

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2024

Téma čísla
Inovace se jen hrnou

Fotostory

ARRIVA DEN

To byla jízda!

 arriva



Inovace se jen hrnou

Seznamte se s novinkami, které nás čekají. Jak se změní prodej našich jízdenek a jaká revoluce nás čeká v zastávkách na znamení.

8



Arriva den

Elektrický byk, obří šipky, trampolíny nebo motokáry. To všechno jsme si užili na Arriva dni ve Vysokém Mýtě. Byli jste tam s námi?

14



Sebeobrana

Když uklidňující slova nestačí, může přijít na řadu i násilí. Přečtěte si, jak se nejlépe bránit útočníkovi.

20



Bicykly na železnici

Přinášíme vám přehled nejkrásnějších cyklostezek, které vznikly na místech původních železničních tratí.

22



Rozhovor s Honzou Dědkem

Po revoluci se potkával se světoznámými hudebníky, nyní má vlastní pořad 7 pádů Honzy Dědka.

26



Milí arriváci,

určitě mi dáte za pravdu, že čas neuvěřitelně letí. Je to jako před pár dny, kdy byly Vánoce, pak Velikonoce, a teď už vyhlížíme prázdniny a dovolené.

Letošní první půlrok byl snad ještě hektičtější než kdy jindy. Dotáhli jsme do cíle přechod k novému vlastníkovi, společnosti I Squared Capital. Nemusíte mít žádné obavy, pro většinu z nás se nic nemění a pokračujeme v každodenní práci. Připravujeme se na nový autobusový provoz ve Středočeském kraji nebo rozjezd našich modernizovaných vlaků na jižní Moravě. Společnost I Squared Capital nás bude podporovat, abychom byli stále jedním z nejvýznamnějších dopravců v České republice a mohli se dál rozvíjet a zůstali lídrem v ekologické dopravě.

Jsem rád, že jsme v tomto náročném období našli čas se společně potkat a navázali na dříve organizované fotbalové zápasy. Arriva den ve Vysokém Mýtě byl opravdu první takto velkou akcí, kterou jsme pro nás všechny pořádali, a mě doslova nadchlo, kolik z vás přijelo a že jsme se setkali a měli čas si popovídat a probrat radosti i starosti. Počasí se povedlo, jídlo a pití také, atrakce byly na jedničku s hvězdičkou – a já doufám, že jste se pobavili třeba na motokárách nebo s nafukovacími šipkami. Věřím, že vám nechybí ani hmatatelné vzpomínky v podobě fotek s ostatními kolegy z fotokoutku. Budu rád, když se sejdem zase příště.

Jak jsem napsal na začátku, přichází doba dovolených. Práce je v Arrivě hodně, a tak v létě stihnu pravděpodobně vyšlápnot jen pár kopců a zrelaxovat s přáteli třeba u grilování. Ať už se vypravíte do vysokých hor, k moři, na druhou stranu planety, nebo zůstanete v Česku, užijte si volný čas podle svého, nestresujte se a odpočiňte si.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

JIŘÍ STANĚK

Obchodní a EHS manažer

Text: Helena Dostalová

Foto: Arriva

„Občas si vybavím plakáty z dob socialismu, které nabádaly k dodržování různých pravidel. Tomu bych se chtěl vyhnout, a proto se při přípravě opatření snažím brát ohled na aktuální zvyklosti českého prostředí,“ říká Jiří Staněk, který má v Arrivě na starosti EHS – environment, health and safety, tedy životní prostředí, zdraví a bezpečnost.

Ještě před rokem jste zastával jen pozici manažera obchodu, zejména u linek Arriva Express. Co se od té doby změnilo?

Moje pozornost se od koordinace jízdnicích řádů, ceníků, prodejního systému a prodejní sítě rozšířila ještě o měsíční reporting v oblasti bezpečnosti práce. Na začátku bylo mým úkolem připravovat přehledy, například veškeré statistiky pracovních úrazů. Postupně se ale úkoly nabalovaly jako sněhová koule a začal jsem víc a víc komunikovat s kolegy v centrále. Důvodem bylo především to, že v loňském roce Arriva Mainland Europe schválila aktualizovanou strategii EHS.

Co konkrétního to pro vás znamená?

V rámci EHS se vytvořila úplně nová struktura a vedení chce, aby v každé zemi existovala pozice manažera EHS. Tu nyní zastávám já. Ve všech osmi zemích musí být k oblasti bezpečnosti stejný přístup. Skupina Arriva klade na bezpečí svých zaměstnanců opravdu velký důraz. Neznamená to, že bych se detailně staral o školení zaměstnanců a denní kontroly, spíše zodpovídám za koordinaci všech procesů. Aby všechny dokumenty byly v kompletní podobě,



včas se aktualizovaly a především abychom měli přehled o tom, kde co je a není.

A zároveň uvádíte v život nová nařízení z centrály?

Ano, teď aktuálně například formulář pro hlášení nebezpečných situací, jehož prostřednictvím bude zaměstnanec moci ohlásit třeba výkop, kam by někdo mohl spadnout. Abych ale situaci uvedl na pravou míru, není to tak, že by u nás předtím byla bezpečnost práce zanedbávána a já teď něco napravuji. Jen jsme neměli takovou nadstavbu, která je běžná například v Británii nebo Nizozemsku, tedy že nad vším stojí právě ještě někdo další.

Bezpečnost práce by měla být hlavně přirozená

Je pro vás nová role v něčem složitá?

Spíše neobvyklá. Pamatuji si, jak v minulosti visely na chodbách propagandistické nástěnky. Živě mám před očima plakát, že je nutné všude zhasínat. Myslím, že na Západě se tyto informace podávají podobným stylem, ale u nás kvůli vzpomínkám na socialismus působí trochu nepatřičně. Kdybychom veškeré texty překládali doslova, mohly by vypadat směšně a lidé by je neuznávali. Je prostě potřeba respektovat lokální zvyklosti. Samozřejmě aniž bychom měnili smysl a obsah nařízení. Jde jen o formu prezentace.

Posunula vás současná pozice někam? Baví vás?

Určitě je nesmírně zajímavá a hlavně není monotónní. A bezesporu mě neustále posouvá, protože zatímco pozice obchodního manažera je opravdu úzce zaměřená, zde mám daleko širší záběr. Můžu například připravovat různé kampaně a věnovat se i jiným činnostem. Mám hodně rád cestování a cizí jazyky. A musím se přiznat, že jsem rád, že tady mám znovu možnost pracovat v mezinárodním prostředí, protože jsem v úzkém kontaktu se zahraničními kolegy. To mě hodně baví.

Zaznamenají snahu o centralizaci nějak výrazně i zaměstnanci?

Neměli by. Zaměstnanci budou o stávajících i nových opatřeních i nadále informováni tak, jak jsou zvyklí, tedy například prostřednictvím intranetu a dalších obvyklých forem komunikace. Všechny informace se snažíme prezentovat jednoduchou a vhodnou formou, třeba i odlehčeně a zábavně.

Jak byste vlastně shrnul důležitost bezpečnosti práce?

Myslím, že bezpečí každý člověk podvědomě vyhledává, ať už je v práci, doma, nebo na výletě. A pro nás je tím pádem důležité, abychom vytvořili takové pracovní prostředí, kde se naši zaměstnanci budou cítit bezpečně a přirozeně a budou se také tak chovat.

Máme doma polovinu Stadlerů pro jižní Moravu



Letos v prosinci se změnou jízdních řádů vyjedeme nově na třech vlakových linkách v Jihomoravském kraji. Přípravy už jsou v plném proudu. Rozběhl se zkušební provoz Stadlerů, které jsme pro tuto oblast pořídili, řeší se jejich typové schválení a podepsali jsme už desítky smluv s novými strojevodoucími, kteří se na nové vlaky těší stejně jako my. Na linky Znojmo – Břeclav, Hodonín – Čejč – Zaječčí a Hodonín – Veselí nad Moravou – Myjava míří třináct Stadlerů GTW z Německa. Dva budou záložní a jedenáct jich bude jezdit v turnusu. Teď, kdy zkraje prázdnin

čtete tento článek, už jsme převzali šest vlaků od šumperského Parsu, kde procházejí kompletní rekonstrukcí. Zbývajících sedm jednotek budeme až do listopadu dostávat tempem jedné až dvou za měsíc. Tři vlaky v typickém barevném řešení Jihomoravského kraje, v němž dominuje barva se speciálním názvem magenta (sice se na první pohled může zdát, že jde o růžovou, ale ona sytá barva se skutečně oficiálně nazývá magenta), jezdí ve zkušebním provozu už od května na spojích ze Starého Města u Uherského Hradiště do Veselí nad Moravou a do

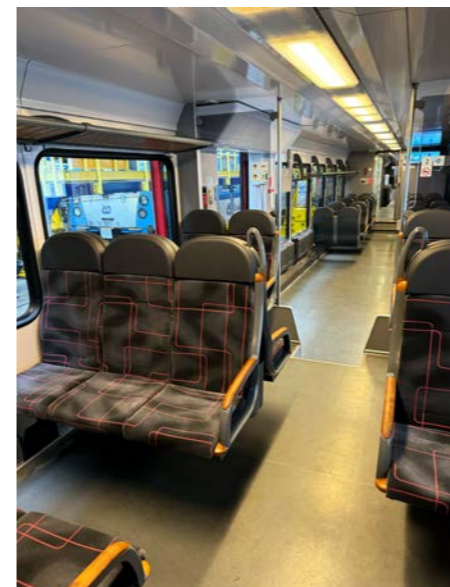
Bylnice v sousedním Zlínském kraji. První zkušenosti jsou zatím velmi dobré a my se těšíme na zkušební provoz dalších jednotek. Naším cílem je všechny co nejlépe vyzkoušet v běžném provozu, vyzhmat případné mouchy a dobře se na prosincový rozjezd připravit. Je potřeba říct, že není Stadler jako Stadler. Jde sice o stejný typ vlaku, s jakým jezdíme už ve Zlínském kraji, ale přesto je každý jiný. Ty zlínské byly od Deutsche Bahn, jihomoravské jsou od Hessische Landesbahn a každý z dopravců je měl upravené pro své individuální potřeby. Zvenku tak sice



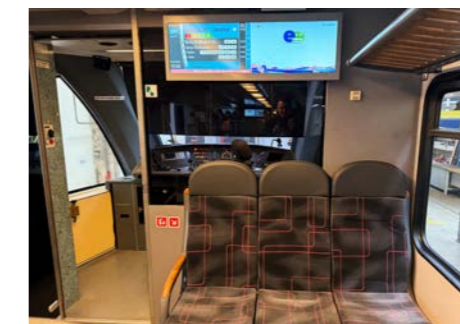
vypadají stejně, technicky se však v detailech liší.

Velký prostor pro kola

Největší změnou, kterou cestující zaznamenají a která se povedla, je kompletně nový interiér s velkým prostorem pro jízdní kola, protože vlaky vyrazí na turisticky oblíbené tratě. Kromě toho budou jezdit bez našich průvodčích, takže mají nový, Jihomoravským krajem přesně specifikovaný informační systém a budou vybaveny i jízdenkovými automaty. Při rekonstrukcích prvních Stadlerů pro Zlínsko jsme byli spokojeni s prací Parsu ze skupiny Škoda Group, a tak jsme ho oslovili i s touto zakázkou. Samostatně pak vybavíme naše Stadlery ještě v roce 2025 zabezpečovačem ETCS, protože se v oblasti Hodonína budou pohybovat na koridorové trati. Ten do našich



vlaků dodá AŽD Praha, které letos vyhrálo soutěž, v níž jsme dodavatele palubních jednotek ETCS hledali. Do ostrého startu zbývá méně než půl roku, a tak jednáme s provozovateli vleček na jižní Moravě o novém zázemí pro naše vlaky. Znojmo, Hrušovany nad Jevišovkou, Břeclav, Kobylí na Moravě, Hodonín, Veselí nad Moravou a Velká nad Veličkou představují lokality, kde budou strojevodoucí nocovat mezi



večerním a ranním výkonem nebo zde budou mít zázemí při čekání mezi jednotlivými spoji. S většinou strojevodoucích, kteří s námi na jižní Moravě chtějí jezdit, už máme uzavřenou pracovní smlouvu a několik dalších zájemců právě teď nastoupilo do kurzu, aby stačili do listopadu získat všechny potřebné teoretické a praktické znalosti pro prosincový rozjezd. A stejně jako něco nového začíná, jinde něco končí. V prosinci tak po šesti letech opustíme městskou linku v Praze, kterou přenecháme RegioJetu, jenž v hlavním městě vyhrál soutěž s novými elektrickými vlaky. Takhle to na liberalizovaném trhu chodí a otevírá nám to spoustu nových příležitostí. Až do prosincové změny jízdních řádů se nezastavíme, ale na nové linky jižní Moravy, které zatím zajišťují České dráhy, se těšíme.



Do provozu vstupují další autobusy v „PIDžamu“



Chobot, ředitel Arriva City. Další velké peníze míří do obnovy vozového parku i v dalších regionech, abychom zvýšili komfort nejen cestujících, ale i řidičů. Arriva Střední Čechy už nasazuje deset nových Ivec, která jsme nakoupili pro nový středočeský provoz od prosince letošního roku a jezdí na Berounsku, Příbramsku nebo i na lince z Prahy přes Mladou Boleslav do Liberce. Na linku PID 380 z Prahy přes Rudnou do Berouna a Králova Dvora vyjela i rarita, kloubový autobus MAN Lion's City. „Vůz tohoto typu je u nás nováčkem. Nasadili jsme ho proto do provozu dřív, než nám ukládá nová smlouva, aby se s ním řidiči i údržba seznámili, aby si ho osahali, protože od prosince nezůstane u jediného,“ říká Vladimír Káš, provozní ředitel Arrivy Střední Čechy. Celkem pořizujeme 30 těchto kloubováků a další z nich už jezdí i pod hlavičkou ČSAD MHD Kladno.

Nové autobusy v tomto roce:

- ▶ 30 kusů kloubových autobusů MAN Lion's City pro Středočeský kraj
- ▶ 30 kusů Iveco Crossway pro Olomoucký kraj
- ▶ 27 kusů Iveco Crossway 15m pro Středočeský kraj
- ▶ 19 kusů Rošero FCLLI XL pro Středočeský kraj
- ▶ 15 kusů SOR 12 pro Středočeský kraj
- ▶ 10 kusů Iveco Crossway 12m pro Středočeský kraj

Když nastoupíte do jednoho z našich nových minibusů jezdících ve společnosti Arriva City, upoutá vás větší kabina řidiče. Výrobce SOR ji oproti předchozím modelům výrazně přepracoval a zvýšil tím pohodlí řidičů.

