arriva

a DB company

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

2/2019

VIP CESTUJÍCÍ
MATĚJ HOŠEK
str. 24

Poradna:
Rozdýchejte únavu!
str. 16–17

Téma čísla: Chytré technologie v dopravě
Doprava zítřka
str. 10–12

ARREVUE
2/2019

Speciální autobusy
Když se řekne autobus, zpravidla si představíme vůz určený k přepravě lidí. Velký prostor a mobilita autobusů však bývaly a stále jsou využívány i k jiným účelům.
6–9

Moderní technologie
Moderní technologie se v hromadné dopravě prosazují stále více. Jejich cílem je zajistit především její udržitelnost, bezpečnost a efektivitu.
10–12

Rozdýchejte únavu!
Dobře se vyspat a odpočinout si, aby člověk za volantem nebyl unavený, to je sice rada správná, ale trochu „hraběcí“. Někdy je třeba zaplašit únavu přímo při řízení.
16–17

Lanovky na zboží
Nákladní lanové dráhy zůstávají trochu ve stínu těch osobních. Na některé můžeme už jen vzpomínat a sledovat jejich rozpadlé, zarostlé a zaváté stopy.
20–23

Mapy duše
Červený potah sedadel s trasami připomínajícími metro je jeden z výsledků práce talentovaného autistického žáka osmé třídy Matěje Hoška.
24–25

Milí kolegové,

na úvod se chci krátce věnovat příběhu, o kterém se dočtete v tomto čísle ArRevue. Když o někom řekneme, že byl ve správný čas na správném místě, myslíme tím, že dotyčný měl štěstí nebo že vykonal něco, co pomohlo jinému. Přesně tak by mohl situaci popsat těžce zraněný řidič osobního auta, kdyby mluvil o našem řidiči autobusu panu Mravcovi. Ten projížděl okolo místa nehody, a když si všiml, co se stalo, neváhal ani chvíli, autobus zastavil a okamžitě šel zraněnému pomoci. Poskytl mu první pomoc a do příjezdu záchranářů se o něj staral, přestože venkovní teplota se blížila nule a on na to nebyl ani dobře oblečen.
Nepochopitelné na tom je, že další přítomní lidé postávali okolo nehody a místo pomoci si vše raději natáčeli na mobilní telefony.
O to více mě mrzí, že zachráněný řidič se nesnažil za záchranu poděkovat. Bez rychlé a nezištné pomoci našeho řidiče by zřejmě následky nehody nepřežil. V mých očích je pan Mravec hrdina, který svým pohotovým zákrokem zachránil život člověku. Pozval jsem ho proto k nám do pražské centrály a s kolegy jsme mu za jeho skutek poděkovali. Mohl bych podobně popsat mnoho dalších příběhů, jež musí denně řešit naši řidiči, bohužel na ně ale není v úvodníku prostor. Proto mi dovolte, abych všem poděkoval za každodenní nasazení i za to, že vám nejsou jedno věci, které se kolem nás dějí.
Příběh měl šťastný konec a my se dále intenzivně připravujeme na zahájení provozu nových vlakových linek. Do provozu také postupně nasazujeme nové moderní autobusy. Na spoje mezi Středočeským krajem a Prahou, ale také v Kladně, jsme jen od dubna nasadili 32 nových kloubových autobusů. Jedná se o nízkopodlažní plně klimatizované autobusy vybavené sedadly s pohodlnými vysokými opěradly. Tyto kloubové SOR NB 18 nahradí krátké autobusy, jejichž kapacita již nestačí k přepravě stále rostoucího počtu cestujících na příměstských linkách.
V dubnu také do České republiky dorazilo prvních osm vlaků určených pro nové linky, které začneme od prosince obsluhovat. Další vlaky k nám budou přijíždět podle domluveného harmonogramu.
Po příjezdu do ČR vlaky zamířily do šumperské Pars novy na hrubou přípravu. Odtud pokračují do Škody Vagonka v Ostravě, kde se postarají o prvky interiéru a vlaky tu projdou kompletní renovací. Vše tak běží podle plánu a už se nemůžeme dočkat, až v prosinci se všemi vlaky vyjedeme.

Příjemné čtení vám přeje

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva

ČASOPIS ARREVUE **Vydavatel:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. prostřednictvím LUOVA PUBLISHING, s.r.o. **Kontakt:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8 **E-mail:** arrevue@arriva.cz **Grafika a sazba:** Filip Konečný **© Foto:** ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., iStock a fotografové uvedení uvnitř čísla
Tisk: D&S Design Prague, s.r.o. Toto číslo vychází v květnu 2019. Další číslo vyjde v srpnu 2019.

Text: Pavel Hrůza
Foto: Martin Mašín

LUĎKA HNULÍKOVÁ
Provozní ředitelka společnosti ARRIVA TRANSPORT

Luďka Hnulíková šest let provozovala autobusové nádraží Praha Florenc, ale největší část své kariéry strávila v managementu Českých drah. Unikátní know-how z obou oblastí teď uplatní jako nová provozní ředitelka Arrivy.

Po mnoha letech v Českých drahách mohl být váš přechod do Arrivy pro mnohé překvapením…
S drahami jsem byla spojena opravdu dlouho, a to ve dvou životních etapách. V rámci této změny jsem v podstatě využila situace, kdy jsem byla odvolána a tím se mi uvolnily ruce. Skončily vnitřní závazky k rozdělaným aktivitám, nečekala jsem tedy na nabídku drah. Dostala jsem řadu nabídek na pracovní uplatnění, z nichž několik bylo velmi zajímavých. Rozhodování bylo trochu ovlivněno i tím, že jsem se v posledním období věnovala spíše cizím kariérám a přišla možnost budovat vlastní. Zvláštní je, že mám téměř na den dvacáté výročí prvního odchodu z Českých drah.

Co vás zaujalo na nabídce Arrivy?
Mix. Moje životní etapy jsou spojené buď s vlaky, nebo s autobusy. Tady je to velmi zajímavé tím, že jsou to autobusy i vlaky. V případě autobusů to znamená se učit nové věci, je to přece jen něco jiného, než provozovat autobusové nádraží.

Jak vnímáte pracovní prostředí v Arrivě?
Je to trochu předčasné hodnotit, protože jsem tu zatím moc pracovních dnů nezažila, ale musím říct, že se mi líbí, že je tady všude blízko, pokud třeba s někým potřebuji mluvit. V Českých drahách byla mnohem složitější organizační struktura. Je tu taková rodinná atmosféra. Nemám pocit, že se zde lidé bojí sdílení potřebných informací z důvodů zachování nenahraditelnosti. Líbí se mi, že na množství práce, která se tu zvládne, je zde výrazně méně lidí.

Co máte jako provozní ředitelka na starosti?
Velmi stručně řečeno ověření nastavených procesů v jednotlivých společnostech z pohledu nasazovaných kapacit a jejich optimalizaci tak, aby se maximálně využily dostupné zdroje, případně vytvořily předpoklady pro doplňkové výkony. Zkrátka taková ta provozní optimalizace se zaměřením na hospodářský výsledek.

S jakou vizí přicházíte?
Primárně by měl být vidět ekonomický efekt v jednotlivých společnostech. Z vlastních zkušeností vím, že když změníte oči, tak vidíte něco, co jste předtím nemusel vidět. Jedna z nejtěžších věcí, je opakovaně revidovat vlastní opatření, postupem času jde trochu o „provozní slepotu“. V žádném případě neříkám, že je stávající systém ve společnostech nastaven špatně, ale trochu jiný pohled může pomoci nastavit procesy trochu jinak. Potřebuji si na sebe vydělat a investice do mě by se měla minimálně vrátit.

