kvalitního jídla, typicky české kuchyně, dělá hospodu hospodou hlavně pivo. V tomto případě pěkně ošetřená tanková plzeň. V podniku s venkovní zahrádkou se nejčastěji podává svíčková a kachna se zelím, populární je i tlačěnka a ze sladkého špička s likérem.

**Restaurace Baroque – Místo s chutí**  
Kuks 57  
Od nádraží: 850 m

Na restauraci Baroque – Místo s chutí si vyhradte dostatek času, protože by byl hřích zrovna tady jídlo odbýt a pospíchat. Málokde máte při obědě nebo večeři tak výjimečný výhled. Ze zahrádky útulného podniku je areál barokního hospitálu Kuks jako na dlani:



monumentální kostel Nejsvětější Trojice, alegorie Ctností a Neřestí i jedna z nejstarších lékáren – U Granátového jablka. Zdejší kuchyně pod taktovkou šéfkuchařky Lenky Mičkové je tradiční česká s moderními prvky. Inspirují se tu recepty našich předků, suroviny z polí, lesů, sadů a sádek si pečlivě vybírají, stejně jako dodavatele. Zvěřinu vykupují přímo od myslivců a zpracovávají ji vlastní řezníci pod značkou Baroque maso. Z jídelního lístku doporučujeme dvě skvělá jídla: kachní konfit s červeným pomerančovým zelím a karlovarským knedlíkem a špikovanou jelení kýtu na smetaně se žemlovým knedlíkem s brusinkami. Kromě Kuksu patří do konceptu Baroque ještě další restaurace a kavárna ve Dvoře Králové, řeznictví a manufaktura zaměřená na výrobu českých delikates.



**Penzion Na Stodolci**  
Dolní Chříbská 40  
Od nádraží: 5,3 km (Rybniště)

Restaurace rodinného penzionu Na Stodolci v Lužických horách, na okraji Českého Švýcarska, je moderní venkovskou českou hospodou, byť v roubence z roku 1881. Celý rok se hostům snaží přinášet to nejlepší z okolí a kuchyni staví na kvalitě, čerstvosti a sezonnosti. Většinu dodavatelů mají nadosah, co mohou, připravují sami. Stálý jídelní lístek tu nehledejte. Jednu mají koprovku nebo kachnu v housce, jindy hovězí krk na jalovci, pak zase tatarák či pečený hřib, ze sladkého umějí borůvkové koláče nebo lívance. Jídlo můžete zapíjet jejich vlastním pivem, speciálně pro podnik vařeným nedalekým pivovarem Falknštejn z Krásné Lípy. Kdo raději volí víno, má na výběr z Mělnicka, Moravy, ale i Rakouska a Francie. „Od květnových prodloužených víkendů plánujeme otevřít naši kavárnu Tyjátr, která je umístěná ve stodole s překrásným výhledem na okolní pastviny,“ láká výletníky Matěj Kudla, který se spolu se svou ženou Terezou stará o chod podniku. Nabídku jídel chtějí obohatit o polévku, salát a jídla do ruky.



**Bistro 86**  
Národních mučedníků 700,  
Veselí nad Moravou  
Od nádraží: 0 m

„Cenově bezkonkurenční, chuťově vynikající,“ shodují se recenzenti

Bistra 86. Vkusně jednoduchý podnik uvnitř vlakového nádraží ve Veselí nad Moravou funguje ve stylu „nalož si sám“. Vezmete si táč, příbor a talíře a nabere si bez ohledu na množství a kombinaci. Na talíř si můžete naložit vše, co je v denní nabídce, dle vlastní chuti, a to za jednotnou cenu: bez polévky za 105 korun a s polévkou za 120. Na výběr je nejčastěji pět nebo šest jídel (jednou rajská, španělský ptáček, svíčková nebo sekaná, jindy zase guláš nebo hovězí na houbách) a čtyři různé přílohy. K tomu dvě polévky (vyhlášené jsou gulášová a dršťková), alkoholické nápoje se tady nenabízí. Otevřeno tu je od pondělí do pátku od 5 do 14.30, personál je příjemný a vstřícný.



**Restaurace Na Krásné vyhlídce**  
Mužský 40, Boseň  
Od nádraží: 7,6 km (Mnichovo Hradiště)

Do restaurace ve stejnojmenném penzionu na kraji Českého ráje, jen kousek od známých Drábských světniček, si od vlaku pěkně vyšlápnete. Odměnou vám bude nejen úžasný výhled dolů na Turnov, Maloskalsko a dál až na Ještěd, Krkonoše, ale i zavedený podnik, který šlape. Tým šéfkuchaře Zdeňka Gajdoše umí hlavně klasiku: svíčkovou, vrbce, kachnu, na čepu vše jísti plzeňské za pěkných 49 korun. Zdejší kuchyně je provoněná bylinkami, regionálními čerstvými surovinami a láskou k řemeslu a každý týden tu mají něco nového. V létě si místo určité rezervujte, bývá narváno uvnitř i na terase. Děti tady ocení dětské hřiště a minizoo.