Kromě nové a lepší kabiny vévodí těmto minibusům s délkou necelých deseti metrů požadované „PIDžamo“ a červené sedačky. Samozřejmostí jsou i všechny další požadavky objednavatelů na vzhled a komfort autobusů. Ve vozech nasazených na linky 204 Stavební zóna Horní Počernice – Sídliště Petrovice, 224 Dolnopočernický hřbitov – Ve Žlábku a 228 Poliklinika Malešice – Obchodní centrum Štěrboholy – Benice nechybí ani celozozová klimatizace, kamerový systém nebo sčítací rámy. Autobusy značky SOR ICN 9,5 mají motor s emisní normou Euro VI, celkově přepraví až sedmdesátku cestujících. Kromě těchto autobusů má Arriva City ještě další dva zajímavé vozy. Nejsou v Arrivě sice úplnou novinkou, protože první z nich už nějaký ten pátek jezdí v chrudimské MHD, kvůli malému počtu cestujících jsou ale u nás tyto autobusy pořád ještě raritou. Pro pražskou a roudnickou

MHD jsme pořídili ještě dva minibusy značky Škoda D'City 9 LE od tureckého výrobce Temsa. I tyto autobusy jsou ve výbavě podle požadavků systému PID, převezou až 70 cestujících a jejich motor odpovídá normě Euro VI. „Těmito vozy jsme obnovili šestinu naší flotily pro městské linky v Praze. Je to velký pokrok. Investovali jsme přes 60 milionů korun,“ vypočítal Radek



Kladno je na prahu elektrické revoluce

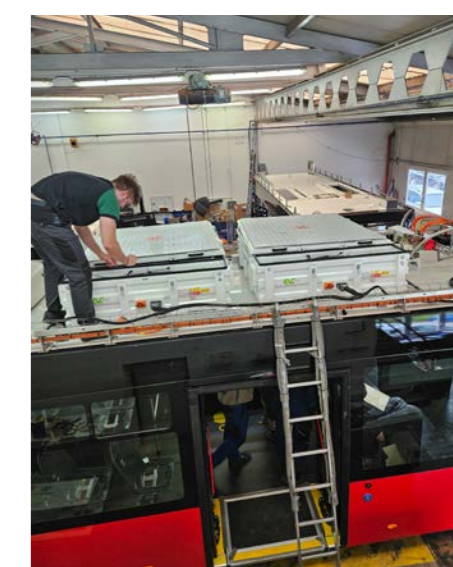
Jak už určitě víte, do kladenské městské dopravy letos nakoupíme celkem 16 elektrobuses, osm standardních a osm kloubových. Budou to vůbec první kloubové elektrobuses v pravidelném provozu v Česku a budou mít ještě jedno prvenství. Budou přizpůsobeny pro rychlodobíjení pomocí čtyřpólového sběrače na své střeše na konečné zastávce u obchodního centra OAZA. A jaký je současný stav tohoto velkého projektu? Ludomír Landa, ředitel ČSAD MHD Kladno, shrnuje současné dění: „První várku elektrobuses budeme mít v depu do konce června. Po instalaci informačního systému a dalších komponentů budou jezdit celé léto ve zkušebním provozu, abychom se naučili



pracovat s jejich nabíjením a vychtali případné mouchy. Ostrý start a plné nasazení plánujeme od září, až půjdou děti do školy. Držte nám palce, projekt je to u nás v republice nevidaný.“ Šestnáct nových elektrobuses je ale jen začátek, celkem jich bude potřeba 52. Plán udržitelné mobility Kladna totiž říká, že po roce 2030 by měl být provoz MHD úplně čistý. Dobíjecí technologie, která se na Kladně dokončuje, je unikátní. Je maximálně standardizovaná a už teď počítá s tím, že v případě dalšího rozvoje elektrobuses třeba v okolí města bude připravena i na dobíjení jiných typů od jiných výrobců. Chystáme tady ještě jeden zajímavý elektrický projekt. Vlastní solární elektrárnu na střeších většiny objektů kladenských garáží, abychom dokázali pokrýt značnou část spotřeby našeho areálu včetně servisu.



A pokud bude vše fungovat, v plánu je i vybudování vlastního bateriového úložiště pro využití energie v noci.

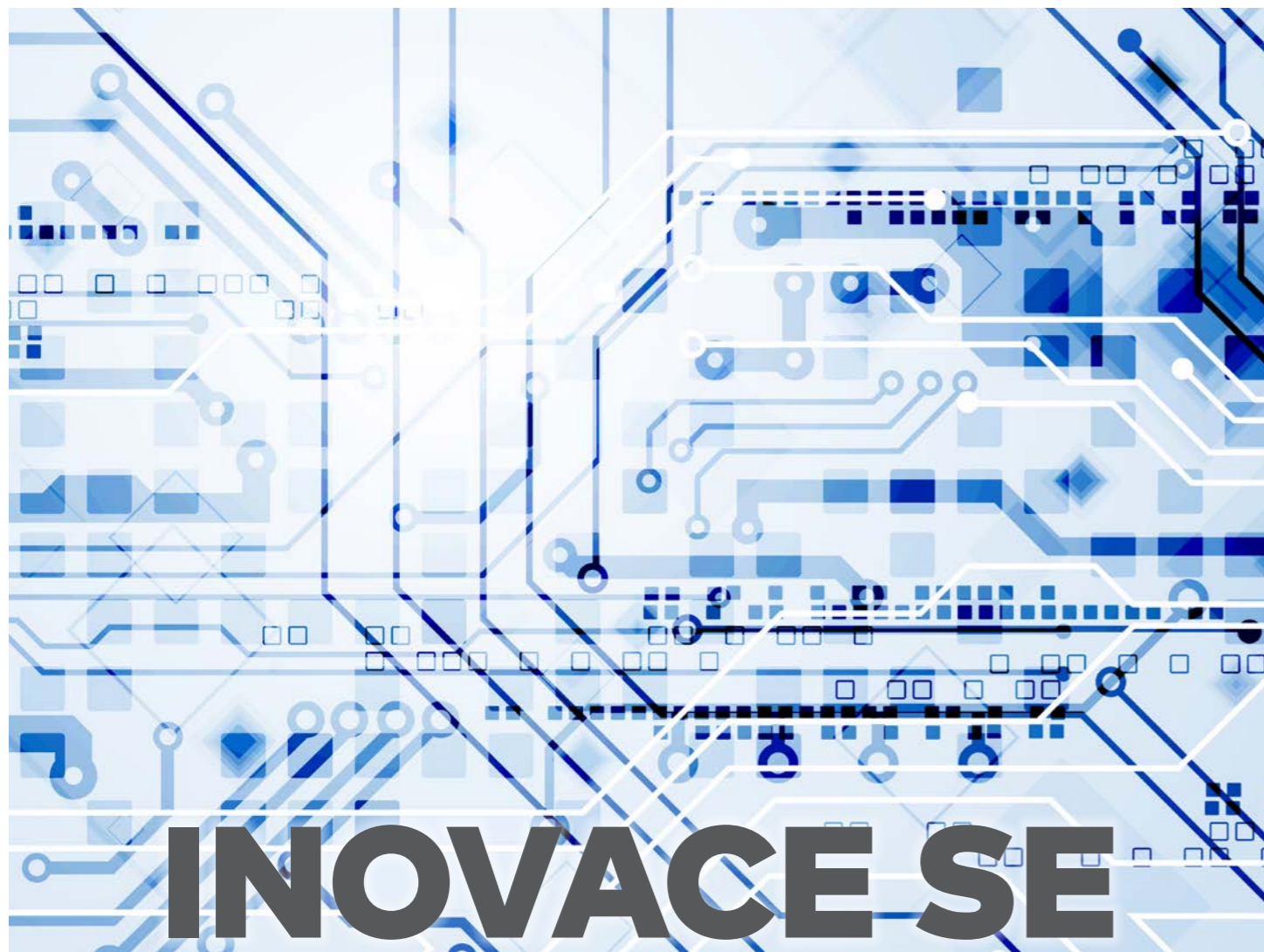


Který autobus bude autobusem roku?



Na začátku května se ulicemi Kladna a jeho okolí prohnala pětice zajímavých autobusů. Redakce českého vydání magazínu TRANSPORT a LOGISTIKA tady totiž pořádala akci s názvem Bus Euro Test 2024, během níž dvacítko odborných porotců z celé Evropy vybírala vítěze prestižní ankety Bus of the Year 2025. Tuto zajímavou akci jsme se v Arrivě rozhodli podpořit, a tak v našich kladenských garážích našla zázemí pro odpočinek i přípravu na cesty a hodnocení poroty pětice městských

autobusů Ebusco 3.0 18 m, Mercedes-Benz eCitaro Fuel Cell, MAN Lion's City E LE, Solaris Urbino Hydrogen 18 a VDL Citea LE. Kladeňané si soutěžní vozy prohlédli, sami si ve svých hlavách favorita vybrali, ale který autobus bude skutečným vítězem podle odborníků, to se dozvíme skoro až na podzim. Vítěz ankety bude slavnostně vyhlášen 16. září na mezinárodním veletrhu IAA v Hannoveru. Vyzvídali jsme na šéfredaktovi magazínu TRANSPORT a LOGISTIKA Michalu Štenglovi, aby alespoň naznačil možný výsledek, ale bez úspěchu. Musíme si počkat do poloviny září.



INOVACE SE JEN HRNOU

Usnadní život cestujícím i nám ve firmě

Text: Ondřej Kubala
Foto: Depositphotos, ROPID

Inovace. Mluví o nich každý, jenže člověk si pod nimi často obtížně představí něco konkrétního. Letos v létě ale v Arrivě dáme řadě z nich naprosto jasnou podobu. Novinek se bát nemusíte, protože i když občas bývají strašákem, se změnou k lepšímu stojí za to se seznámit. Pojdte s námi projít ty nejbližší změny a inovace, které ovlivní velkou řadu z nás. A ať to nezapadne, pokud byste měli jakýkoliv nápad na zlepšovák, napište nám na lepsiarriva@arriva.cz.

E-shop, apka a vlastní vývoj

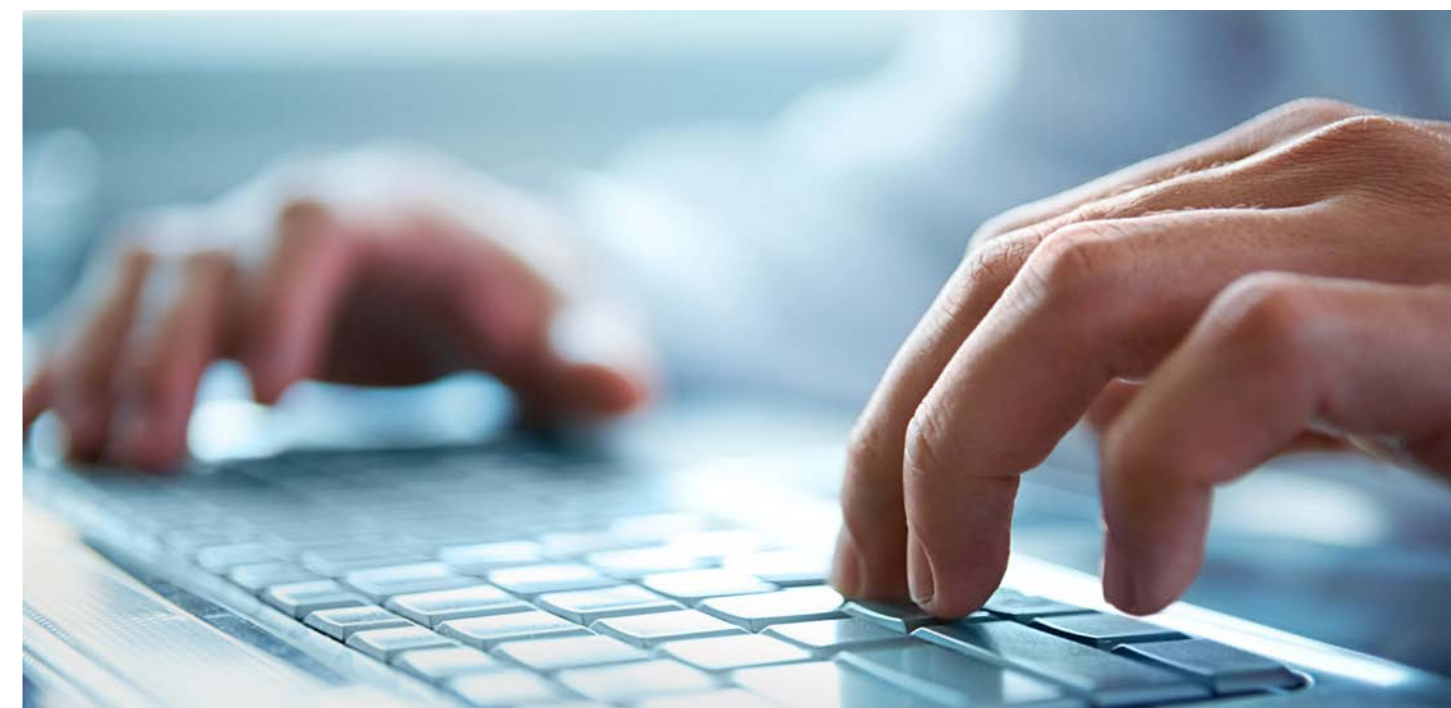
Ve druhé půlce letošního roku spustíme nový e-shop na prodej jízdenek, upravenou aplikaci i vylepšený vyhledávač spojení Arriva. U všech novinek jde o náš vlastní vývoj, takže už nebudeme závislí na externích firmách, které se nám o on-line prodej staraly, jako například společnost Bileto. Vývojové centrum Arrivy sídlí v Brně. Začínalo se třemi vývojáři, teď jsou čtyři a hledají k sobě do týmu pátého kolegu. Právě oni stojí za interním systémem ARRTIC, který jsme poprvé vyzkoušeli před třemi lety v jízdenkových automatech na nádražích i v našich železničních pokladnách. Tehdy vznikl jeho základ, který v současné době dál rozvíjíme a učíme ho pracovat pro nás i pro krajské objednavatele dopravy. V systému ARRTIC začne už ve druhé polovině léta fungovat e-shop, kde prodáváme jízdenky na naše vlaky, autobusové Arriva Expressy i běžné dálkové autobusové linky Arrivy. Co bude umět nového? Bude mít lepší grafiku, umožní cestujícím nakupovat jízdenky nově i anonymně bez registrace a do budoucna si tu koupíte také státní jízdenku OneTicket na všechny vlakové spoje v Česku. Pro její nákup však bude stále potřeba se zaregistrovat, což je podmínka státu. V e-shopu najdete také klasický nákupní košík, kam si nově přidáte tolik

jízdenek, kolik budete chtít. Půjde zde také dobít kredit na nákup jízdenek, což je funkce, kterou využijí hlavně rodiče pro cestování svých dětí. Nový e-shop ulehčí život i našim průvodčím ve vlacích a řidičům, kteří on-line jízdenky kontrolují. Využívá je kolem třiceti procent cestujících. Nově už nebude nutné přepisovat ručně kódy z elektronické jízdenky, ale ve vlaku bude fungovat načtení QR kódu na lístku popkou (POP, tedy přenosnou osobní pokladnou průvodčího) a v autobuse si s QR kódem poradí strojek u řidiče. Nový e-shop bude připravený také na spuštění bonusového systému, v němž mohou cestující sbírat za cesty v našich vlacích a dálkových autobusech body a za ně pak čerpat slevy nebo kredity na další cestu. Ten však spustíme až později. To samé, co pro e-shop, bude platit i pro novou verzi naší aplikace. Navenek bude v očích cestujícího vypadat jako dnes, na pozadí však budou nové funkce a náš systém ARRTIC. Spolu s tím spustíme i vlastní vyhledávač spojení. Ten dnešní, původně pouze pro jízdenkové automaty, již potřebám a komplexnosti e-shopu nevyhovuje. Nově bude vyhledávat sám ARRTIC, což cestujícím přinese chytřejší hledání s našeptávačem, které si poradí i s nepřesně zadanými názvy stanic a nám umožní lépe do vyhledaného spojení promítnout informace o výlukách, náhradní autobusové dopravě i aktuálních mimořádnostech.