Pár tváří v Arrivě vám asi bude povědomých…
Řadu lidí v jednotlivých společnostech znám ještě ze svého působení na autobusovém nádraží Praha Florenc, musím tedy říct, že jsou to velmi schopní manažeři, kteří ustáli několik transformací. V některých případech tedy nejdu úplně do neznáma.

Máte autobusy nebo vlaky ráda i jinak než profesně?
Nejsem „šotouš“, ale hromadnou dopravu standardně využívám, je to pro mě praktický a uchopitelný systém. Po pravdě řečeno, když někdy stojím v koloně, říkám si, kdybychom byli všichni v autobuse, stál by tam jeden autobus místo čtyřiceti aut.

Zajímáte se o budoucnost hromadné dopravy?
Asi jako každý. Vlaky bez strojvedoucích – což je, stejně jako řidiči, velmi nedostatková profese – se testují. Myslím si, že budoucnost mají asi primárně v metru, kde je systém zabezpečení jednodušší, ale pokud vím, tak se testuje i standardní provoz. U autonomních aut jsem trochu skeptická, protože z hlediska bezpečnosti nedokážete naprogramovat každou překážku. Jasně, stroj se neunaví jako člověk, ale myslím, že nejsme ještě technologicky tak daleko. Dost dobře si nedovedu představit, že by tou cestou šla v dohledné době autobusová doprava.

Bude podle vás růst význam hromadné dopravy?
Myslím, že pokud chceme přežít, tak ano. Chcete trávit půl života v koloně? Myslím, že to nebude jen o hromadné dopravě. Sdílení aut je docela příjemná mezietapa. Nejste závislí na jízdním řádu, ale vozidla se líp vytíží. Možná bychom mohli založit divizi.

Jak odpočíváte?
Se psem, na zahradě, s golfovou holí, ve vodě…

Takže léto je vaše stěžejní sezona?
Už jsem se letos koupala, plaveckou sezonu mám od dubna do října. Hlavně mám ale psa, takže denně odpočívám procházkami s ním.

Náborová kampaň v běhu

Na začátku dubna jsme spustili náborovou kampaň s názvem Vyrážíme! Jsme Arriva. Chceme s ní oslovit především zájemce o práci na našich nových vlakových linkách, které začneme zajišťovat od prosince letošního roku. V průběhu května začneme naši kampaň propagovat také v rádiu sérií rozhlasových klipů. Ty uslyšíte zejména na Frekvenci 1 a Evropě 2. V současné době klademe důraz na nábor budoucích strojvedoucích, které si sami zaškolíme. Samozřejmě ale už přijímáme i stevardy a stevardky, kteří zajistí obsluhu v našich nově provozovaných vlacích. Své životopisy můžete stále zasílat na novaprace@arriva.cz. Těšíme se na vás.

Dorazily první vlaky z Německa

Na začátku dubna dorazily do Česka první vlaky z Německa a zamířily do šumperské Pars novy ke kompletní modernizaci. Do Čech je dovezla naše Bobina a prvních 8 jednotek řady 845, které budou v prosinci letošního roku nasazeny i na rychlíkové tratě Ministerstva dopravy, se už modernizuje, aby našim cestujícím poskytly veškerý komfort, na který jsou zvyklí.

Kladno spouští chytré zastávky

Díky novému projektu, na kterém se zásadně podílelo ČSAD MHD Kladno, které je součástí skupiny Arriva, se na zastávkách v Kladně objeví celkem šedesát šest tzv. chytrých nebo živých označníků. Ty mají oproti klasickým označníkům navíc digitální displej. Ten umí, díky nové aplikaci, která zná přesnou polohu autobusu, zobrazit informaci o reálném času příjezdu konkrétního spoje. To ocení cestující zejména v nastávajícím období uzavírek komunikací. Takové informace mohou lidem pomáhat při výběru vhodného spojení. K označníkům přibude také sedmdesát hlásičů pro nevidomé a stejný počet otřesových čidel.

Arriva v Letňanech 12.–14. 4. 2019

Druhou dubnovou neděli se uskutečnil již třetí ročník Autobusového dne Pražské integrované dopravy v autobusovém terminálu u stanice metra Letňany. Na akci si návštěvníci mohli prohlédnout historické i současné moderní autobusy jednotlivých dopravců a také zjistit, jak například funguje Koordinační dispečink PID. Arriva při této příležitosti prezentovala dva své autobusy Solaris Urbino 15 a SOR CN 8,5.

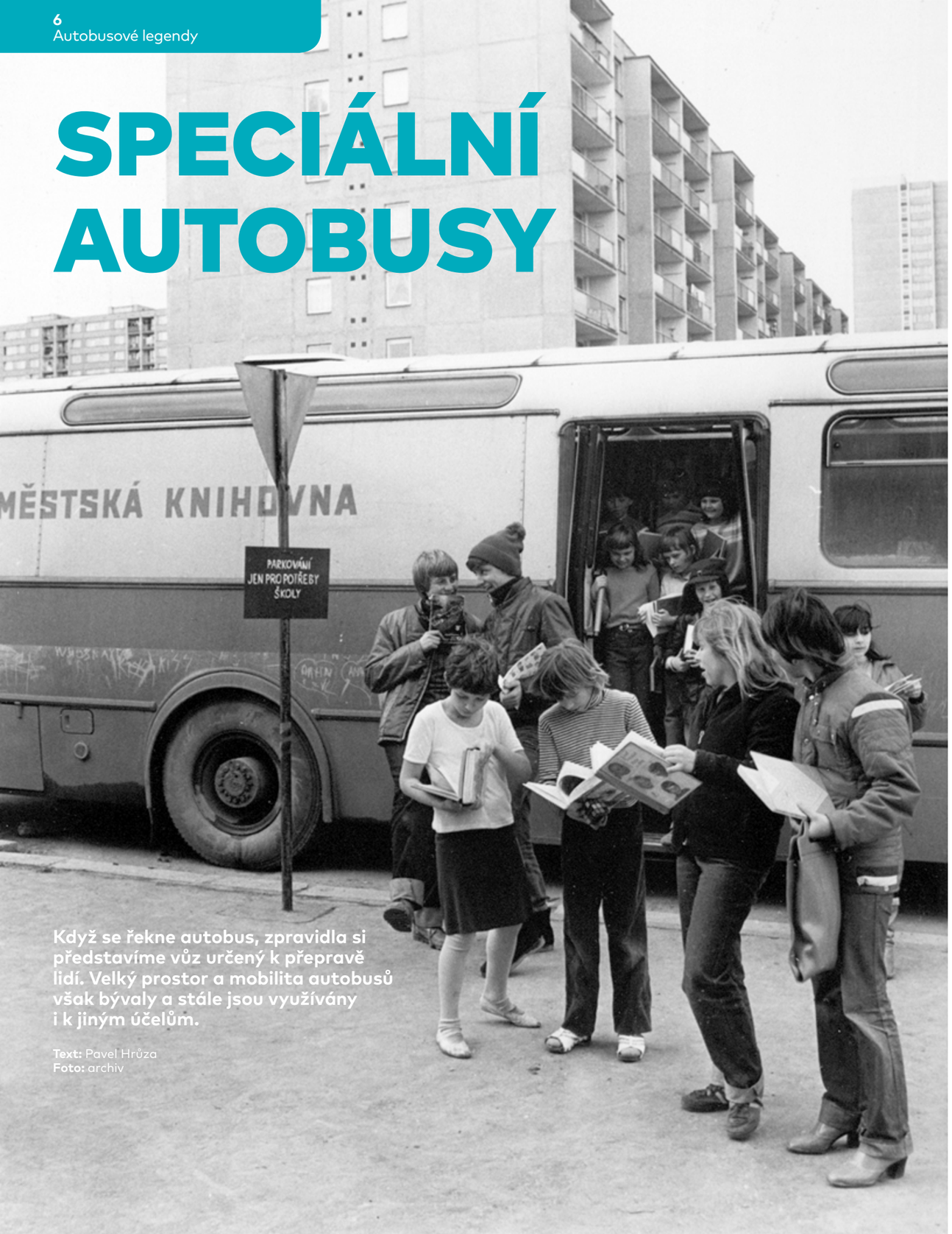
Autobus kavárny POTMĚ letos vyjede naposledy