**Až na půdu**  
Jungmannova 34/11, Písek  
Od nádraží: 1,5 km

Bezesporu neútulnější a nejlepší kavárna v Písku se jmenuje Až na půdu a najdete ji ve středu města, u Alšova náměstí. Podnik je věrný svému jménu, takže do něj musíte vystoupat po



schodech starého domu s podloubím. Kavárna a bar provozuje jen několik let česko-německý pár: Kathrin je cukrářka, Ivo kuchař. Brunch menu je tu k mání celý den, k tomu mají i neskutečně lahodné domácí zákusky (někdy jsou to domácí lívance, jindy panna cotta nebo větrník), kvalitní kávu, domácí limonády a prachatické pivo. A příjemnou obsluhu, která není přehnaně vlezlá. Potěší drobnosti jako třeba ručníky na toaletách, Člověče nezlob se nebo knihy k přečtení. Když je hezky, přijde vhod kouzelný dvorek ve vnitrobloku a zadní zahrada, kde se zastavil svět.

**Francouzská restaurace**  
Alexandria Spa & Wellness hotelu  
Masarykova 567, Luhačovice  
Od nádraží: 700 m

Někdy je dobré se nechat rozmazlovat nebo si prostě vyhodit z kopýtka, třeba na dovolené. Francouzská restaurace luhačovického hotelu Alexandria toto splňuje vrchovatě. V minulosti ji navštěvovali prezident, ministři, významné společenské osobnosti i zahraniční delegace. Ovšem kvalitní kuchyni dostanete v restauraci, jež si zachovala původní tvář z dob první republiky, i bez nadité peněženky: hlavní chod obědového menu stojí slušných 179 korun. Večer vás tu čeká zážitková gastronomie pod vedením šéfkuchaře Aleše Úlehly. Vaří bezmála 30 let, z toho polovinu ve Švýcarsku, v Německu a Londýně. V Luhačovicích připravuje od základu poctivá jídla česká i mezinárodní kuchyně. Inspiraci hledá v lokálních surovinách a jejich zapomenutých i osvědčených kombinacích. Už od začátku existence podniku (1939) k němu patří flambované speciality. Ted' je v menu hovězí chateaubriand pro dvě osoby, flambovaný koňakem, grilovaná sezonní zelenina, variace omáček a flambované palačinky nebo ananas. Personál dokončuje pokrmy přímo u vašeho stolu.



# SOUTĚŽ O GRIL WEBER NA LETNÍ GRILOVÁNÍ

Vyluštěte křížovku a vyhraďte klasický kotlový gril na dřevěné uhlí **Weber Bar-B-Kettle**.

Na grilu můžete péct, vařit, smažit nebo zapékat a pohostíte až 8 hladových strávníků.



POMŮCKA: AACHEN DINAS ETN, LIA	ZLOUHA- VOST	1. TAJENKA	HORNICKÁ SVÍTLNA	* KÓD LETIŠTĚ EASTLAND	SOLMIZAČ- NÍ SLABIKA	DLOUHÁ EPJCKÁ BASEŇ	CHUCH- VALCE	OZNAČENÍ DAJKO- VÝCH KAMIONŮ	PRUŽNÉ ŽELEZO	TLAČÍTKO POČÍTAČE	* TEMNOTA	MPZ RUMUNSKA	SLOVENSKY „JISTĚ“	PALIVO
PSOVITÁ ŠELMA			SVAL VZPRIMO- VAČ							UMĚLECKÁ TROJICE				
CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO			3. TAJENKA SNAD							2. TAJENKA MÍHÁNÍ				
ALKAN					TYP CESTY OBYDLENÉ MÍSTO V POUŠTI							TOHLE KACÍŘSTVÍ		
ZÁKLAD KYSELA				NÁPRAVY CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO			OBRUBA LÁTKY			VÝZVA KE SKOKU DAV LIDÍ				
KAPROVITÁ RYBA			MOJE CHODBA					ANGLICKY „ČAS“					6. TAJENKA	ÚPLAT- KÁŘSTVÍ
OSOBNÍ ZÁJMENO			VADA TALENTO- VANA					* KARETNÍ TRUMF ŽEBRO						
SONORNÍ HLÁSKA								POLÉVKA Z KVASU ČESKÝ BÁSNÍK						
PODOBY					FRAN- COVKA	ŽIDOVSKÉ ŽENSKÉ JMÉNO	* ZNAČKA HOLMIA CHACHA			JMÉNO PSA DÁMSKÝ KLOBOUK				
* SLOVENSKY „OBĚ“	ŽÁRU- VZDORNÁ HMOTA OUHA					NÁVŠTĚV- NIK				PTÁK BĚZEC AFRICKÝ VELETK				
OPRCHALÁ						JMÉNO ZPĚVÁKA JOHNA POVZDECH						PRIMÁT ZNAČKA BISMUTU		
5. TAJENKA						4. TAJENKA								
STÁTNÍ POKLADNA					NĚMECKÉ MĚSTO					IZRAELSKÉ ZEMĚ- DĚLSKÉ DRUŽSTVO				
										JMÉNO HEREČKY BENDOVÉ				

Správné řešení tajenky v minulém čísle: Nikola, Adam, František, Mikuláš, Jan. Výherkyně je Milena Paterová z Jinců. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 30. 6. 2023. Adresa: [arrevue@arriva.cz](mailto:arrevue@arriva.cz). Vylosovaný výherce získá gril Weber na dřevěné uhlí.

# Zúčastněte se našich pravidelných Dnů zdraví!

Zdraví našich zaměstnanců je vždy na prvním místě.



Více informací  
u Vašich personalistů





# Zatočte k nám

Přiveďte známého **na pozici řidiče nebo řidičky autobusu** a získejte odměnu!



**Bližší informace  
u Vašeho personalisty**