Přes náš systém budou nadále prodávat jízdenky i naši stávající externí partneři, jako jsou AMSBus a IDOS.

ARRTIC ve službách objednavatelů

Regionální doprava je dnes v rukou jednotlivých krajů a každý z nich má na své dopravce jiné požadavky. Úkolem nás jako dopravce je pak zadání kraje co nejpřesněji plnit. I na to jsme museli ARRTIC připravit. Začátkem roku jsme tak ve všech vlacích, které jezdí ve Zlínském kraji, instalovali nové jízdenkové automaty, kde se platí mincemi, bankovkami i platebními kartami, a také menší validátory, které, jak se říká, berou jen karty. To všechno řídí ARRTIC, a jak se v prosinci na jižní Moravě rozjedou nové Stadlery, o nichž vám v této ArRevue píšeme, bude mít další úkoly. Řídit informační systém ve vlacích, jehož vizuální podoba je přesně definovaná Jihomoravským krajem, ovládat jihomoravské jízdenkové automaty, které jsou jiné než ty zlínské, a posílat data ze sčítacích rámu přímo organizátorovi jihomoravského dopravního systému, společnosti KORDIS JMK. Sčítací rámy fungují také v našich autobusech v Plzeňském kraji, tady si kraj přál, aby byly úplně ve všech vozech, a posílají informace rovnou organizaci POVED, která dopravu na Plzeňsku organizuje. Její dispečeri





dokonce on-line sledují vytížení konkrétního spoje.

Jak můžete vidět, vývojové centrum Arrivy v Brně se ve čtyřech lidech opravdu nenudí. A to má před sebou další projekty. Jeden z nich zásadně zjednoduší odbavení velkých skupin, které cestují ve vlacích na fakturu. Průvodčí už nebudou muset potvrzovat a vyřizovat žádné papíry, ale jednoduše on-line potvrdí skutečný počet cestujících ve skupině. A spouštět se bude také monitoring náhradní autobusové dopravy (NAD), což bude systém, který bude on-line sledovat, jak autobus NAD jede a co dělá. Už letos v létě ho otestujeme v Plzeňském kraji, kde chce mít objednavatel přesný přehled o tom, jak kvalitně NAD funguje. V říjnu pak čeká tento systém první ostré nasazení při větší vlakové výluce na Plzeňsku. Do budoucna ho při výlukách chceme nabídnout i jiným autobusovým dopravcům.

Velké novinky v Pražské integrované dopravě

Velká část z vás, našich kolegů, zajišťuje autobusovou dopravu v rámci Pražské integrované dopravy, která je největším integrovaným dopravním systémem u nás. A stále roste. Když obsáhla všechny vlaky a autobusy v celém Středočeském kraji, postupně proniká i na linky, které spojují středočeský region se sousedními kraji.



Od prosince 2024 začnou pro všechny dopravce platit v rámci Pražské integrované dopravy nové smlouvy a také nové standardy, které je třeba bezpodmínečně dodržet. Všechny naše autobusy tak budou převlečeny do takzvaného PIDžama, jak se začalo jednotnému grafickému stylu PID v šedo-červené kombinaci přezdívat. Třicet procent z nich bude vybaveno sčítacími rámy (ty se ve spolupráci s organizací ROPID právě teď testují v naší provozovně v Malešicích) a úprava bude ještě více, ať už půjde o povinnou klimatizaci, předepsanou výšku opěradel sedaček, nebo chromování interiérových tyčí. Některé z autobusů budeme pro nové standardy upravovat a lepit barevnými fóliemi a některé už prosinec 2024 v systému PID prostě nepřežijí a nahradí je vozy nové. Ostatně píšeme vám o nich v aktualitách této ArRevue. Obrovskou inovací budou také nové kloubové i standardní elektrobusesy na Kladně, které právě přebíráme a o jejichž systému dobíjení jsme vám psali detailně v minulém čísle ArRevue. Zůstáváme tak i nadále největším provozovatelem elektrobusesů v Česku. ČSAD MHD Kladno také pokračuje v přípravě vlastní solární elektrárny na střeše tamějších garáží. Poprvé tak v rámci skupiny Arriva vyzkoušíme, jak přínosné skutečně může být, když si část elektřiny sami vyrobíme. V Kladně už je podepsaná smlouva o dílo, v červenci se začne stavět, do konce roku bude hotovo a příští rok na jaře

budeme elektrárnu zapojovat. Další garáží v pořadí, kde budeme stavět na střechy soláry, je provozovna v Králově Dvoře. Přímo revoluci přinese v systému Pražské integrované dopravy letošní 29. červen. Autobusy a trolejbusy budou mít v systému PID všechny zastávky už jen na znamení. Doprava tak bude rychlejší, plynulejší, spotřebuje se méně nafty a lépe se bude zkracovat zpoždění. Zároveň ale bude potřeba dávat pozor na to, aby řidiči neodjížděli z některých zastávek s náskokem. Častá praxe dnes je, že řidič zastávky na znamení projíždí a čas pak srovná tam, kde je zastávka stálá. Žádné stálé zastávky už v Praze a okolí pro autobusy nebudou, a tak si každý opravdu musí hlídat čas průběžně. Za předjetí v systému PID hrozí pokuty. Zastávky na znamení však budou mít některé výjimky. Například speciální školní linky zastavují vždy na všech zastávkách, stejně tak musí řidič zastavit, když před ním bude stát v zastávce už jiný spoj. Je jasné, že jde o novinku, na kterou si budou chvíli zvykat řidiči i cestující. Velké téma, které se diskutuje napříč Českem, je, zda mají řidiči také prodávat jízdenky a odbavovat cestující, anebo zda je lepší, aby otevírali všechny dveře a objednavatelé vytvořili armádu revizorů, kteří se budou v autobusech často objevovat. Na jedné straně stojí přínosy v podobě zrychlení a zkrácení jízdních dob, na straně druhé obava



z úniku tržeb, kdy si lidé zvyknou, že je řidič nekontroluje a revizor nepřijde vždy. Proto PID od 1. května do konce července testuje na dvou linkách Arrivy nástup všemi dveřmi. Pilotní projekt připravila Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK), jde o autobusové linky 519 Votice – Sedlčany a 705 Poděbrady – Čáslav. Autobusy otevírají všechny dveře pro nástup jako v MHD, cestující by měli mít jízdenku kouponou dopředu a v nejnnutnějších případech o ni mohou požádat řidiče. IDSK po ukončení testování vyhodnotí, jak celý systém fungoval. Pilotní provoz by měl také přinést bližší informace o potřebných počtech revizorů i případných validátorů, v nichž by si cestující v autobuse jízdenku sami kupovali. A když mluvíme o inovacích – Pražská integrovaná doprava se chystá už letos otestovat v okolí Českého Brodu systém poptávkové dopravy, který nazvala PID Halo)). Oficiálně kraj mluví o službě flexibilních autobusů s prvky umělé inteligence. Poptávková doprava nepracuje s fixními trasami nebo jízdními řády ani časy, jak to známe. Umožňuje dynamickou tvorbu tras, které vznikají na míru cestujícím podle jejich skutečné poptávky. Je to doplňkový způsob veřejné dopravy, který úspěšně funguje v řadě evropských zemí a pro jeho úspěch hrají zásadní roli moderní technologie. Ty mají na starosti sběr

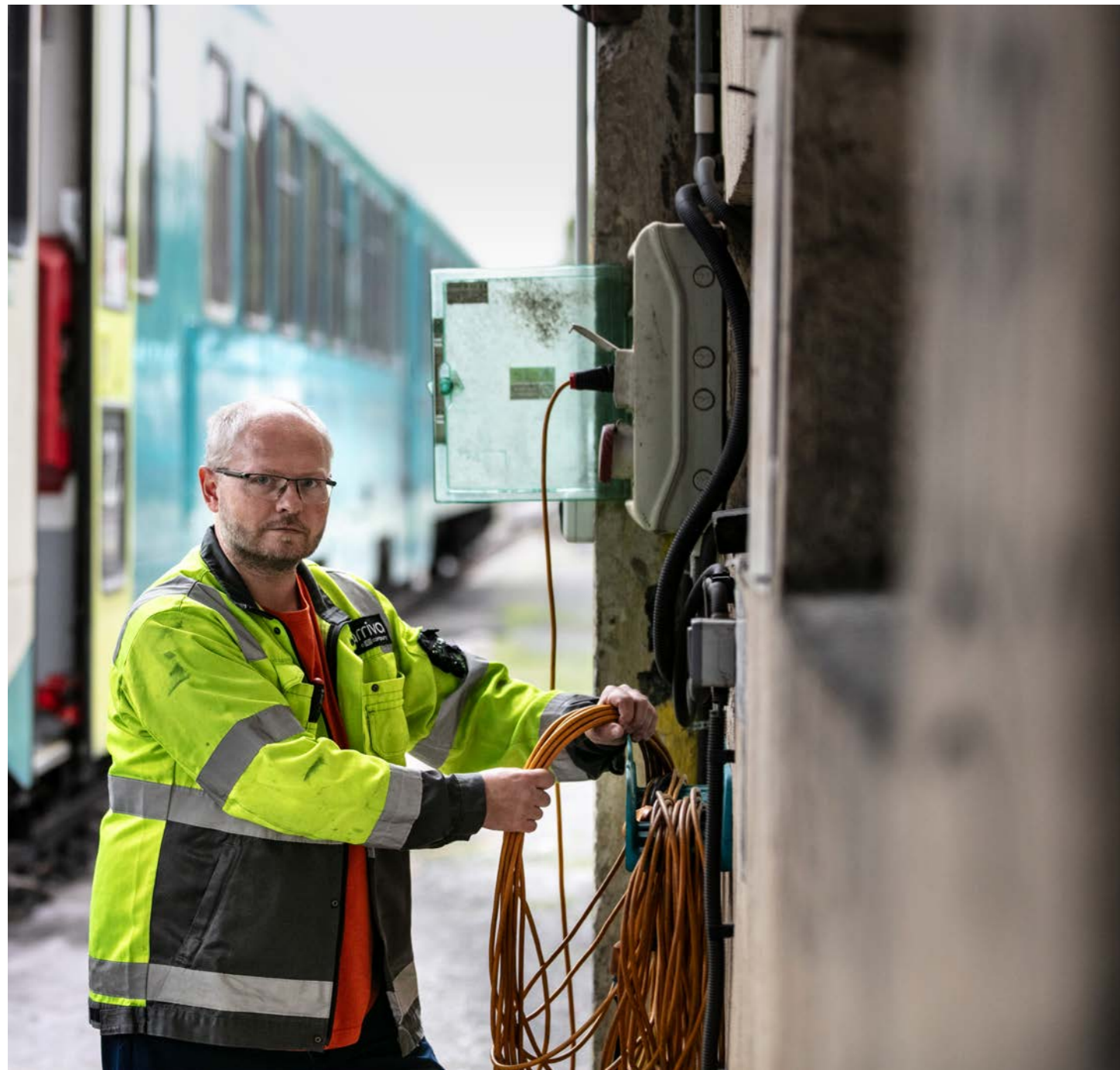
a zpracování poptávek od cestujících a jejich přeměnu v konkrétní optimalizované trasy v reálném čase. Právě to je místo pro umělou inteligenci.

Hlášení nebezpečných situací

Ale zpátky do Arrivy. Každá firma chce, aby její lidé pracovali v bezpečném prostředí, aby byli zdraví, dobře se jim dařilo a aby se nikde zbytečně nezranili. Pracovní úrazy a bezpečnost, to je v Arrivě velké téma i teď po změně našeho majitele. V Evropě se pravidelně setkávají manažeři Arrivy z jednotlivých

zemí, aby diskutovali počty pracovních úrazů a hledali cesty, jak udělat firmu pro naše zaměstnance bezpečnější. Ostatně i proto každý rok navštíví každou naši provozovnu kontrola, která projde celý areál a řeší i na základě dotazníku s cca padesátkou otázek a témat, jak je provozovna bezpečná pro ty, kdo tu pracují. Kontroluje se i údržba zeleně, zda třeba přerostlé keře nebrání někde ve výhledu, přístup k jističům a jejich zabezpečení, průchodnost nouzových východů, kvalita osvětlení nebo riziková místa, kde by mohlo dojít ke zranění. Jsou to opravdu desítky situací, které se prověřují, aby se nikomu nic nestalo. V Arrivě máme přibližně 5–10 pracovních úrazů měsíčně, v drtivé většině jsou to lehké úrazy jako vyvrtnutý kotník a podobně. Úrazy život prostě přináší, a tak nemá smysl se snažit za každou cenu tlačit na to, abychom měli počet úrazů za rok rovný nule. Tak to v životě bohužel nechodí. Co však Arriva intenzivně řeší, je úprava a změna prostředí, kde pracujeme, aby se pravděpodobnost úrazů co nejvíce snížila. Pokud byste sami věděli o jakémkoliv nebezpečném místě, na intranetu najdete formulář hlášení nebezpečných situací. Dejte nám vědět, co je třeba opravit nebo vylepšit. Stejně tak ho najdete v provozovnách na nástěnkách. Stačí vyfotit QR kód na letáku a napsat nám.