Když výrobce SOR Libchavy přišel se svým prototypem kloubového autobusu NB 18, zřejmě ho nenapadlo, že toto vozidlo z roku 2006 s výrobním číslem 1 se stane místem pro vychutnání dobré kávy nebo jiného nápoje, který svět neviděl. A to doslova. Autobus, který projektu Nadačního fondu Českého rozhlasu Světluška věnovala v roce 2012 Arriva, byl přestaven na mobilní kavárnu s názvem POTMĚ. Obsluhují zde lidé se zrakovým postižením a jedná se tak o jedinečné místo, kde se role vidících a nevidomých na chvíli vyrovnají. Projekt tak podporuje lidi, které životní osud postavil před těžkou každodenní výzvu učit se životu ve tmě. V letošním roce však vyjíždí autobus naposledy a pro příští rok bude nahrazen mobilním modulárním systémem. Za dobu své existence vyjel každý rok v průměru na deset dvoudenních zastávek po celé ČR. Do autobusu se najednou vejde až 20 hostů a o jejich požadavky se stará pětice nevidomých. Jen v loňském roce kavárnu navštívilo 3 561 hostů a vypilo se 4 347 nápojů.

32 nových kloubových autobusů

Celkem 32 nových klimatizovaných a nízkopodlažních autobusů se do prázdnin objeví na linkách v okolí Prahy. Všechny vozy dodá výrobce SOR Libchavy. Sedm z nich je určeno pro ČSAD MHD Kladno, kde se objeví na lince 307 z pražského Zličína do Unhoště, dále na lince 603 v rámci Kladna a také na lince 607 z Kladna do Slaného. Naproti tomu už na přelomu dubna a května přibude do vozového parku společnosti Arriva City 25 nových kloubových autobusů SOR NB 18. Vydají se na linky v okolí Neratovic a Jílového u Prahy.

SPECIÁLNÍ AUTOBUSY



Když se řekne autobus, zpravidla si představíme vůz určený k přepravě lidí. Velký prostor a mobilita autobusů však bývaly a stále jsou využívány i k jiným účelům.

Text: Pavel Hrůza
Foto: archiv

Prodejní autobus na bázi legendárního RTO provozuje mlékárenská společnost Madeta

Byly doby, kdy fráze „skoč do autobusu pro chleba“ nezněla absurdně. Autobusy nebyly tak úzce specializované a byly upravovány nebo přímo stavěny k různým účelům. Například některé autobusy 706 RTO se již z výroby dodávaly upravené na stěhovací vozy, pojízdné prodejny, laboratoře, ordinace, čistírny, servisní či přenosové vozy. Všechny varianty kromě „stěhováku“ tehdy vycházely ze sériově vyráběné karoserie, která byla upravena podle potřeby daného účelu.

Zboží z jednoty do každé samoty

Pojízdné prodejny v Československu byly masově zaváděny koncem padesátých let 20. století. Marek Junek z Národního muzea v Praze tvrdí, že první pojízdné prodejny provozoval Československý svaz spotřebních družstev a objevily se v roce 1959. Na vznik tohoto fenoménu měl nejspíše vliv zánik soukromého hospodaření, a tím i soběstačnosti rolnických rodin. Ne náhodou tento fenomén přišel pravděpodobně ze sovětských zemí.
Autobusové prodejny zajišťovaly dodávky zejména základního spotřebního sortimentu (potraviny, smíšené zboží) pravidelným objížděním míst, kde není kamenná prodejna. Různé vozy umožňovaly pultový nebo samoobslužný prodej, případně prodej přes okénko. Stanoviště pojízdné prodejny bývalo vyznačeno spolu s otevírací dobou, která obvykle bývala jednou či vícekrát týdně, vždy jen po dobu řádově jedné či několika hodin.
V roce 1976 bylo pojízdných prodejen v Československu kolem sedmi set, v sedmdesátých a osmdesátých letech kromě odlehlého venkova zajížděly i do rekreačních oblastí. V Česku pojízdné prodejny za socialismu zajišťovalo například družstvo Jednota. Většina družstev Jednota ukončila provoz pojízdných prodejen krátce po roce 1989, protože prodejny přestal dotovat stát. Někde však v této činnosti družstva nebo živnostníci pokračují dosud, často za finanční podpory obcí, protože rozvoj obchodních center ve větších městech přispěl k zániku mnoha stálých prodejen v malých vesnicích.

Podle českého živnostenského zákona se i pojízdná prodejna nebo obdobné zařízení považuje za provozovnu. Musí být trvale a zvenčí viditelně označeno všemi náležitostmi, jako je název právnické osoby a identifikační číslo, místo podnikání, jméno a příjmení osoby odpovědné za činnost provozovny.
Mobilní prodejny zažívají menší rozvoj i dnes, kdy si tento způsob distribuce svých produktů volí farmáři, kteří nemají vybudovánu distribuční síť přes klasické prodejny. Většinou se ale jedná o menší vozy než autobusy a to je jiný příběh.
Prodejní autobus na bázi RTO provozuje mlékárenská společnost Madeta.
V interiéru historického autobusu je už vše jinak. Je zde technické zázemí rozšířené o elektrocentrálu, chladicí vitríny, obslužný

Kromě prodejní funkce dnes plní autobusy také roli reklamní poutačů

pult, LCD projektor a samozřejmě... EET pokladnu. Zákazníci vcházejí do autobusu v zadní části, u pokladny za řidičem zaplatí a vycházejí ven předními dveřmi. Spíše než o suplování distribuční sítě v odloučených lokalitách slouží pojízdná prodejna jako krásný reklamní poutač. Což také není nic nového – reklamní autobusy, přivážející do venkovských lokací reklamní sdělení se vzorky produktů i bez nich, brázdily světové cesty minimálně od padesátých let minulého století (viz vozy GM Futureliner v Arrevue 2/2018).

Bibliobusy

Bibliobusy, tedy pojízdné knihovny, mají historii v některých zemích sahající až do 19. století. Například v Británii nebo v některých oblastech Severní Ameriky byly tehdy vozy tažené ještě koňmi.

Do bibliobusu se obvykle vejde jeden až čtyři tisíce knih. Bibliobusy zpravidla fungují na principu výměnného fondu, jehož složení je pravidelně obměňováno. Četnost obměny závisí na konkrétní knihovně: může se jednat o jednorázovou celkovou výměnu fondu, například každých šest měsíců, nebo se fond obměňuje kontinuálně každý týden formou vyřazování starých, poškozených či málo půjčovaných titulů a v menším měřítku i zařazování knižních novinek, obdobně jako v kamenných knihovnách.