KDYŽ VLAK NEJEDE

Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

Ačkoli to tak na první pohled nevypadá, někdy může provoz vlaku s motorem o výkonu přes 500 koňských sil zastavit i zdánlivě nevinná závada v elektronice. „Popravdě je to ale skvělý pocit, když hledám chybu, přemýšlím, přeměřuji a v závěru se řešení musím dovtípit. Pak si užívám uspokojení, že vlak může opět spolehlivě vyrazit na trať,“ popisuje Martin Recman, elektromechanik Arrivy.

„Vlak není věc, kterou si opravář může jen tak položit na pracovní stůl a rozebrat. Musí jít do něj, pod něj i na něj. Naštěstí je ale všechno dobře přístupné,“ popisuje Martin a odtajňuje nám kouzla jednotky řady 845 a jejích součástí, které už se nevyrábí, a proto je potřeba poškozené komponenty nechat repasovat, vyměnit za náhrady nebo opravit svépomocí. „Jsem rád, že při práci můžu využít vlastní invenci. Spolehlivou metodou je zkusit leccos rozebrat, vyčistit, odstranit oxidaci z kontaktů nebo dotáhnout povolené spoje.“

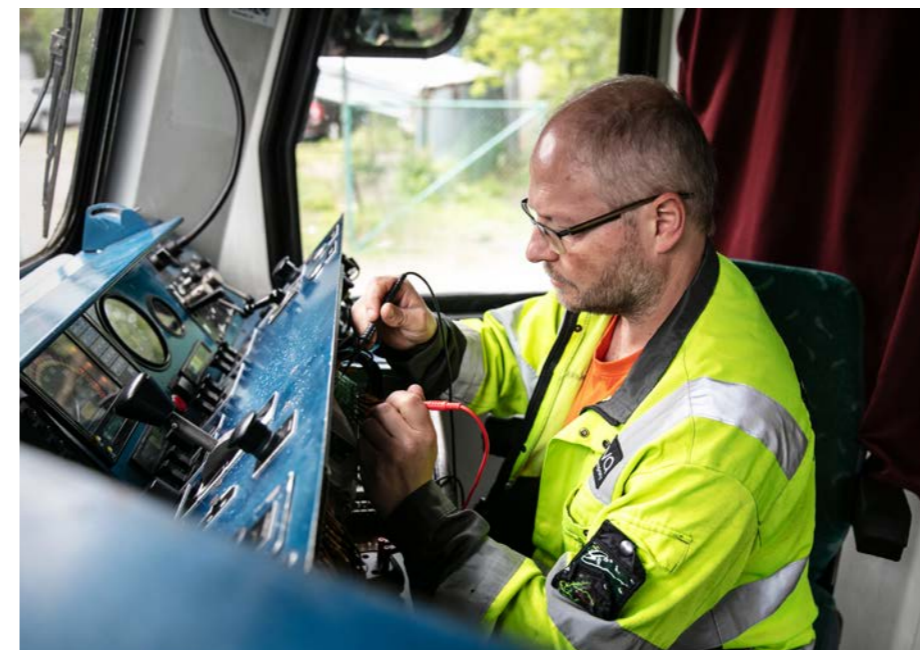
Jednotka řady 845 je pro něj zajímavá tím, že kombinuje starší technologii s moderními zabezpečovací a dalšími systémy. A nutno dodat, že dokumentace k tomuto vlaku z roku 1986 není nijak zvlášť podrobná a je převážně v originálním, německém jazyce. O to větší výzva to ale pro Martina je. „Je potřeba pochopit komplexně celý vlak a jeho zapojení, i souvislosti mezi jednotlivými prvky.

Naučil jsem se základy toho, jak se vlak ovládá z pozice strojvedoucího a co je nutné splnit, aby mohl opět spolehlivě vyrazit na trať.“

I když se v jednotce řady 845 objevují i starší technologie, neznamená to, že by byly horší. Jsou poměrně dobře a promyšleně postaveny. Jedná se o soustavu jednoduchých čidel a akčních prvků, jako jsou otáčková, tlaková, teplotní a hladinová čidla a různé ventily, stykače, motory a serva. Všechny tyto komponenty jsou zapojené do velkého řídicího počítače MICAS, který zpracovává vstupní informace, vyhodnocuje závislosti a aktivuje výstupní prvky. „Celý tento systém je postavený na architektuře odpovídající své době a je úžasné vidět, že i po více než třiceti letech stále spolehlivě funguje a poskytuje základní možnost diagnostiky bez jakéhokoli dalšího nástroje jen pomocí chybových kódů a indikátorů.“

Opravu vlaku Martin nepovažuje za oblast, kterou by dokázal vyřešit

jeden konkrétní pracovní obor. „Je kombinací různých zaměření a odvětví, což vyžaduje týmovou spolupráci při opravách. Každý člověk umí něco, něčemu se dokáže naučit, ale nikdy nemůže znát všechno. Za tu dobu, co zde působím, jsem si uvědomil, že spolupráce je jednou z nejdůležitějších částí pracovního dne,“ říká Martin s tím, že to je důvodem, proč každý den rád vstává, i když přejít od původní práce u počítače do dílny pro něj byla výzva. „V každém zaměstnání jsou pozitiva a negativa, ale musím říct, že tady převládají pozitiva. A to ještě musím přiznat, že dřív jsem se o vlaky a jejich technologie ani moc nezajímal.“ Když tak Martin přicházel do Arrivy, měl zpočátku trochu strach, jestli danou pozici zvládne. Kromě toho venku byla zima a padal sníh, což pro opravu vlaku není úplně ideální počasí. Díky vstřícným kolegům se ale k jednotce řady 845 dostával stále blíže, stejně jako jsme s ním mohli i my, a svoji práci by neměnil.



Motor jednotky řady 845 je naftový dvanáctiválec se vstřikovacím čerpadlem, které místo plynového pedálu ovládá elektronicky řízený servomotor. Pokyn pro nastavení otáček začíná u pultu strojvedoucího, kde se nachází sedmistupňový ovladač, kterým strojvedoucí volí požadovaný tah a rychlost vlaku. Každý takto zvolený stupeň se přenáší do řídicího počítače, který vysílá pokyn

servomotoru a nastaví požadované otáčky motoru. Pokud má vlak snížený výkon, ale všechny mechanické věci fungují, přichází na řadu ověření, jestli správně funguje pákový ovladač. Většinou stačí prostý pohled na stavové indikátory řídicího počítače a vyzkoušení všech sedmi poloh ovladače.



Když i to pracuje, jak má, je na řadě kontrola zpětné vazby, zda se servomotor nastavil do správné polohy. K tomu slouží kontrolní přípojny bod pro multimetr na řídicím počítači. V tomto případě se závada nacházela právě v této zpětné vazbě a na řadu přichází výměna celého servomotoru, správné usazení nového a provedení základního nastavení a synchronizace se vstřikovacím čerpadlem.



Na Arriva dni se sešlo více než 350 lidí. Počasí nám přálo, a tak jsme si celý den krásně užili.



Lidský fotbal zvenku vypadal jako nenáročná disciplína. Každý hráč se ale pěkně zapotil.



O pitný režim bylo postaráno... a o zábavu také.

ARRIVA DEN TO BYLA JÍZDA!

Text a foto: Arriva

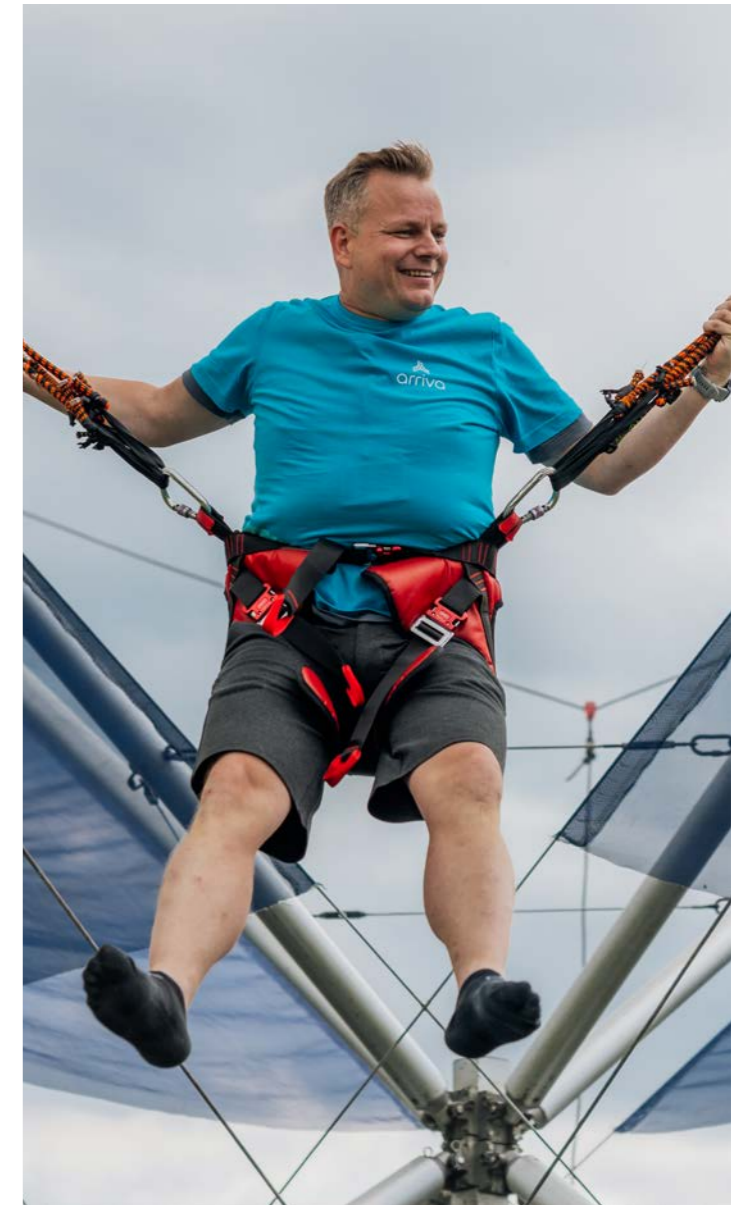
Kdo v sobotu 15. června přijel na autodrom do Vysokého Mýta, určitě nelitoval. Skvělé počasí, pozitivní nálada, soutěže, výborné jídlo a pití ve společnosti kolegů i kamarádů. Tak by se dal shrnout historicky první Arriva den.



Svézt se na elektrickém býkovi skoro nikdo neodmítl, dokonce ani náš generální ředitel Daniel Adamka.



Během akce probíhaly i kvízy o Arrivě. Víte, v kolika zemích vlastně Arriva působí?



S bungee trampolínou šlo skákat až do oblak.



Podle prvních reakcí jste si společný sobotní den opravdu užili.



Plynový pedál místních motokár byl pořád na podlaze.



V jízdě zručnosti byla nachystána spousta překážek.



F1 pit stop byl atrakcí, kterou si skoro každý vyzkoušel poprvé.



Z rukou generálního ředitele si hlavní cenu převzal náš strojvedoucí Jindřich Rektor, který za celodenní účast v soutěžích nejrychleji nasbíral co nejvíce bodů.

NOVÉ VLAKY PŘITÁHLY O DESET PROCENT CESTUJÍCÍCH VÍCE

Text: Ondřej Kubala

Foto: KORDIS JMK

Jihomoravský integrovaný dopravní systém (IDS JMK) připravuje cestujícím jednu novinku za druhou. Jako první kraj v Česku pořídil moderní elektrické vlaky do svého vlastnictví, od prosince zde skončí klasičtí průvodčí, ve stanicích budou místo pokladen chytré validátory a více než polovina autobusů na jižní Moravě není starší tří let. Jedním z duchovních otců celého systému je Jiří Horský. Dnes je ředitelem společnosti KORDIS JMK, která jihomoravský dopravní systém organizuje.

Jak se za posledních dvacet let proměnila integrovaná doprava na jižní Moravě?

Výrazně. Před dvaceti lety bylo základem postupné rozšiřování integrovaného systému jako takového a integrace nových oblastí. S ní byly vždy spojené celkové změny v dopravním řešení. Dnes jsme už v jiné situaci a zaměřujeme se hlavně na vylepšování systému, zejména na zjednodušení odbavení.

Jestli jsem počítal správně, tak máte přes tři stovky linek ve 161 tarifních zónách. Kolik je to cestujících za rok?

V regionální dopravě nejčastěji počítáme osobokilometry. Důvodem jsou přestupy mezi vlaky a autobusy. Zatímco starší metodika prostého počtu přepravených cestujících započítá toho samého člověka při přestupu podruhé, osobokilometry přinášejí přesnější statistiku. V regionální dopravě na jižní Moravě to tak bylo 829 milionů osobokilometrů za loňský rok. Je to víc než před covidem.

Postcovidový návrat cestujících jste měli velmi rychlý, v tom jste v rámci Česka unikátní.

Především na páteřní linky se lidé vrátili rychle. A dál nám rostou počty



cestujících na hlavních železničních tratích, kde jezdí nové krajské elektrické vlaky Moravia. Teď v červnu jsme měli roční výročí jejich plného provozu. 17. června 2023 byl pro nás ten den D, kdy byly nasazeny do plného provozu na vlakovou linku S3. Nové vlaky přilákaly na elektrifikované linky za poslední rok přibližně o deset procent cestujících víc.

Na druhou stranu se lidé museli smířit s nepřetržitou výlukou z Brna směrem na Adamov, kde se dlouhé měsíce jezdilo jen autobusy.

Ano, tady je návrat cestujících zatím pozvolný a není tak rychlý, jak jsme čekali. Ale v tomto případě jsme preferovali řešení, s nímž přišla Správa železnic, tedy trať na rok úplně zavřít, opravit ji a po roce už jezdit bez větších problémů. Není to ale řešení vhodné pro každou stavbu, protože se odvíjí od typu a rozsahu stavebních činností.

Roste počet cestujících v souvislosti s novými vozy i v autobusové dopravě?

V autobusech to takhle výrazné

není, obnova autobusů se u nás uskutečnila už několikrát. Od uzavření posledních smluv v roce 2021 tu máme 425 nových autobusů z téměř osmi stovek vozů, které v rámci IDS JMK jezdí. Už dnes cestující vozíme tím nejnovějším a vnímají to jako standard. Ale na druhou stranu se sebelepším autobusem nedokážeme nabídnout cestujícím alternativu k popojíždění v koloně. S vlakem ano.

Před chvílí jste zmínil nové Moravie, tedy elektrické jednotky od Škody, které jste si jako jediný kraj pořídili do svého vlastnictví a v soutěži jste pak hledali jen jejich provozovatele. Proč je pro Jihomoravský kraj výhodné vlastnit nové vlaky?