Městská knihovna v Praze provozuje pojízdnou knihovnu, která dvakrát týdně nahrazuje knihovnu v Karlíně, již zničila povodeň v roce 2002. Tento způsob prodeje knih má svou tradici, protože nejen „chléb vezdejší“ byl v odlehlejších lokalitách potřeba. Historie pojízdných knihoven v Praze se začíná psát už v roce 1939, kdy Pražská městská pojišťovna předala Knihovně hlavního města Prahy darem autobus značky Praga. Již v následujícím roce byl však autobus zabaven německými okupanty a během války sloužil jako

lazaretní vůz. Činnost pojízdných knihoven byla obnovena v roce 1949 a od té doby bibliobusy slouží čtenářům bez přerušení. Bibliobus rozváží lidem kulturu i v Plzni a dalších městech.

Pojízdné ordinace

Lékařské autobusy zažily v českých zemích rozmach ve stejné době jako mobilní prodejny. Motivací bylo zpřístupnit lékařskou péči lidem v odlehlých lokalitách. Kromě ambulancí na kolech brázdila cesty i více specializovaná zařízení, jako byl pojízdný rentgen nebo zubní ordinace. V šedesátých letech neměl každý oblastní

Užít si klidný spánek v lůžkovém přívěsu Karosa LP 30 nešlo bez jisté dávky odvahy

lékař rentgen k dispozici, takto vybavený autobus tak zvýšil přesnost vyšetření. Své pojízdné ambulance měli i firemní lékaři některých státních společností, aby mohli být dělnickému lidu po ruce například při montážích v méně dostupných oblastech. Pojízdné kliniky existují i dnes, byť ne vždy je jejich primárním cílem zpřístupnění kvalitní lékařské péče v odlehlých lokalitách. Často se takové vozy používají k šíření osvěty a provádění specifických vyšetření nebo mohou sloužit především k rozšíření klientely formou guerilla marketingu. Specifickou kategorií jsou pak pojízdné ambulance sportovních lékařů například při motoristických sportech.

Stěhováky

Stěhovací vozy na bázi autobusů RTO a později Karosa byly pro svou velikost jasnou volbou. Dnes je s přehledem nahradily velkoprostorové dodávky, ale v té době, kdy byly nákladní vozy příliš velké a vysoké, segment velkých dodávek neexistoval, byly autobusy oblíbené. Ostatně řada jich stále slouží.

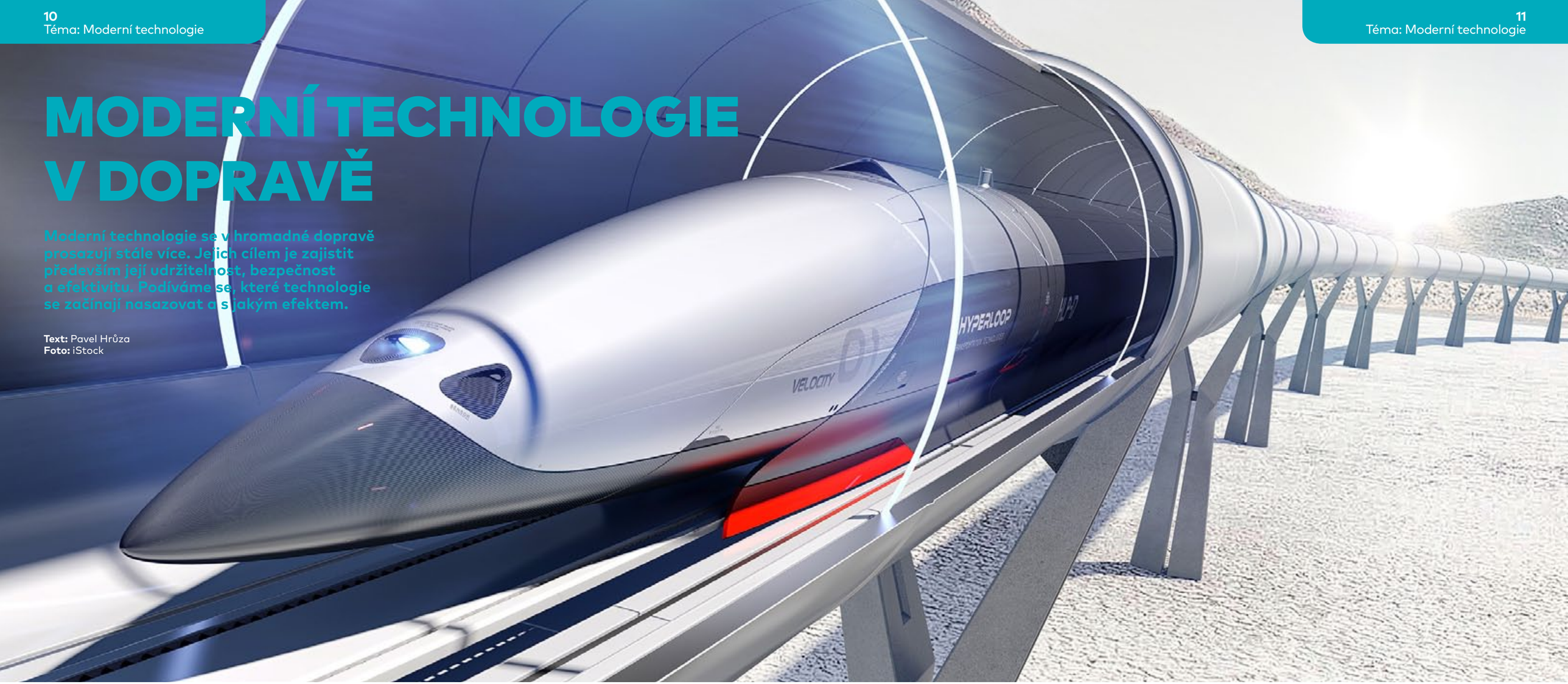
Lůžkové autobusy

Lůžkové autobusy z našeho výčtu poněkud vyčnívají, protože jsou určeny k přepravě cestujících, byť povětšinou spících. Protože ale patříme k průkopníkům této kategorie, rozhodně stojí za zmínku.
Oním průkopníkem byl Baťův autobus Wikov. Ten dle dobových údajů zdolal trať Zlín–Holešov–Kroměříž–Brno–Třebíč–Jihlava–Praha za deset hodin při průměrné rychlosti 35 km/h. Dobová zpráva z roku 1932 dále uvádí: „Novinkou, které dosud neznají silnice žádného z evropských států, je lůžkový autobus, jehož obrázek přinášíme. Tento pohodlný spací vůz, jehož vnitřní zařízení se právě dokončuje v našich strojírnách, patří Baťovým závodům a je první svého druhu v Evropě.
Na tříosové chassis obrovského, desetitunového vozu Mercedes-Benz s dieselovým motorem je namontována elegantní karoserie 11,50 m dlouhá, 2,10 m široká a 3,20 m vysoká. Středem, po celé délce vozu, je chodba, po jejíž každé straně je ve čtyřech částech umístěno 22 lůžek. Vpředu vozu, za motorem, je kabina pro dva řidiče a průvodčího, vzadu pak umývárna a malé oddělení pro lůžkové prádlo a přikrývky. Hlavní vchod do vozu je z kabiny pro řidiče, nouzové dveře pak vzadu, na konci chodby.
Autobus je poháněn šestiválcovým dieselovým motorem na naftu o síle 100 ks. Karoserie podle návrhů technických oddělení Baťových závodů byla vyrobena v karosárně automobilky Wikov v Prostějově.“
Autobusy určené k přepravě ležících cestujících se vyráběly i v následujících desetiletích. Zajímavým unikátem je lůžkový přívěs Karosa LP 30, který mezi roky 1967 až 1970 vyrobil v osmi kusech národní podnik Karosa Vysoké Mýto. V té době se vyskytovaly problémy s ubytováním zájezdů (bylo nedostupné, drahé či politicky nežádoucí). Jako jeho tahač byl určen luxusní dálkový autobus Karosa ŠD 11 „Evropabus“ či po úpravě starší autokar Škoda 706 RTO LUX.
Lůžkové autobusy jsou k vidění i dnes, i když jsou méně častým jevem než třeba lůžkové vozy na železnici.

MODERNÍ TECHNOLOGIE V DOPRAVĚ

Moderní technologie se v hromadné dopravě prosazují stále více. Jejich cílem je zajistit především její udržitelnost, bezpečnost a efektivitu. Podíváme se, které technologie se začínají nasazovat a s jakým efektem.

Text: Pavel Hrůza
Foto: iStock



Hromadnou dopravu je potřeba chápat jako jeden z prvků zajištění obecné mobility. Ve strategii mobility hraje a bude hrát hlavní roli několik klíčových oblastí, které by měly být průběžně rozvíjeny na městské, regionální i celonárodní úrovni.

Bezpečnost – opatření, jež jsou zaměřena na snížení osobních následků nehod.
Udržitelnost – opatření jsou zaměřená na podporu změny dělby dopravní práce ve prospěch pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy, na opatření snížení znečištění ovzduší a snížení hluku vlivem dopravy, snížení celkové spotřeby energie v dopravě a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů.
Dostupnost – opatření jsou zaměřena na redistribuci uličního prostoru ve prospěch udržitelných modů dopravy a na zrovnoprávnění přístupu k mobilitě pro všechny skupiny uživatelů.
Efektivita – opatření jsou zaměřena na zvýšení efektivity dopravního systému, zejména implementací nových technologií pro management mobility.

Šance

S rostoucí populací i obecnými celospolečenskými trendy, jako je přesun obyvatelstva z venkova do měst, snižování počtu obyvatel v jádrových oblastech, stárnutí populace a rostoucí nároky na pohodlí, to s udržitelností dopravy možná nevypadá nejlíp. Všechny tyto celospolečenské trendy mají významný vliv nejenom na celkový počet jízd, ale také na volbu dopravního prostředku.

Je tu ale několik faktorů, které dávají naději na zvládnutí situace. Ty jsou motorem změn, které do dopravy přicházejí a poměrně rychlým tempem se etablují. Tyto změny souvisejí zejména s přechodem na alternativní pohonné hmoty, rozvojem informačních technologií, rozvojem bezkontaktního placení a také s možností získání velkého množství dat o dopravě (např. v sítích mobilních operátorů), na základě kterých se dá dopravní infrastruktura efektivněji plánovat. Souběžně se rozvíjí i vývoj adekvátní infrastruktury, například pro dobíjení vozidel přímo provozem na dálnici.

Chytrý dopravní systém

Základem dopravní infrastruktury je chytrý dopravní systém, který pomůže zajistit zvýšení plynulosti dopravy. Řešení tohoto problému může přinést koncept Smart Traffic. Ten na základě analýzy a online zjišťování aktuálního stavu dopravy dokáže efektivně řídit dopravu s ohledem na aktuální pohyb složek integrovaného záchranného systému a vozidel městské hromadné dopravy. S konceptem Smart Traffic souvisí i budování takzvaných chytrých zastávek MHD, propojení s dopravními informačními tabulemi nebo tvorba informačních portálů, které zobrazují aktuální stav dopravy, pohyb a polohu jednotlivých vozidel MHD. Díky rostoucímu rozšíření systémů pro monitorování dopravy a chytrých GPS technologií vzniká množství dat, ze kterých jsou pokročilé informační systémy, často využívající algoritmy umělé inteligence, schopné navrhovat nejefektivnější dopravní řešení téměř v aktuálním čase.

Sdílená mobilita

K zajištění plynulosti dopravy ve městech, kde většinou není možné neustále zvyšovat kapacitu komunikací, je potřeba snížit počet vozidel. V současné situaci, kdy kapacita drtivé většiny z nich není využita, se sdílení přímo nabízí. Samotný princip sdílené dopravy není ničím novým, byl a je praktikován – byť v malém – dnes a denně v mnoha oblastech. Nejčastějším příkladem v českých podmínkách jsou například sdílené flotily vozidel některých zaměstnavatelů, případně sdílená firemní parkovací místa, stejně tak jsou však sdílena i parkovací místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Jako pojem byla sdílená doprava znovuobjevena v souvislosti se vznikem plánů udržitelné mobility.

Sdílená ekonomika v dopravě se uplatňuje v mnoha směrech, od sdílených jízdních kol, osobních a nákladních aut, zemědělských strojů až po sdílení přepravních prostor a parkovacích míst. Sdílení osobních aut a kol se masově prosazuje i v českých městech, částečně i díky rozvoji mobilních technologií. Rozlišujeme přitom dvě formy sdílení: peer to peer, kdy si jednotlivci půjčují auta od jiných soukromých osob (nevýhodou je, že po rezervaci je nutné kontaktovat kvůli klíči konkrétní osobu), nebo klasické sdílení, kdy vozidla již není potřeba parkovat na předem definovaných parkovištích, ale stačí je zaparkovat v předem definované oblasti. Zájemci pak mohou vidět přesnou polohu všech aktuálně dostupných vozidel online. Oprávnění uživatelé v tomto případě otevírají vozidlo bezkontaktně a bezkontaktní je i placení.

Sdílení aut roste geometrickou řadou. V roce 2017 bylo u provozovatelů carsharingu k dispozici 344 vozidel ve dvanácti městech České republiky – to je přes čtyřikrát více než o dva roky dříve a tento počet dál neustále roste. I přes relativně prudký rozvoj lze očekávat ještě mnohem razantnější nárůst po řádné propagaci tohoto způsobu dopravy, zvláště pokud některá města podpoří tato auta například vyhrazenými parkovacími místy v žádaných lokalitách, případně sníženou cenou parkovného pro

Systém Personal Rapid Transport se chystají zavést města jako je Abú Dhabí, Dubaj a další

auta v systému carsharingu. Kromě sdílení vlastního vozidla je nejčastější formou sdílené mobility spolujízda osob.

Z hlediska městské mobility je zajímavá především spolujízda ve městech, která se rozvíjí v celé řadě měst, avšak mnohde má charakter spíše taxi než klasické spolujízdy, která spočívá v tom, že řidič by danou jízdu vykonal v každém případě, i bez nabídnutí místa další osobě. Tato oblast prochází v poslední době relativně bouřlivým vývojem, avšak z hlediska technologií žádné nové podněty nepřináší.

Bez řidiče

Sdílení však řada odborníků chápe pouze jako přechodné období před nástupem autonomních dopravních prostředků. V současné době probíhá na řadě míst testování zcela autonomních vozů a například Tesla chce nabídnout první zcela autonomně fungující vůz už příští rok. Raketový vzestup se však čekat nedá už jen kvůli nepřipravené legislativě (kdo bude zodpovědný za nehodu způsobenou autonomně jedoucím vozem?). Technologie, které při vývoji autonomních vozů vznikly (rozpoznání nebezpečí na cestě, varovné systémy apod.), se však do klasických vozů dostávají velmi rychle a brzy se nejspíše prosadí i v autobusech.