Měli jsme velmi dlouho zájem o obnovu vlaků na našich klíčových linkách S2 z Křenovic přes Brno do Letovic a S3 z Křižanova do Hustopečí. Jsou to páteřní linky. Dlouhé roky jsme tam měli nevyhovující vozový park, který byl velmi různorodý. Poptávka cestujících rostla, ale nebyly vhodné vlaky. Proto jsme začali detailně řešit jejich obnovu

s možností financování z evropských fondů. Jde o 37 vlaků, pořízení takového počtu vozidel bez dotace by bylo náročné. Z tehdy nastavených dotačních podmínek vyšla největší šance získat dotaci při nákupu vlaků Jihomoravským krajem. Cena vlaků přesáhla 6,5 miliardy korun a 5,5 miliardy korun jsme získali z evropského operačního programu Doprava.

Těšíte se na nové Stadler, které začne Arriva v prosinci vypravovat na tři železniční linky jižní Moravy?

Těšíme, bude to výrazný posun. Po modernizaci, kterou teď procházejí, budou splňovat přísné nároky, které klademe na komfort pro cestující. Tři linky, tedy Znojmo – Břeclav, Hodonín – Myjava a Zaječín – Kobyly s víkendovým pokračováním až do Hodonína, jsme vybrali tak, aby tvořily ucelený koncept pro dopravce. Nejvíce frekventovaná bude linka S8 Znojmo – Břeclav, nejvíce turistický charakter má naopak linka ze Zaječína přes Kobyly do Hodonína. Úsek Zaječín – Kobyly funguje jako návazná doprava na rychlíkovou linku do Brna v pracovní dny, ale dále do Hodonína jde už jen o turistický provoz.

Velkou novinkou budou krajské průvodčí

Kolik vlastně Jihomoravský kraj stojí objednávkou veřejné dopravy z krajské pokladny? Rostou náklady na energii, rostou náklady na lidi. Všechny kraje v Česku řeší, že je pro ně veřejná doprava dražší a dražší.

Je to tak, cena stále stoupá. Souvisí to ale i s novými vlaky, které jsou dražší, a také s nárůstem rozsahu dopravy. Třeba zmíněná linka Břeclav – Znojmo. S tím, jak přichází Arriva, změnění od příští turistické sezony lehce i dopravní koncept. Využijeme toho, že Arriva bude mít jednotky. Místo abychom jezdili jako dnes jednou za dvě hodiny a jednotky spojovali, bude zajímavější, když pojedou každou hodinu sólo. Celkově zaznamenáme větší nárůst počtu turistů v jižní části našeho kraje. Ale zpátky k vaší otázce. Jen za Jihomoravský kraj jsou výdaje na veřejnou dopravu 2,5 miliardy korun, když k tomu připočteme MHD Brno a další města, tak by to byla částka přes pět miliard korun.

Budete tedy zdražovat?

Tarif jsme měnili loni a nepředpokládám, že by v dohledné době mělo dojít k další změně.

V nových vlacích Arrivy, a nejen v nich, už nebudou na jižní Moravě průvodčí dopravce. Proč?

Oni tam průvodčí budou, ale budou to průvodčí IDS JMK. S tím jsou spojeny tři základní změny. První, kterou bych rád zmínil, je, že oběh průvodčího nebude pevně svázán s vlakem, jak je dnes obvyklé. Dále chceme omezit spaní na nocležnách, řada zaměstnanců z této profese odchází, protože jim začne časem vadit, že často nocují mimo domov. Proto jsme připravili jejich oběhy tak, abychom toto minimalizovali. A třetí změnou je, že všechny vlakové spoje nemusí být obsazeny průvodčími v celé své délce. Rozsah jejich práce bude v průměru asi 75 procent doby jízdy vlaků. Kromě toho máme ale i své revizory a ti se ve vlaku také mohou objevit. A objeví.

A průvodčí IDS JMK prodá cestujícím i jízdenku?

Cestující bude mít povinnost si pořídit jízdenku sám. Bude mít několik možností. Buď zvolí papírové jízdenky, které si označí v označovači na nádraží, nebo nově bude mít možnost si jízdenku koupit v chytrých validátorech, které budou ve stanicích, a další možností je aplikace Poseidon či automat ve vlaku. Ty budou i ve všech vlacích Arrivy. Pokud si koupíte jízdenku až u našeho průvodčího, bude tam přírůžka.

Na jižní Moravě využívají cestující pro on-line odbavení aplikaci Poseidon. Roste zájem o ni?

Ano, a ten trend zvyšování je trvalý. Dnes se v rámci IDS JMK odbaví elektronicky 35 procent cestujících s jednorázovou jízdenkou a počítáme s tím, že ve chvíli, kdy nabídneme validátory v železničních stanicích, začne se jich on-line odbavovat ještě více. Validátor vám nebude dávat papírovou jízdenku, bude to obdobný režim jako v MHD v Brně, že k validátoru přiložíte svou bankovní kartu a tou se pak také prokazujete.

Bude tedy méně pokladních ve stanicích?

Ano, bude. Už když jsme přešli na elektronické předplatní jízdenky, nahradili jsme klasické pokladny našimi vlastními čtrnácti kontaktními místy a počítáme, že do budoucna zajistí i prodej klasických papírových jízdenek. Pokladny dopravce, jak je známe, by pak byly už jen v Brně na hlavním nádraží.

Mluvíme o dieselových vlacích a elektrických Moraviích. Nelákají vás moderní bateriové vlaky?

Ano. V provozním souboru střed jsme s novým dopravcem na železnici uzavřeli smlouvu jen na pět let s tím, že pak budeme hledat dopravce s moderními bateriovými vlaky. Jde o tratě Brno – Zastávka – Třebíč, Brno – Veselí nad Moravou – Staré Město a Brno – Miroslav s odbočkou do Ivančic.

V Jihomoravském kraji jezdí celá řada spojů takzvaně na zavalání, byť nemusí jít o telefonát, ale tyto autobusy si lidé častěji objednávají on-line. Nezvažujete zavedení poptávkové dopravy?

To je velmi diskutované téma, které sledujeme a připravujeme. Poptávková doprava by mohla dobře nahradit výkony klasických autobusů v místech s řídkým osídlením nebo fungovat jako návazná doprava od vlaku. Pokud se podaří změnit legislativu a poptávková doprava bude moci být součástí veřejné linkové dopravy, hned bychom ji chtěli využít třeba v místech, kde bychom připravili operativnější návaznosti od vlaků. Poptávková doprava by mohla také lépe využít trasy, kde nebudou kolony na silnicích, abychom dostali cestující co nejdříve k domovu.

Jak by to fungovalo? Že mám daná nástupní místa, ale mezi nimi se může pohybovat například menší mikrobusem po libovolných trasách?

Ano, je to, jak říkáte. Sledujeme projekty, které se už v Česku objevují nebo brzy objeví. Ať už jde o okolí Českého Brodu v Pražské integrované dopravě, nebo obdobný režim, který funguje v okolí Svitav. A Modřice si už zpracovaly studii takového řešení pro obsluhu uvnitř města. V rámci aktualizace dopravního plánu letos Jihomoravský kraj vytypoval tři oblasti, kde bychom chtěli poptávkovou dopravu zavést. Jednou oblastí jsou Modřice a okolí, druhá navazuje na modernizaci železniční tratě do Zastávky u Brna, kde by to v určitých časech byl v návaznosti na vlaky zajímavý doplněk obsluhy částí Rosic, které jsou vzdálené od železniční stanice. A třetí oblast souvisí s prodloužením vlaků z Křenovic až do Holubic. To nám umožní od prosince právě nové jednotky Moravie, využijeme tak čas, který byl dříve nutný pro objížďení soupravy klasickou lokomotivou, a dojedeme o jednu stanicí dále. Poptávková doprava by byla pro návaznost na vlaky ideální.

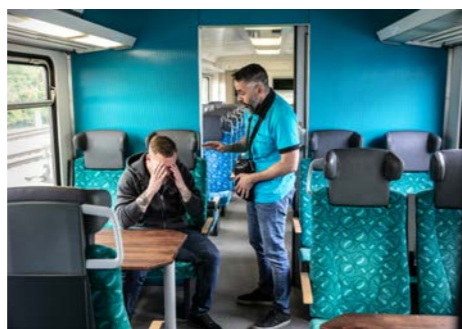
JAK ŘEŠIT NAPADENÍ



Text: Helena Dostalová
Foto: Daniel Hamerník

„Musíš se útočnickovi hned dostat do obličeje, začít škrábat, tahat za uši, mířit na oči. To ho rozhodí a ty máš minimálně čas utéct nebo přivolat pomoc,“ vysvětlují Martin a Mario, kteří působí v pražské Škole boje. Zároveň ale zdůrazňují, že primárně bychom se měli snažit podobnou situaci uklidnit, aby k útoku vůbec nedošlo.

V minulém čísle ArRevue jste se mohli dozvědět, jak se vypořádat s potížístou. Ať už mu vadí pozdní příjezd autobusu, nebo vlaku, jeho nadávky neberte vážně a snažte se konflikt dále nerozvíjet. Důležité je zmírnit napětí a cestujícímu v jeho protestech neodporovat a spíše dát najevo pochopení. Občas ale nastane i situace, kdy se setkáte na první pohled s agresivním člověkem a začnete cítit, že by konflikt mohl přerůst v útok. Ukažme si několik pravidel, jak v těchto chvílích postupovat.



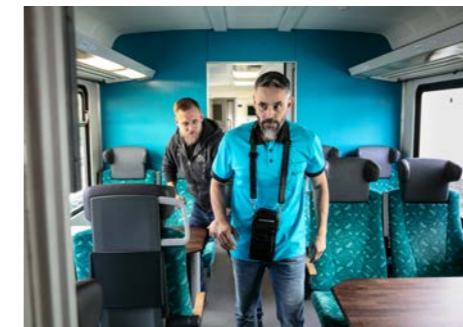
Podívejte se na video z kurzu od naší průvodčí Lenky.

ANO Zůstaňte milí a snažte se situaci vyřešit v dobrém. S úsměvem naslouchejte a mluvěte, protože získáte čas a informace o situaci a člověku proti vám. Naše projevy se po chvíli vzájemně komunikace sladují a náš klidný přístup může i rozčileného cestujícího uklidnit a znovu přimět racionálně uvažovat a jednat. Pokud ovšem nejde o útočníka, se kterým se nedomluvíte nikdy. O tom ale až dále.

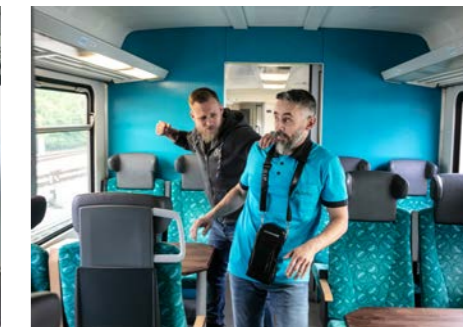
NE Co tedy nedělat? Neoplácejte stejnou mincí, nezvyšujte hlas, nepoučujte, nevyhrožujte a nepřecházejte do hádky. Nikoho tak nedostanete na svou stranu, ale celý konflikt ještě prohloubíte.



ANO Pokud máte pocit, že se s dotyčným nedomluvíte a může dojít k násilnému útoku, vyberte si nějaké bezpečné místo, o které se můžete opřít. Může být za jeho zády nebo o něco dále od něj.



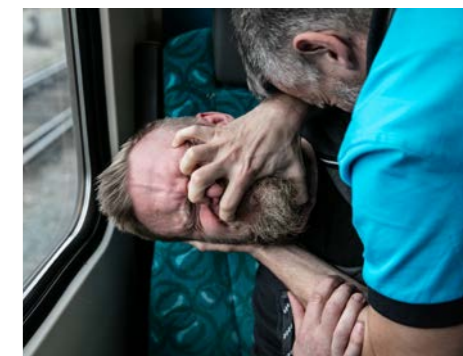
NE Pokud selžou všechny pokusy domluvit se po dobrém, nepovede se deeskalace a nezabere ani záchranná věta, jako například „Co můžu udělat, aby se vám spolu s ostatními cestujícími s námi dobře jelo?“, bezpečně odejděte pro pomoc. Nikdy se neotáčejte k nevyřešené situaci zády.



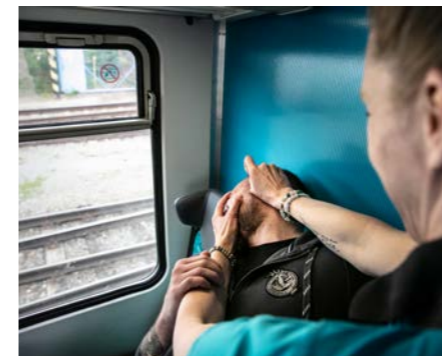
Někdy bohužel ani milá a laskavá slova nestačí a vy budete muset čelit útoku. Pokud jste se opřeli o zeď nebo zaujali jiné bezpečné místo, kde můžete útočnickův výpad očekávat, je vaše pozice výhodnější. Pokuste se ale neupozornit svými gesty na to, jaký pohyb máte v plánu udělat.



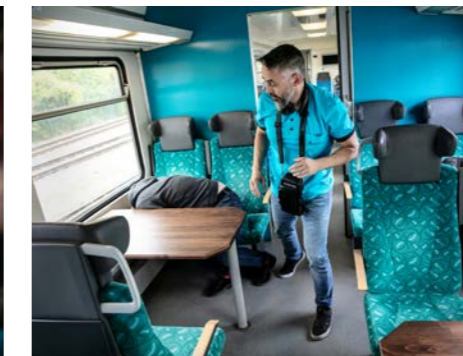
Zásada číslo jedna je dostat se k útočnickovi tělem co nejbližší a zamířit na jeho obličej.



Škrábejte, trhejte, tahejte za uši, strkejte prsty do očí nebo nosu, kousejte. Jakkoli šíleně to zní, útočníka tím vyvedete z míry a on na chvíli přestane myslet na to, co chtěl udělat. Jednou rukou ho zároveň chytte zezadu za hlavu nebo vlasy, aby nemohl couvnout.



Úplně stejně se můžete bránit i jako žena, ačkoli je s tím spojený strach, že nemáte dostatečnou sílu. Platí to samé jako pro muže – dostat se mu na kůži a ideálně i pod kůži. Kdo nevidí a těžko dýchá, není pro nás hrozba.



Teprve teď, když jste protivníka dostali do úzkých, je na čase doběhnout si pro pomoc.



Pokaždé není možné najít si bezpečné místo (například v kabině autobusu), které vám dá potřebnou oporu. Pak myslíte na tuto radu: Útočnickovi znovu zamířte na obličej a ještě k tomu se ho snažte stáhnout dolů k sobě a omezit jeho pohyb.