Myšlenka dopravních prostředků bez řidiče však není zcela nová. Různé projekty na některých místech fungují řadu let. Například Personal Rapid Transit (PRT), fungující ve čtyřech amerických městech, je v provozu více než čtyřicet let. Jde o malé vozy zvané podcars, které jezdí v drahách k tomu postavených. Cestující stiskem tlačítka vyberou destinaci, počítačem řízený podcar je tam automaticky a bez zastávek přiveze.

Podobný systém se chystají zavést města, jako je Abú Dhabí, Dubaj a další. Možná právě tohle je předstupeň autonomních autobusů.

Samořiditelný autobus

První vlaštovkou na poli samořiditelných autobusů je nejspíš elektrický autonomní minibus Olli z amerického Marylandu, který se zkouší na různých místech už od roku 2016. Stojí na technologiích IBM Watson. Nejezdí fixně dané trasy, naopak může být přivolán aplikací, podobně jako taxi. Je tedy ideální na přepravu do míst, kam se klasická hromadná doprava nedostane, například mezi zastávkami tramvaje a metra (ne

Systém Personal Rapid Transit je v provozu ve čtyřech amerických městech

všude je tak hustá síť MHD, jak jsme zvyklí u nás). Díky chytrému softwaru si s cestujícími může Olli popovídat, doporučit restauraci, ubytování a podobně.

Rychle jako letadlem, levně jako autobusem

Nevýhodou hromadné dopravy bývá často rychlost. To se snaží řešit vysokorychlostní způsoby dopravy. Nejčastěji se setkáme s vlaky, které už dokážou jet na speciálních drahách hodně přes 300 km/h. Zcela novou dimenzi však do dopravy může vnést projekt Hyperloop. Ten by měl být schopný pomocí kapslí vedoucích tunely dopravit pasažéry leteckými rychlostmi za cenu autobusového lístku. Systém je založený na pohybu přetlakových kapslí podtlakovými trubkovými tunely. Kapsle mají poháněť lineární indukční motory a vzduchové kompresory. Systém se testuje od roku 2017 asi na pěti místech na světě, komerční spuštění projektu se plánuje na rok 2021. Teoretická maximální rychlost je 1 220 km/h. Rychlejší už bude nejspíš jen teleportace, známá ze sci-fi filmů.

Zdroje: Cereasis (tm), studie Technologické trendy v silniční dopravě (HBH Projekt)

Autonomní autobus Olli je v testovacím provozu od roku 2016

Jste v pořádku? Kampaň společnosti Northern pro prevenci sebevražd

Společnost Northern dnes zahájila novou kampaň pro prevenci sebevražd, která se kryje s Týdnem duševního zdraví a v níž hraje roli otázka: „Jste v pořádku?“

Spolu s novou kampaní byl také uveden Plán prevence sebevražd pro zaměstnance společnosti Northern. Ze všech úmrtí na železnici v období od roku 2018 do dnešních dní bylo totiž 252 sebevražd. Tyto tragické nehody se nedotýkají pouze rodin, jejichž příslušníci zahynuli, ale mohou mít také širší dopad na veřejnost, jelikož svědky nehod jsou často cestující, staniční personál a vlakové čety.
Nová kampaň společnosti Northern se zaměřuje na zvýšení povědomí širší veřejnosti o tom, že pokud vidíte někoho, kdo působí zranitelně nebo kdo by mohl uvažovat o sebevraždě, můžete situaci změnit.
Tato kampaň, která byla vytvořena ve spolupráci s Juice Learning a vychází z veršů básníka Simona Armitage ze Západního Yorkshiru, zdůrazňuje skutečnost, že i sebemenší komunikace může zachránit život.
Společnost Northern si od Armitage objednala báseň, podle které vzniklo působivé video namluvené hvězdným televizním a filmovým hercem Markem Addym. Video, jež lze shlédnout na YouTube, ukazuje, jak jednoduché gesto, jakým je například to, že se někoho zeptáme, jestli je v pořádku, může postačit k tomu, aby si člověk, který si chce vzít život, svůj záměr rozmyslel.
Tradiční britská rezervovanost má za následek to, že mnozí lidé nejsou schopni oslovit neznámého člověka, jelikož pokud by s ním zahájili hovor, mohlo by to být považováno za dotěrnost nebo vměšování se do cizích věcí. Nová kampaň společnosti Northern lidem doporučuje, aby v takových případech zdrženlivost a rozpaky odhodili, protože tím mohou někomu zachránit život.

Terstský dopravní podnik zefektivňuje kontrolu kamerových systémů

V italském Terstu došlo k podpisu nové dohody o využívání kamerového systému v městských autobusech a u automatů na jízdenky.

Podepsaný dokument navazuje na dohodu z února 2017, kterou terstský dopravní podnik Trieste Trasporti uzavřel s italskou státní policií a karabiníky. Spolupráce se nově rozšiřuje i na městskou policii, která nyní bude moci v reálném čase sledovat záběry dopravního podniku ze své vlastní operativní místnosti. K 1 363 kamerám na autobusech se přidají i kamery na nových automatech, kde si cestující kupují jednorázové jízdenky a předplacené kupony. V tomto okamžiku je ve městě monitorováno již 45 těchto zařízení. V praxi poskytuje dopravní podnik Trieste Trasporti své záběry denně – každých šest až sedm hodin se totiž na jednotlivé autobusy z různých důvodů zaměří pozornost vyšetřovatelů. Získané záběry slouží k rekonstrukci průběhu dopravních nehod, k potírání trestné činnosti a přestupků či vyjasňování případů vandalismu.

Text: Pavel Hrůza
Foto: Arriva

MILAN MRAVEC: NENÁPADNÝ HRDINA

Když pětačtyřicetiletý řidič z Lipníka nad Bečvou ze svého autobusu zahlédl v poli člověka bez známek života, neváhal a účinně pomohl. Jeho příběh vyvrací známé klišé, podle kterého by takto v dané situaci reagoval každý.

Milan Mravec převzal za svůj čin poděkování od vedení Arrivy. Zleva: Jiří Tylich, Lucia Kunešová, Milan Mravec, Daniel Adamka

Nedávno se vám podařilo zachránit lidský život. Jak to probíhalo?
Jel jsem do Lipníka a u obce Pavlovice jsem viděl na poli několikrát převrácené auto a vedle něho, asi tři metry, ležel člověk. Byl při vědomí, ale chroptěl a nemohl dýchat, navíc měl v ústech hlínu. Dále měl na sobě tři nebo čtyři šrámy, jak se při nehodě o něco potrhal. Uvolnil jsem mu jazyk a ústní dutinu. Zavolal jsem na integrovaný záchranný systém, kde mi přidělili operátorku, která radila, jak postupovat. Po vyčištění ústní dutiny začal zraněný sám dýchat, postupně přicházel k vědomí. Na radu operátorky jsem ho zafixoval ve stabilizované poloze. Jak postupně přicházel k vědomí, začal sebou šít, a v případě třeba poškození páteře by si mohl ublížit. Takto jsem s ním setrvával do příjezdu záchranářů. Zavolal jsem ještě do Arrivy, abych je informoval o tom, že bude zpoždění a co se děje. Když přijeli záchranáři, stál jsem stranou, nahlásil jsem svoje kontaktní údaje a informace o tom, co jsem viděl. Čekal jsem pak asi patnáct minut, než se zprůjezdnila cesta a pokračoval jsem v jízdě.