BICYKLY FRČÍ PO ŽELEZNICI

Text: Jakub Turek

Cyklostezky po bývalých železnicích jsou mezi cyklisty populární, protože bicykly stejně jako vlaky nemají rády strmá stoupání ani klesání. Vlaky navíc vždy jezdily tam, kam se potřebovalo dostat hodně lidí. Což o cyklistické dopravě platí úplně stejně. Kde všude se svezete po místech, kudy kdysi svištěly vlaky?



Slavnostní otevření cyklostezky z Chrástu do Plzně. Foto: Plzeňský kraj

Před šesti lety projel Chrástem poslední mezinárodní rychlík. Letos ho na trase díky nově postavenému ejpovickému tunelu vystřídalí cyklisté. Devět kilometrů hladkého asfaltu pohodlně spojuje Chrast s plzeňskou metropoli navazují městské cyklostezky a u Berounky zase cykloturistické trasy na Křivoklátsko. Pokračovat je možné cyklotrasou Po stopách českých králů do Prahy, a pokud nemáme dost, pak třeba ještě podél Vltavy do Mělníka a klidně ještě dál Labskou cyklostezkou až do Hamburku. V Plzni využívá nová cyklostezka celé šířky dvoukolejné trati, a jezdí se tedy šestimetrovým pruhem, za hranicí města se zužuje na tři metry a vedlejší pruh nechává pro pěší. Ne všude ale přebudování dlouhých cyklistických tahů po zrušených železnicích probíhá tak hladce. Někde brání nezáměr obcí, jinde úřední průtahy a mnoho starých železnic nechal

stát zchátrat natolik, že přestavba na cyklostezky by byla nesmyslně drahá. Temným příkladem je Drážní proměnáda v Praze-Vršovicích. Před čtyřmi lety byla zrušena trať ze Zahradního Města přes Strašnice do Vršovic v délce čtyři kilometry. Vědělo se to mnoho let dopředu. V tu dobu sliboval pražský magistrát i městská část Praha 10 svým občanům krásnou, širokou a rychlou cyklostezku s honosným názvem Drážní proměnáda. Od té doby proběhly dvoje volby, byly odstraněny koleje, zbourán železniční most, mizí nástupiště i čekárny. A magistrát oznámil, že se možná začne stavět po roce 2026. Ani tomu už místní obyvatelé nevěří. Přitom je důležité, aby železniční těleso nezůstalo opuštěné příliš dlouho. Pak by bylo do toho, co nechaly obce spadnout, zkorodovat či jinak zničit, nutné investovat obrovské peníze.

Kde se svézt po bývalé železnici?

Staré spojení pod Vítkovem

Stará železniční trať pod Vítkovem v Praze byla postavena už roku 1872 a sloužila do roku 2008 jako velmi důležitá spojka pro osobní i nákladní vlaky. Po vyražení tunelu Nového spojení ztratila význam a byla přeměněna na cyklostezku. Vede téměř centrem města, ale přitom se neprotíná se žádnou ulicí, kde by hrozilo setkání s autem, autobusem nebo tramvají. Začíná u hlavního nádraží, Seifertovu a Husitskou ulici překonává po železničních mostech, projíždí Žižkovem, zanoří se do tunelu a na Krejčárku se napojí na rekreační cyklotrasy do městských lesoparků. Měří přes tři kilometry.

Podél Rokytky do Prahy

Cyklostezka podél potoka Rokytky je plná každou denní dobu, ve všechny dny, po celý rok. Pohodlně propojuje centrum Prahy s velkými sídlišti na Černém Mostě a okolí. Zároveň sbírá cyklisty z mnoha lokalit, kde byly postaveny nové bytové domy. Dole se připojuje na Vltavskou cyklostezku, což je hlavní průtah Prahou pro městskou cyklotransportu i výlety na kole do středních Čech. Tři kilometry celé trasy vedou po bývalé vlečce obrovského strojírenského komplexu ČKD. Průmysl v Libni a Vysočanech po roce 1990 chádl, až úplně vymizel. Nebylo tedy co vozit po železnici a vlečka se roku 2010 změnila na cyklostezku. Všichni si jistě pamatujeme, jak tehdejší



Zrekonstruovaný železniční most na cyklostezce pod Vítkovem na pražském Žižkově. Foto: Petr Kozlík

primátor Pavel Bém vysvětloval, proč se cyklostezka Rokytky stala nejdražší stavbou svého druhu v Česku. Byl to nakonec jeden z faktorů, které vedly k jeho politickému pádu. Příznačným bodem této cyklostezky je dvacetimetrový úsek po hlíně a šotolině v parku Podviní. Praha nebyla schopna za dvacet let vykoupit maličký soukromý pozemek a nalít na něj asfalt, aby byla cyklostezka kompletní.

Vlčí důl

Lokálka mezi Zákupy a Českou Lípou jezdila do roku 1989. Pak byly sneseny koleje a později zrušena nádraží i stanice. Od roku 2002 jako první v Česku vede po bývalých kolejích super cyklostezka. Využívá nejen železniční násypy a zářezy, ale také staré mosty. Cyklostezka začíná u romantického nádražička Vlčí Důl ve stejnojmenné vesničce a mírně klesá do Žizníkova, pak až do České Lípy. Užíváme si staré

železné mosty, které vedly vlaky přes zaplavované meandry Ploučnice. Po čtyřech kilometrech končí u bývalého městského nádraží a bývalé továrny známého jména Narex. Nečekejme velký provoz, protože cyklostezka slouží hlavně k rekreačním účelům. Jezdí se po ní na výlety. Je také součástí cyklotrasy Ploučnice, která začíná na Ještědu a po 85 km končí v Ústí nad Labem.

Varhany v Kamenickém Šenově

Z České Lípy opačným směrem vede cyklostezka Varhany, dlouhá 8 km. Název odpovídá faktu, že směřuje do Kamenického Šenova k Panské skále, což je známá čedičová formace připomínající zkamenělé varhany. Cyklisté jedou po železnici zrušené už roku 1979. Její další část do České Kamenice je stále ještě v provozu, ale pouze pro občasnou jízdu muzeálních vlaků.

Příjemné cyklostezky v České Lípě bohužel ukazují neřest cyklistické dopravy. Přes město nejsou propojené a nutí cyklisty projíždět v nebezpečném motoristickém provozu. Varhany dokonce začínají až na výpadovce s hustým provozem. Příčinou je, že vedení obce nebylo schopné vykoupit pozemky potřebné pro vedení cyklostezky. Kdyby se takhle nakládalo s ulicemi pro auta, byl by to poprask, ale s cyklisty se nikdo nemazlí.

Lánská koněspřežka

Pěkná a logická cykloturistická trasa z Rakovníka do Prahy vede po historické buštěhradské železnici neboli Pražsko-lánské koněspřežné dráze. Byla to třetí železnice v Evropě a vozy tehdy tahali koně místo dnešních lokomotiv. Zpočátku se vozilo pouze dřevo, později se přidalo uhlí. Osobní doprava byla zavedena až daleko později s přechodem na parní lokomotivy.

Od roku 1830 se vinula Lánská koněspřežka z pražských Dejvic od městské brány Bruska do Píni v křivoklátských lesích. Projektovat ji českoněmecký inženýr František Antonín Gerstner, trasu zaměřil Francouz Joachim Barranté, který poté zůstal v Čechách a stal se světovým paleontologem. Stavbu zaplatil Němec Karel Egon II. Fürstenberk (Fürstenberkové byli vyštípáni zpět do Německa československou vládou po 1. světové válce) a koncesi vydal Rakušan František I., rakouský císař a český, uherský a chorvatský král. V terénu je vidět koněspřežku dodnes. Byla různě upravována, přestavována, od roku 1869 po ní jezdily vlaky tažené lokomotivami. Částečně ji využívá i dnešní železnice a po vybraných úsecích vede cyklostezka. Pražsko-lánská koňka měřila 62 km. Začínala u velké pily Brejl v údolí Klíčavy. Nahoru do Lán se šplhala v ostrých zatáčkách se spádem tak akorát, aby se po ní dnes dobře dalo jet na horském kole. To odpovídá síle koní nebo pohodlné pěší chůzi. Koňská síla byla drahá, a proto se s každým výškovým metrem, který trať překonávala, muselo pečlivě šetřit. Dodnes se tomuto úseku říká Konina, a byť po něm vede cyklotrasa, není pokrytý asfaltem. Cyklisté šlapou v terénu po opuštěném náspu. Pokračujeme po silnici, která kopíruje koněspřežku, do Lán. V Lesní ulici stojí nenápadný domek, který býval nádražím. Pod sebou na polích a loukách vidíme, jak se koněspřežka kroutila krajinou. Důvody k tomu měl projektant hned dva – trať se snažil udržet vodorovnou a zároveň respektoval doly, kde se nakládala energetická surovina pro Prahu.



Černé uhlí k pohonu parních strojů se začalo těžit roku 1772 v Nálezne šachtici buštěhradského panství. V celém kladenském revíru nakonec fungovalo 1050 dolů. Poslední byl uzavřen roku 2002. Prakticky všechno uhlí bylo z podzemí vybráno.

Uhelný důl Tuchlovice

Na Kladensku se těžila železná ruda u Nučic, vápenec u Mořiny a černé uhlí

v Lánech a na Kladně. To umožnilo mohutný provoz kladenských železáren, které založil v polovině 19. století Vojtěch Lanna a jejichž sláva skončila až po roce 1989, kdy došly přírodní zdroje v okolí. K zásobování surovinami byla potřeba železnice. Jedna z nich slouží po ukončení provozu jako cyklostezka. Za prezidentským zámekem v Lánech vede asfaltový pruh lesem k Pustince. Vidíme

Jak se chovat na cyklostezce?

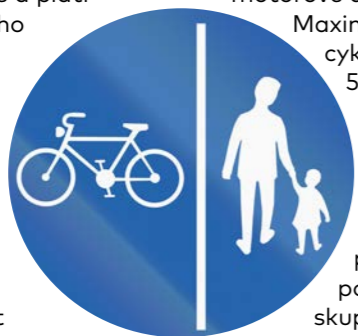
Zákon hovoří jasně: Cyklostezky jsou veřejné komunikace a platí na nich pravidla silničního provozu. Jezdí po nich kola, koloběžky, elektrokola a bruslaři. V omezené míře na ně mohou chodci.

Cyklostezka je určena pouze pro cyklisty a chodci na ní nemají co dělat. Mohou přes ni pouze přecházet nejkratším směrem. Pokud vede souběžně se silnicí, musejí na

ni cyklisté odbočit a nepřekážet motorové dopravě.

Maximální rychlost na cyklostezkách je ve městě 50 km/h a mimo město 90 km/h, samozřejmě s ohledem na bezpečnost.

Společná stezka pro chodce a cyklisty poskytuje rovnoprávné postavení oběma skupinám uživatelů. Jezdec na kole nesmí ohrozit chodce a chodec nesmí ohrozit cyklistu.



Pokud je dělená, cyklisté se musí držet ve svém prostoru a chodci také. Pokud z něho vybočí, mají přednost ti druzí. Poznáte ji dle modré dopravní značky rozpůlené bílou čarou, v jedné polovině je piktogram kola a v druhé obrázek chodců. Na komunikaci ji vyznačuje přerušovaná čára. Pokud chodci i cyklisté sdílejí společný prostor, je stezka označena modrou značkou, kde je nahoře bílý piktogram chodců a pod ním obrázek kola. Cyklisté by měli jezdit vpravo a pěší chodit vlevo, aby se navzájem dobře viděli. Platí na ní vzájemná ohleduplnost.

Cyklostezky po zrušených lokálkách

Okolo roku 2010 bylo otevřeno několik kratších cyklostezek na zrušených železnicích po celé České republice. Nezdají se na první pohled jako zásadní cyklistické stavby, ale především místním lidem poskytují velké pohodlí a bezpečnost při jízdě na kole.

V **Benátkách nad Jizerou** vede po zrušené vlečce podniku Carborundum cyklostezka od plovárny na Jizeře okolo bývalých továren a podél fotovoltaických elektráren k železniční stanici Zdětín u Chotětova. Dvakrát překračuje řeku po původních mostech a měří celkem 7 km.

Cyklostezka **Přibyslav – Sázava** na horním toku řeky Sázavy měří 9 km.

Lokálka **Mutěnka z Kyjova do Mutěnic** byla nahrazena cyklostezkou v délce 15 km.

Cyklostezka zvaná **Koleje** vede po trati **z Nového Jičína od Tonaku do Hostašovic** a měří 10 km.

Bývalá železnice ze **Ždánic u Kyjova do Uhřic** vede podél říčky Trkmanka a měří 9 km.

Lokálka **Nezamyslice – Morkovice** byla přeměněna na cyklostezku v délce 12 km.

Vlečka vlkavského cukrovaru posloužila jako základ cyklostezky **Čachovice – Loučeň** v délce 5 km.

Přes státní hranice

Speciální zážitky poskytují železniční cyklostezky, po kterých cyklisté přejíždějí státní hranice. Na jihovýchodě republiky mezi Slavonicemi a rakouským Dobersbergem vede cyklostezka o délce 13 km. Je napojená na systém cyklostezek převážně v Rakousku, který se jmenuje Thayarunde. Ze 111 km vede

50 km po bývalých železničních tratích. Na západě vedlo několik menších železničních tratí a jedna rychlíková z Chebu do Bavorska. Vesměs byly uzavřeny spolu se železnou oponou po 2. světové válce. Komunisté pak nechali vytrhat koleje, aby se po nich nikdo nedostal z totalitní do svobodné země.



Dnes slouží trať do Slapan a Waldsassenu k volnému přejezdu česko-německé státní hranice na kole, kdy se nám zachce. V obou městech je napojená na síť cyklotras i cyklostezek.

výdušnou neboli větrací jámu velkého hlubinného dolu na uhlí Tuchlovice a po chvíli sjedeme na úpatí jeho obrovské výsypky. Cyklostezka nás provádí po tělese bývalé důlní železniční vlečky v délce 10 km. Na trasu Lánské koněspřežky se znovu napojujeme v Kamenných Žehrovicích, protože hlavní železniční trať dosud vede v jejích stopách až do pražských Dejvic. Cyklotrasa míří jejím směrem. Dnes vlaky zajíždějí do centra metropole, ale tehdy končily u bran města. Dál se dříví a uhlí vozilo nově postavenou Chotkovou silnicí pod Pražským hradem k Vltavě.

Do Jáchymova pod Klínovec

Lokálka z Ostrova (tehdy Schlackenwerth) do Jáchymova (Joachimsthal) jezdila od roku 1896 do 1957. Nejdříve pro lázeňské hosty k radioaktivním pramenům a poté pro politické vězně do uranových dolů. Teď po ní vede luxusní cyklostezka pod Klínovec. Cyklisté najedou hned za nádražní budovou rychlíkové trati na staré traťové těleso. Dobré cyklistické značení nás vede po okruhu kolem historického centra, kterému místní říkají Rondo. Projíždíme okolo dvou Penny Marketů,

mezi kterými stojí historická železniční zastávka Ostrov město jako připomínka slavné minulosti. Město opouštíme Jáchymovskou ulicí, vedle níž vede cyklostezka přímo po železničním náspu. V Dolním Žďáru podjíždí pod dálnicí. Za Horním Žďárem opouští silnici a zvedá se do lesnatého svahu. Stoupání je docela nepříjemné. Vždyť to také bývala nejstrmější železnice v Čechách, která měla dokonce větší sklon, než dovozovaly bezpečnostní předpisy. Pokud jedete s dětmi, nejspíš se proto budou ofrňovat. Trochu rozptýlení poskytně krátký tunel, skrze nějž se projíždí. V údolí pod námi po levé ruce je dobře vidět mohutný Radium Palace a další lázeňské domy v Jáchymově. Na prostorné ploše s dětským hřištěm stávalo nádraží. Odtud ještě vedla vlečka do státní továrny na tabák. Sledujeme ji chvíli po Dvořákově ulici. Objížděla kulturní dům zprava a my okolo něj jedeme zleva. Pak už jen stoupáme lesní silničkou k dolní stanici lanovky na Klínovec. Cyklostezka z Ostrova do Jáchymova měří 8 km, vlečka na okraj Jáchymova 1 km a lesní silnička pod Klínovec další 2 km. Cyklostezka je oddělená od motorové dopravy.

Slovníček: abychom si rozuměli

Cyklostezka – oddělená komunikace jen pro cyklistiku slouží pro cyklistickou dopravu s co nejmenší námahou a největší rychlostí.

Cyklopruh – výrazně označený pruh na vozovce určený pouze pro cyklistickou dopravu. Vyznačuje se především ve městech, která nechtějí dát prostor cyklostezce.

Vodorovné značky – slouží pro usměrnění pohybu cyklistů na ulicích. Některé druhy značek jsou podle zákona (především na křižovatkách), jiné jen upozorňují na pohyb cyklistů v komunikaci (různé piktogramy na asfaltu).

Cyklotrasa – stezka vyznačená cykloturistickými značkami. Často se v přírodě jede po silnici souběžně s motoristickým značením nebo po cestách se značkami pro pěší turisty.

KDYŽ POMINU POPELÁŘE A KOSMONAUTY, CHTĚL JSEM BÝT VŽDYCKÝ NOVINÁŘ

Text: Helena Dostalová
Foto: Petr Kozlík

„Není ti ani třicet, sedíš naproti Micku Jaggerovi a v hlavě máš období, kdy jste s kamarády měli co dělat, abyste sehnali kazetu Rolling Stones. To byla neskutečná jízda, která se už nikdy nebude opakovat,“ popisuje začátky svojí kariéry Honza Dědek, který se z pozice hudebního kritika posunul do role moderátora ve vlastním pořadu 7 pádů Honzy Dědka.

Vlak, nebo bus?

Rozhodně vlak. Nepamatuju si, kdy jsem jel naposledy autobusem. Mám rád, když se ve vlaku můžu hýbat, jít se projít. Jezdím jím často, minulý týden jsem byl zrovna v Ostravě. Určitě si ho vybírám raději než auto, protože vlak je ve své podstatě zábava. Pozoruju lidi, čtu si, na chvíli si zdřímnu, pracuju, poslouchám hudbu... Auto je strašně jednoduché cestování, sedíš a šest hodin točíš volantem.

Podnikl jsi vlakem i nějakou delší cestu?

Projel jsem po kolejích spoustu zemí, třeba Japonsko nebo Vietnam. Vždycky jsem si přál zkusit transsibiřskou magistrálu, protože ruské vzdálenosti mají úplně jiný rozměr, není to jako přes noc přejet Evropu. A Rusko musí být krásná země. Navíc je to jiné než třeba Orient Express, kde v pohodě kdekoli vystoupíš a nastoupíš, Rusko vnímám jako mnohem drsnější. Vzhledem k momentální situaci už se mi tohle přání ale asi jen tak zrealizovat nepodaří.

A co se podařilo? Která cesta ti utkvěla v hlavě?

Krásný bylo, když jsem dvakrát přejížděl Spojené státy. Poprvé z Los Angeles do New Yorku, což dělalo asi 13 tisíc kilometrů. Pamatuju si přesně ten pocit, kdy máš v hlavě všechny knihy, které jsme tehdy čítávali, snili o vzdálených zemích, a teď si koupíš mapu Spojených států, kam si uděláš tečky, a jedeš. Tehdy už jsem psal o hudbě, takže mezi tečkami byl samozřejmě Memphis, New Orleans nebo Los Angeles. Jeli jsme

po klubech, mapovali jsme hudební historii a užívali si místa jako Nashville, kolébku americké country, Mississippi, kde se narodil Elvis. To byla strašná pecka. A podruhé jsem jel z Chicaga do Seattlu. Skončili jsme v Aberdeenu v domku, kde se narodil Kurt Cobain.

Jaké cestovatelské zážitky sis užil v poslední době?

Určitě mně v hlavě utkvěly moje výšlapy. V Japonsku jsem vylezl na Fudži a v Africe na Kilimandžáro. Loni jsem byl na Islandu a ten byl celý skvělý. Jinak mě strašně baví asijské země. Cítím se tam zvláště dobře. Kdybych věřil v převtělování, řekl bych, že jsem tam už někdy žil. Zažívám naprostý klid.

Žili jsme hudbou

Nevěříš na věci mezi nebem a zemí?

Nevím. Nikdy jsem nepodnikl žádnou cestu do svých minulých životů. Nemůžu říct, že bych tomu vyloženě nevěřil, ale zatím jsem se tím hlouběji nezabýval. Když jsem ale přijel do Vietnamu, bavilo mě, že nikde nevidím Ježíše na kříži, ale vysmátého Buddhu. Tak asi tak. (smích)

Začínal jsi jako hudební novinář. Jak ses vlastně dostal k muzice?

Asi jako každý. Patřím ještě do generace, která měla hudbu na prvním místě. Nedávno jsem četl nějaký průzkum, že od devadesátých let se žebříček volnočasových aktivit zásadně proměnil. Zatímco tehdy mu hudba jednoznačně vévodila, nyní ji přeskočil

sport, počítačové hry i různé chatování. Ale to je dáno dobou, tehdy trvalo, než se deska dostala do studia a natočila se. Vznikaly globální kapely a my jsme tím naprosto žili. Už musím vypadat fakt jak starý kmet, ale když někdo v zahraničí nebo na burze sehnal desku naší oblíbené skupiny, bylo to vážně něco. Kašlali jsme na povinnou četbu ve školách. Texty Cohena, Pink Floyd, Boba Dylana – to pro nás byla poezie.

A potom jsi o muzice začal i psát.

Souvisí to s věkem. Když je ti šestnáct, sedmáct, osmáct, jsi ke všemu a ke všem hrozně kritický a samozřejmě všemu rozumíš nejlíp – tohle je starý, tohle blbý, tohle ujde. Hudba je vlastně nejsnazší na psaní, protože ji nějakým způsobem vnímáš od malička a máš velmi mylný pocit, což zjistíš mnohem později, že jsi v tomhle směru nejkovanější.

A pak dospěješ?

Některé věci ti dojdou. Třeba to, že hudba tady kupodivu byla už před tvým narozením. Když nadšeně pustíš rodičům nějakou skladbu, vůbec nechápeš, že nesdílí tvoje nadšení. No logicky, protože oni kapelu, ze které tvoji oblíbenci čerpají, slyšeli už dávno. Vidím to až teď. Poslechnu si nějakou novou píseň a říkám si, fajn, tuhle harmonii už znám, sekvenci mají odsud, přechod je podobný jako u téhle kapely.

Myslíš, že všechny velké věci už vznikly?

Řekl bych, že asi jo. Rolling Stones hrají už šedesát let. Která další kapela posledních let přežila? Coldplay? No jo,

jenže ti už taky hrají dvacet let. A ukaž mi kapelu, která vydá víc než jedno album, možná i víc než dvě tři písničky, a uspěje na celosvětové úrovni. Ale vnímám, že je to i dobou a tím, co pro nás tehdy hudba znamenala. Podívej se třeba na styl oblékání. Pořád vidíš lidi, kteří se stylizují do grunge nebo punku... ale to jsou věci, které vznikly v devadesátých letech. A tehdy mnohem víc souvisely se sociálním hnutím. Hudba vyjadřovala životní postoj. Stejně pocity, jako když tu bylo hippies, už asi nikdy nezažijeme. Jo, možná někdo chodí jako Billie Eilish. Ale to už tady taky bylo.

Jak obecně vnímáš dnešní dobu? Technologie?

Jak kdy. Jsem šťastný, že máme telefony a v mobilu GPS a spoustu aplikací, vlastně všechny knihovny světa. Ale někdy mě z toho bolí hlava, protože je tam zároveň spousta informací navíc.

Žijeme v době informační přesycenosti. Když jsme byli děti, stačila nám knížka, škola, něco jsme směli a spoustu věcí zas ne.

Jo, to máš pravdu. Když do kin přicházely první americké filmy, E.T. – Mimoszemšťan nebo Dobyvatelé ztracené archy, tak je během tří dnů viděla celá škola a my se o ničem jiném nebavili a přehrávali jsme si v hlavách scény s Indiana Jonesem. Znali jsme nazpaměť desku Madonny. A samozřejmě balili holky. Jiné možnosti ani nebyly.

Pro zahraniční kapely byl trend hrát v Praze

Ve své kariéře jsi hezky vychytil porevoluční období, kdy do Československa začaly pronikat zahraniční kapely. Jak na tohle období vzpomínáš?

Měl jsem za sebou pár hodin angličtiny s učitelkou, která byla tak dvě lekce před námi, a šel jsem dělat rozhovor s Rolling Stones. Oni samozřejmě věděli, do jaké země jedou, že jsme výrazně pozadu za Západem. Položil jsem jim otázku typu: Was we, we will be there, you know? Oni něco odpovídali, pak mi nahrávku přeložil někdo, kdo uměl o něco líp anglicky než já. Bylo to strašné.

Ale vlastně strašně super, ne?

Jasně, byla to neskutečná jízda, která se nebude už nikdy opakovat. Po



revoluci se otevřely všechny možnosti. Kapely byly placené od prodaných desek a tady u nás jich prodaly třeba sto tisíc. Praha byla na začátku devadesátek hrozně in. Byl trend hrát v Praze, už jen proto, že v čele republiky stál Václav Havel. Kapely poskytovaly rozhovory a naši novináři jezdili na press tripy do Vídně nebo Mnichova, kde seděla Enya, Lou Reed... Bylo naprosto absurdní, že dali rozhovor i někomu z Česka. Ale pro ně to byla skvělá propagace, kterou dnes už bohužel nahradily sociální sítě.

Ocenil jsi tuhle prestiž, že ses mohl vidět se slavnými kapelami, už tehdy? Spíš zpětně. Teď je nemyslitelné, že by slavný zahraniční umělec dal rozhovor řadovému médiu. Ale jak se říká, nejvíc si ceníš věcí, až když je ztratíš.

Které setkání ti nejvíc uvízlo v srdci?

Asi Mick Jagger a Keith Richards z Rolling Stones. Máš ještě pod kůží dobu, kdy v sedmnácti sháníš od kámošů nahrávky jejich skladeb, a o pár let později sedíš naproti nim a snažíš

se ze sebe vydolovat alespoň trochu srozumitelnou větu. Na taková setkání se nedá zapomenout. Tím spíš, když už se nikdy nebudou opakovat.

Kdybys mohl sednout na vlak do minulosti, kam by ses nechal odvézt?

Do dvacátých až třicátých let, do období surrealistů, umělců... Picassa. Mám rád film Půlnoc v Paříži od Woodyho Allena, tak přesně tam. Nebo do San Francisca, když se naplno rozjelo hnutí hippies. Chtěl bych zažít Woodstock, koncert Beatles. A u nás třeba období pražského jara.

Jakou roli hraje hudba ve tvém životě dnes?

Už jen posluchačskou. A je to dobře. Protože když o ní píšu, pořád se na ni dívám kriticky. Víím, že v ní něco hledám. Dnes si hrozně užívám svobodu poslechu a nepřemýšlím, kolik dám albu hvězdiček. Objevuju pro mě dosud neznámé kapely z padesátých i šedesátých let, baví mě jazz, který jsem nikdy předtím neposlouchal, občas zajdu i na operu.

procházky, hory, túry... Nedávno jsem zrovna šel s kamarádem pochod Praha – Prčice. Moji rodiče mají chalupu v Jičíně, takže trávíme hodně času i tam, ale zatím jsem ještě v manické fázi, kdy miluju Prahu a její atmosféru. Potřebuju mít kolem sebe divadla, kina a výstavy. A i když je na mě někdy všech lidí moc, zatím si nedokážu představit, že bych se natrvalo odstěhoval někam na vesnici.

Zajímavý je často i člověk, u kterého byste to nečekali

Lidi máš ale asi rád, když sis vymyslel svůj vlastní pořad 7 pádů Honzy Dědka.

Jinak bych to nedělal. Rád se setkávám s novými zajímavými lidmi, poslouchám jejich příběhy. To ale souvisí s celou naší novinářskou profesí, to musíš přece vědět sama.

Vím a mám to ráda. Někdy mi ale chybí zpětná vazba, že nevím, co si lidi o mém textu myslí.

To byl právě jeden z důvodů, proč jsem začal moderovat. Tištěná novinařina je v něčem jako film. Nezačíná se první scénou filmu, ale všechno se pečlivě poskládá, upraví, vyhází. V rozhovoru do novin můžu otázku položit pětkrát, než dostanu zajímavou odpověď. Tady ne. Tady jsem před publikem v nejpřítomnějším okamžiku a nemám tolik možností vrátit se o krok zpět. A druhá věc je, že cítím okamžitou reakci. Vidím, jestli se lidé baví, nebo začnou šustit obaly, odejdou na toaletu. Nemusí se nutně smát, ale poznám, když se nudí.

Zajímáš se i o další druhy umění?

Určitě. Baví mě výtvarné umění, filmy, literatura, protože se v dílech všechno popojuje. Ve filmu zní hudba, filmové obrazy vznikají na základě scénářů, které jsou literárními díly.

Co jsi naposledy četl?

Teď dočítám knihu od Dimitriho Verhulsta Mít a být. Skvělá knížka, která je o tom, že aby člověk mohl umřít, musí se vlastně zbavit závislosti na životě, projít takovým detoxem. A když se to nepovede, musí se vrátit a prožít si znovu nejen to dobré, ale i všechna pekla.