Vezl jste v té době nějaké cestující? Pomohli vám nějak?
Vezl jsem asi čtyři cestující. Pomáhali tak, že vyšli z autobusu, stáli opodál a vše si natáčeli na mobily... Bylo docela chladno, byly asi dva stupně, já jsem byl v krátké košili se zraněným venku asi tři čtvrtě hodiny, ale nikdo nepomohl.

Vaše záchranná akce tedy dopadla dobře...
Zadařilo se, ale co je s tím člověkem, vůbec nevím. Vím, že přežil, že to rozdýchal, ale víc nevím, nikdo mi nic neřekl ani mě nekontaktoval. Já jsem to nikde ani moc neventiloval.

Tedy žádný projev díků?
Jen ze strany Arrivy. Vedoucí si mě zavolal do kanceláře, mluvili jsme o tom, co se stalo, a nejspíš na základě toho jsem byl pozvaný do Prahy na ústředí, kde jsem oficiálně převzal poděkování z rukou generálního ředitele Arrivy. To byla pro mě pěkná satisfakce.

Jak jste se dostal k autům a profesionálnímu řízení?
Bylo to v podstatě v roce 2007 a od té doby jezdím. Čtrnáct roků jsem byl u vojáků, ale ne jako armádní zaměstnanec – pracoval jsem na údržbě. Když mě kamarád svezl v autobuse, líbilo se mi to. Když řekl „pojď jezdit k nám“, chvíli jsem přemýšlel, rozšířil jsem si řidičák a zkusil jsem to. Zkušenosti s řízením velkých aut jsem měl od vojáků a tři roky jsem jezdil s nákladákem. Nejdříve jsem jezdil po Přerově, kde jsem převzal linku po řidičovi, který odešel, později jsem se přesunul do Lipníka nad Bečvou, protože jsem Lipeňák a jezdím mezi Lipníkem a Přerovem.

Čím vás tato práce naplňuje?
Jsem svým pánem, nerad bych dělal pod nějakým vedoucím, který člověka kontroluje každou minutu. Baví mě práce s lidmi. Jsem komunikativní, nikdy jsem nestál v rohu. V kamionu jsem byl pořád sám, byla to jen kabina, kabina, vyložit, naložit a zase kabina... Tady člověk někam jede, má hodinu volno, zajde si koupit oběd nebo svačinu, případně nakoupím domů... Jsem vcelku svobodný.

Díky autobusu jste potkal také svou manželku...
Ano, manželku jsem v podstatě našel na lince v autobuse. Pokukovali jsme po sobě přes plot, když sekala trávu, sem tam jsme na sebe mávli. Jednou přijela na točnu a přivezla mi kuře na smetaně, začala se mnou jezdit víc a víc a pak už to po nějakých peripetiích dobře dopadlo, jsme spolu už jedenáct roků a máme dvě děti. Dalo by se tedy říct, že díky práci mám i manželku.

Zajímají vás auta?
Ano, odmalička žiju v autech. Zajímají mě novinky, zákony, prakticky všechno. Až posledních pět let se přestávám orientovat. Těch novinek a aut je tolik, že to nestíhám sledovat. Dostal jsem se k tomu přes otce, který byl velkým fandou Mercedesu. Sám jsem měl vozů této značky více než deset.

Práce řidiče autobusu je časově náročná, jak odpočíváte?
Mám rád motorky, tak se snažím jezdit na motorce. Když babička pohlídá – naše děti mají osm a šest let –, tak jezdíme s manželkou.
Teď mám Hondu Varadero, ale motorek jsem měl spoustu. Jsem takový, že rád zkouším nové věci. Díky tomu, že jsem v Arrivě, mi na účet chodí pravidelně výplata a pokryje mi částky, které si moje koníčky žádají.
Líbí se mi taky elektrifikace, do práce jezdím na elektrické koloběžce. Pěšky nebo na kole by třeba o pauze nemělo smysl jet domů. S koloběžkou to ale smysl dává.

ROZDÝCHEJTE ÚNAVU!

Text: Petr Bílek
Foto: iStock

Dobře se vyspat a odpočinout si, aby člověk za volantem nebyl unavený, to je sice rada správná, ale trochu „hraběcí". Někdy je třeba zaplašit únavu přímo při řízení.

Jak poznat únavu?

Mezi základní znaky únavy patří časté zívání, protírání a mnutí očí, případně brnění končetin. Neberte tyto projevy vůbec na lehkou váhu, vezete přece lidi a mikrospánek přichází náhle.
K rozpoznávání únavy vám může pomoci i technika. Vedle speciálních přístrojů na rozpoznávání únavy řidiče existují i aplikace pro mobilní telefony s toutéž funkcí – sledovat vás, zda za volantem neusínáte, a to na základě snímání obličeje. Vyzkoušejte například Sleep Driving Warning nebo Drivelert. Může to být dobrá pomůcka, ale berte ji spíš jako zálohu, rozhodně se na ně nespoléhejte.

Zacvičte si

Během přestávky si můžete jednoduše udělat pár běžných cviků, jako jsou dřepy, poskoky či kroužení pažemi. Vyzkoušet můžete též účinnou metodu Infinity, kterou vyvinula Michaela Tomanová, primářka Rehabilitačního ústavu Brandýs nad Orlicí. Účinné je protažení páteře v předklonu či záklonu s propnutými pažemi, kterými opisujete tvar ležaté osmičky. Cvičte plynule, osmičku provádějte vždy třikrát jedním směrem a pak třikrát opačně. Při pohybu přenášejte váhu ze strany na stranu.
I pokud sedíte ve stojícím vozidle, je možné cvičit: posaďte se vzpřímeně a opřete se o sedadlo celým trupem i hlavou. Rukama a propnutými pažemi se opřete o volant a zatlačte do něj. Zároveň nohama zatlačte do podlahy a odtlačte se zadkem, zády, hrudníkem a hlavou, vše jen jemně. Současně lehce stahujte hýždě. Vytáhněte hlavu nahoru a vše proveďte dohromady, jako byste chtěli vstát a celé tělo mělo tendenci se samo vzpřímit a narovnat. Sedm sekund provádějte „vzpřímení" – odtlačení, sedm až čtrnáct sekund uvolnění.

Dýchejte

Nejen proti únavě, ale také proti stresu působí tzv. úplný jógový dech. Toto hluboké dýchání zvyšuje přívod kyslíku do mozku a stimuluje nervový systém. Pomalu, ale zhluboka se nadechujte, nejdříve do břicha, pak do hrudníku a poté do klíčních kostí, a poté zase pomalu vydechujte. Ke kontrole intenzity cvičení si přiložte ruku na místa, kam se právě nadechujete – měli byste nádech „cítit" i rukou.
A když už jsme u dýchání – určitě je vám jasné, že větrání a čerstvý vzduch vůbec pomohou cirkulaci kyslíku.

Pomohou povzbuzovače?

Vedle obvyklého čaje či kávy existují další přípravky, které kromě kofeinu obsahují i další účinné látky jako taurin, glycin a různé rostlinné extrakty – jsou to známé energetické nápoje různých značek a pak přípravky jako Speed8. Je třeba ovšem dát velký pozor, tyto přípravky únavu neodstraní, ale jen oddálí. Kofein začíná účinkovat přibližně 30 minut po požití, ale po dvou až třech hodinách účinek odezní a může se dostavit ještě hlubší únava. Unavený řidič může upadnout do mikrospánku i s vysokou dávkou kofeinu v krvi.