Jak přistupuješ k životu?

Pozitivně a aktivně. Nerad se nudím. Máme dva psy, takže trávím hodně času s nimi. Jako nemůžu říct, že bych nezládl deštivý den proležet u Netflixu, ale radši mám aktivní program.

Sportuješ?

Tomu popravdě moc nedám. Přítelkyně chodí pětkrát týdně do fitka, ale to pro mě ani trochu není. Mám rád

slovo jistota. Jasně, když přijde bavič, dá se očekávat, že to bude sranda, ale může se stát cokoliv. Nebude mít svůj den, nemusí mu sednout otázka, publikum bude chladnější. A může tě překvapit, že komik nebude tak zábavný, ale i to, že člověk, od kterého bys to vůbec nečekala, bude strašně vtipný a poutavý.

Kdo ti takhle uvízl v hlavě?

Vulkanolog Petr Brož, který zkoumá sopečnou aktivitu napříč sluneční soustavou. Takže nejen na Zemi, ale třeba i na Marsu. Což je vlastně trochu úlet, kdy si před setkáním říkáš, co takový člověk může vyprávět. Představení s ním bylo ale fakt skvělý zážitek.

Je někdo, koho do pořadu nikdy nedostaneš?

No jéje. Petra Nárožného, Pavla Kříže nebo Lukáše Vaculíka. Vždycky mi říkají, ať v tom nehledám nic osobního. A spousta lidí je přesvědčená, že musí být vtipná, přitom to tak vůbec není. Stačí, aby mluvili zajímavě. Rád používám příklad pana Svěráka, který mi říkal: Vy si všichni myslíte, jak jsem vtipný, ale všechny moje vtipy jsou pečlivě vysezené, přesně obroušené diamanty, aby zapadly tam, kam mají. Improvizace na jevišti pro mě není.

A ozývá se ti někdo sám?

Jo jo, rozděluju je na dvě kategorie. Kamarády, kteří se potřebují zviditelnit, nebo lidi bez soudnosti à la kluci říkali, že umím hezky tančit Michaela Jacksona.

Česko Slovensko má talent.

Jo, přesně tihle lidé.

Přesunuli jste se z Malostranské besedy do Švandova divadla, jak velká je to pro tebe změna?

Beseda měla neskutečného genia loci, ale je malá. Chtěli jsme, aby při představení hrála kapela, ale je tam místo sotva pro patnáct stoleců, natož pro kapelu. Trochu jsem se bál, že když se přesuneme z komorní atmosféry, kdy diváci sledují představení od stolu, který je těsně přilepený na pódiu, upijejí ze sklenky vína a mají bezprostřední zážitek, do klasického hlediště, bude to jiné. Myslím, že nakonec se to ale povedlo.

Řekni mi ještě na závěr, co ti naposledy udělalo radost.

Že dnes svítilo sluníčko.



ŽLUTOU, NEBO ČERVENOU?

Text: Barbora Vojtová
Foto: Petr Kozlík, Kalabria

Má nekonečně mnoho příchutí, barev a samozřejmě bublinek. Limonáda, která nás rázem přenesle do dětství. V Česku se může svou lokální limonádou pochlubit snad každý kraj. A jaká je ta vaše?

Nevím, jak to bylo u vás doma, ale u nás se pily domácí šťávy s kohoutkovou vodou. Limonády jsme se sestrou dostávaly za odměnu. Za vysvědčení, k narozeninám, o Vánocích... Byla to pro nás vzácnost, pily jsme ji s požitkem, tajně navzájem upíjely a šetřily si ji. Žily jsme na Vysočině, takže to byla třebíčská zonka, kterou nám táta nosil a dával den předem chladit do lednice. Většinou ji přes noc vypil a druhý den jsme dostaly jinou, nechlazenou. Dodnes mě zonka přenáší do dětství a mám pocit, že chutná pořád stejně. I to je specifíkem tradičních českých limonád. Většinou navazují na kořeny a na receptury, které v minulosti vymysleli předci současných majitelů.

Člověk pak nepije „jen“ limonádu, ale i řádný kus historie.

Limonáda je zkrátka nápojem, který milují děti i dospělí. Je ve skle, v plastu, v plechovce nebo točená. V každém kraji Česka většinou najdete nějakou výrobu – ať už se bude jednat o velký podnik, či malou řemeslnou sodovkárnu, za kterou stojí nadšení „limonádníci“. Takže pokud rádi objevujete naši zemi prostřednictvím lokálních surovin, pekáren a minipivovarů, pak se zkuste zaměřit i na limonády. A když je budete pít, dovolte si je vychutnávat jako v dětství, s nadšením a plným soustředěním. O to víc vám budou šmakovat.

Podorlická sodovkárna z Rychnova nad Kněžnou, Královéhradecký kraj
Sodovkárna sídlí v budově bývalého Trčkova zámku, který od Trčků v 19. století odkoupila kolowratská vrchnost. Tehdy zámeček přebudovala na pivovar, který v roce 1913 pronajala Janu Mikšovi. Pivovar byl ale v roce 1948 znárodněn a o něco později přebudován na sodovkárnu, patřící pod Pivovar Hradec Králové. V restituci ale objekt získala opět rodina Mikšova, která v něm začala vyrábět limonády, sirupy, mošty a pálenky. Od roku 2008 přidala k portfoliu také rychnovské pivo. Pod názvem Rychnovská Dobromila dnes ochutnáte ovocné limonády bez chemie, umělých barviv, sladidel

a konzervantů. Dáte si višňu, hrušku, malinu, nebo raději černý rybíz?

ZON z Třebíče, Vysočina

„Tradice, která nevyšumí.“ Takový je slogan limonád a sirupů z Třebíče. Rodinná firma ZON vyrábí od roku 1879 nápoje, které mají svůj ikonický tvar láhve. Dnes již pátá generace se stará o celé portfolio příchutí, z nichž nejstaršími jsou jablko a malina. Na chuti se podepisuje i používaná voda, která vyvěrá z podzemních heraltických pramenů a má nízký obsah minerálních látek. Zakladatel Ferdinand Kubeš se prý jako jeden z prvních ve střední Evropě rozhodl vyrábět limonády doslova jako nápoj proti žízni. Firma se tehdy jmenovala „Továrna na vodu sodovou, šumící limonády a šťávy ovocné, Ferdinand Kubeš, Třebíč“. Od roku 1927 byl registrován nový název ZON. Ten zůstal dodnes.

Karászkova limonáda z Kladna, Středočeský kraj

Vše začalo v roce 1911, kdy dva přátelé – doktor a drogist – ochutnali citrony v jihoitalské Kalábrii. Rozhodli se jejich chuť přinést do Čech a začít

vyrábět přírodní šťávy. Své firmě dali název Kalabria. Postupně rozšiřovali sortiment také například o šťávy z malin a během první světové války se Kalabria stala armádním dodavatelem nápojů. V roce 1927 firmu zakoupil jeden ze zaměstnanců – pan Karásek – a rozšířil vývoz do Švýcarska a Itálie. Následovalo těžké období v důsledku války a znárodnění, ale nakonec se v roce 1991 podnik vrátil do rukou rodiny pana Karáska. Karáskovy sirupy a limonády dnes stojí na poctivém ovocném a bylinkovém základě bez přidaných umělých barviv, cukru a konzervantů.

Kofola z Ostravy, Moravskoslezský kraj

Příběh startuje v roce 1887, kdy opavský lékárník Gustav Hell začal vyrábět Syrupus Colae compositus Hell, obsahující extrakt semen koly (kolovníku). Poté následovalo období válek a znárodnění a v roce 1957 přišla státní výzva na výrobu ryze československého nápoje, který bude schopný konkurovat západním kolám. V roce 1959 vytvořil docent Blažek sirup Kofo, který byl kombinací čtrnácti bylinných

Limonády z dalších krajů:

- Richardova limonáda, Jinačovice, Jihomoravský kraj
- Koldokol, Starý Hrozenkov, Zlínský kraj
- Bohemscá, Olomouc, Olomoucký kraj
- Sodovkárna Kolín, Kolín, Středočeský kraj
- Raks, Prostějov, Olomoucký kraj
- Něco jako, Praha, Středočeský kraj
- Kolowrat, Přimda, Plzeňský kraj

a ovocných látek doplněných o kofein. Popularita nápoje byla tak obrovská, že v 60. letech v Československu dokonce došly byliny na výrobu a musely se dovážet ze zahraničí. Útlum poptávky po tomto nápoji nastal po revoluci, kdy s otevřením hranic došlo k přílivu zahraničních značek. V roce 1993 koupil Kofolu řecký rodák Kostas Samaras, který jí vdechl nový život. Kofola začíná vyrábět – kromě limonád – také sirupy a dětské nápoje. Každý má dnes s Kofolou spojený slogan: „Když ji miluješ, není co řešit...“



FAKT, JO?

Text: Jan Markovič
Foto: Depositphotos

Co v zahraničí rozhodně neříkat aneb pár zásadních rad pro cestovatele.



Slyšel jsem tuhle veselou historku od jednoho přítele. Vyprávěl mi, že jeho známá odcestovala na studia do USA, do New Yorku. A když zjistila, že její kamarádka je ve „velkém jablku“ na dovolené, musely se okamžitě vidět. V jedné z tamních kaváren se pustily do řeči, netrvalo dlouho a vedly opravdu zaujatý rozhovor. Gestikulovaly, smály se. Když vtom se u jejich stolu objevila servírka s kamennou tváří: „Nezlobte se, ale budete muset ihned odejít. Takhle se ve slušném podniku vyjadřovat nemůžete!“

Dívky byly konsternované. Co provedly? Inu, když jedna vyprávěla napínavou historku, druhá jí k tomu nadšeně přitakávala a hezky po pražsku mimoděk vykřikovala: „Fakt, jo? Fakt, jo?“ s polknutým písmenkem „t“. Bohužel americkému uchu pak nebohá dívka zněla jako ta nejsprostší obyvatelka Harlemu. Tohle můžete tedy brát jako radu lingvistickou: Nikdy nevíte, co vaše slova v cizím jazyce znamenají, a tak raději nekřičte.

Ještě jednu věc se ale řídím pokaždé, když cestuju. Ať už člověk chce, nebo ne, jen těžko se zbaví nálepky turisty. Zkrátka to na vás budou zkoušet všemožní šmelináři a podvodníci, kteří třeba



předstírají, že vybírají na hluchoněm nebo že vás zavedou do nejlepšího baru. Ať už se vydáte na druhý konec světa, kde budete vyčnívat z davu jako Eiffelovka na poli, nebo jen popojedete do nedaleké Itálie. Budou všude! Na vás pak je neodpovídat jim na jejich dotazy, byť umíte anglicky. Klidně na ně mluvte, ale svým mateřským jazykem. „Hello, my friend! Where are you from?“ mne si obchodníček ruce. „Kamaráde, máš to pěkný, ale já bych si dal radši pivo. Víš, pěkně vychlazený,“ směje se na něj. A on je v koncích, protože česky neumí. Tak se usměje, vydá se lapat dalšího a já si vesele vykračuju dál a povídám si česky i s dalšími obejdy. Druhá rada tedy zní: Když vás někdo loví, říkejte cokoliv, ale česky!

Musím se nicméně přiznat, že se mi to jednou nepovedlo. Kdesi na kraji pouště v Maroku mě ráno u auta zastavil ošuntělý chlápek s lámanou angličtinou. „Kamaráde, vůbec ti nerozumím. Tak se měj, já už jedu.“ A on se usmál od ucha k uchu a pravil: „Čechu, já ti hlídám auto. Neukradli ho. Zaplat!“ Uznal jsem, dostal 10 eur. Potřásl jsem si rukama, jako jediný si to totiž opravdu zasloužil. Protože naučit se jen trochu česky, to muselo dát fušku.

Jak mluvit na dovolené a neztrapnit se?

Pozdrav

„Hello!“ [helou] a varianty „Hi! Good morning / afternoon!“ [haj, gud mórnink / aftrnún] nikoli „Good day!“ [gud dej]

Formálně i neformálně použijte variantu „Hello!“. Zapomeňte kdysi oblíbenou frázi „How do you do?“ [hau du ju du]. Ta je namístě ve chvíli, kdy se setkáte s někým opravdu velmi váženým. Samozřejmě je v pořádku, pokud máte sraz třeba s britskou královnou. Jinak jde ale o přehnaně spisovné vyjádření spojení „těší mě“. Pokud chcete říct „těší mě“ ve smyslu „rád vás poznávám“, použijte „nice to meet you“ [najs tu mít jú]. „Good day“ – asi by vás pochopili, ale rodilý mluvčí takový pozdrav nikdy nepoužije. Může ho použít jako přání „Have a good day!“ [hev a gud dej] nebo „Good day!“.

Loučení

„Bye!“ [baj] nebo „Goodbye!“ [gudbaj]

Neříkejte „Hi!“, to znamená „ahoj“ pouze při pozdravu.

Jak se máte?

„How are you?“ [hau ár jú] nikoli „How do you do?“, viz výše. Odpověď: „Fine, thanks. And you?“ [Fajn, thanks. End jú?] Pozor, cizinci se vás většinou neptají, jak se skutečně máte. Proto odpovězte, že dobře, a sdílení starostí i radostí si nechte na později.

Další užitečné věty

Těší mě!	Nice to meet you! [najs tu mít jú]
Pěkný den!	Have a good day! [hev a gud dej]
Prosím.	Please. [plís]
Neodpovídejte „please“ ve smyslu „prosím, není zač“.	Rodilý mluvčí použije „please“, opravdu jen když o něco prosí.
Není zač.	You're welcome. [jór vilkam]
Děkuji.	Thank you. / Thanks. (neformálně) [Thenk jú. Thenks.]
Omlouvám se.	Sorry! / I'm sorry. / Excuse me. [Sory! / Ajm sory. / Eksjúzmi.]
Neříkejte „pardon“. Tázací frázi „Pardon?“ [párdn] použijete v případě, že něčemu nerozumíte a chcete to zopakovat, něco jako česky „Prosím?“.	
Kde je ...? (záchod, nejbližší autobusová zastávka, obchod)	Where is ...? (a toilet, the nearest bus stop, a shop) [Vér is... e toilet, dh nírist bas stop, e šop]
Dal bych si ... (pivo)	I would like ... (a beer) [aj vud lajk e bír]
Kolik to stojí?	How much is it? [hau mač is it]



Přidejte se k nám!

Právě hledáme posily na pozici:

- Elektromechanik železniční dopravy
- Mechanik železniční dopravy
- Strojvedoucí
- Průvodčí

Náborový příspěvek
u pozice
elektromechanik

www.arriva.cz/kariera

725 100 725