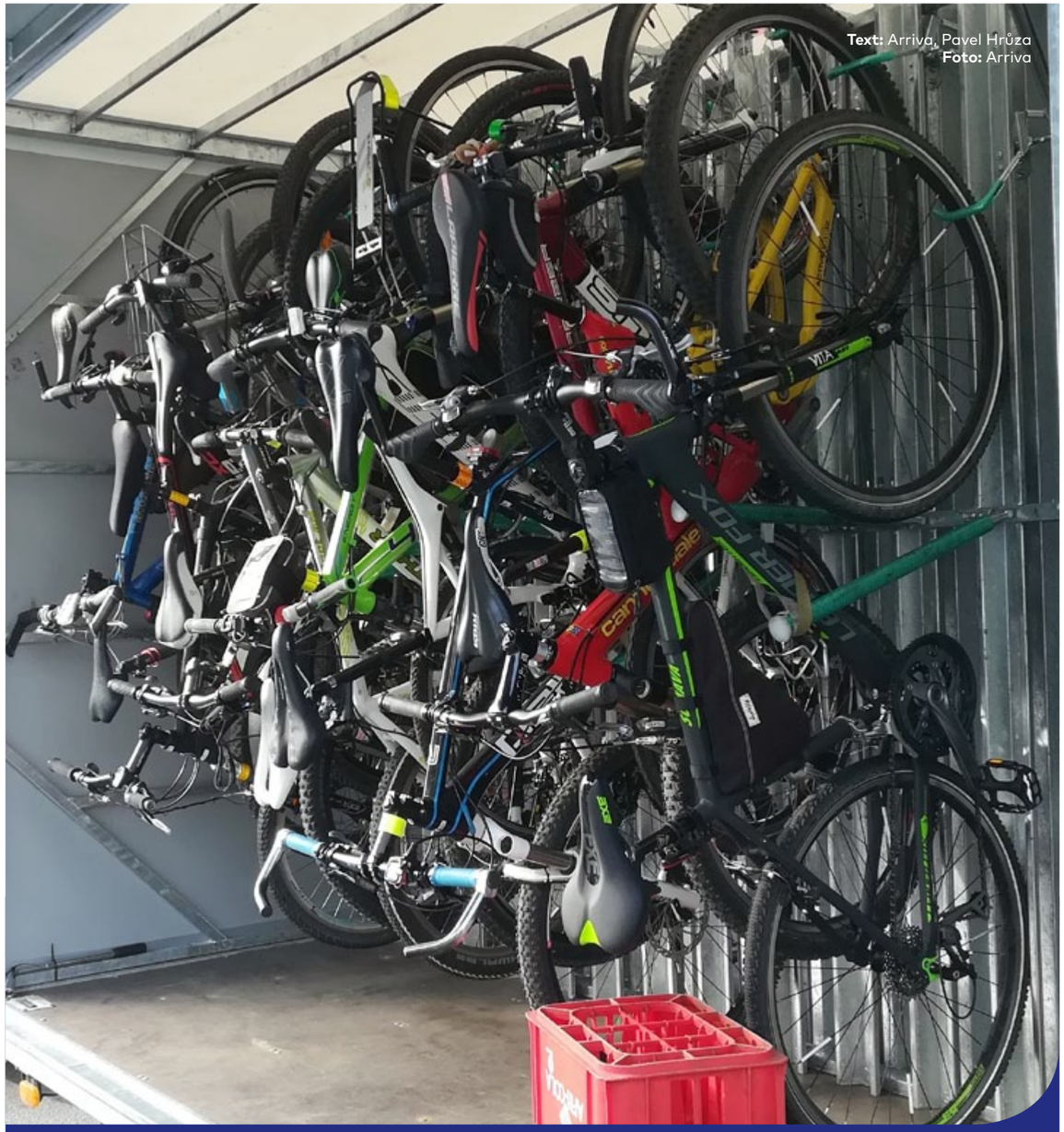
Strava pro bdělost

Před jízdou ani během ní nejezte těžká jídla, vyvolávají ospalost a únavu. Máte-li před sebou dlouhou cestu, sáhněte po jídlech, která vám dodají energii a zároveň vás osvěží. Ideální svačinkou jsou například citrusové plody (v zásadě skoro všechno ovoce), ořechy (mandle, kešu, para), lehký sendvič nebo zelenina. Pokud opravdu musíte sáhnout po fast foodu, zkuste nejméně škodlivé varianty v menu (např. obložený chléb bez majonézy apod.).
A dbejte na dostatečné „zavlažování" organismu vodou či minerálkou.

Jezděte s mírou

Únavě se při svém báječném povolání nevyhnete. Ale je jen na vás, na vaší profesionalitě, jak zvládnete její lehčí formy, nebo jestli prostě zastavíte.

Text: Arriva, Pavel Hrůza
Foto: Arriva



AUTOBUSEM NA KOLO

I v letošní sezoně mohou cyklisté ve vybraných oblastech při poznávání krajiny rozšířit svůj akční rádius prostřednictvím cyklobusů. Následující přehled napoví, kde a za jakých podmínek.

ARRIVA Morava bude v letní sezoně 2019 provozovat cyklobusy v těchto oblastech:

Beskydy

Cyklobus Bečva: Přerov – Lipník nad Bečvou – Valašské Meziříčí – Bílá, Bumbálka
V provozu od 6. 7. do 31. 8. 2019 vždy v sobotu. Linka 920844 i v roce 2019 vyjíždí na svoji pravidelnou trasu z Přerova přes Lipník nad Bečvou, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm na československou státní hranici do Bílé, Bumbálky.
Přeprava jízdních kol je zajištěna do kapacity přívěsu.

Zajímavé informace k cyklostezce Bečva jsou na www.cyklostezkabecva.com.

Jeseníky

Šumperk – Rýmařov – Ovčárna
V provozu od 29. 6. do 1. 9. 2019 o sobotách, nedělích a svátcích.
Cyklobus 920241 spojující oblast Šumperska a Jeseníky.
Přeprava jízdních kol je zajištěna do kapacity přívěsu s maximálním počtem 24 jízdních kol. Cena přepravy jednoho kola je 15 Kč, elektrokola 25 Kč, bez ohledu na vzdálenost.

Střední Morava

Cyklobus Bečva: Přerov – Lipník nad Bečvou – Litovel – Bouzov
V provozu od 30. 6. do 25. 8. 2019 vždy v neděli a o svátcích (mimo 6. 7. 2019).
Linka 920845 Cyklobus Bečva i v roce 2019 vyjíždí na svoji pravidelnou trasu z Přerova přes Lipník nad Bečvou a Litovel na Bouzov. Navazuje tak na loňský první ročník na této nové trase.

Přeprava jízdních kol je zajištěna do kapacity přívěsu.

Prostějov – Plumlov – Buková – Protivanov
V provozu od 1. 5. do 29. 9. 2019 o sobotách, nedělích a svátcích.
Na vybraných spojích dvou linek jsou nasazeny cyklovozíky.
Cyklobus spojující Prostějov a Drahanskou vrchovinu je v provozu v rámci pravidelných spojů na linkách 780432 a 780434.

ARRIVA Střední Čechy vypravuje každou sobotu, neděli a o svátcích cyklobus na Čerchov v Českém lese. V provozu je od června do konce září. Autobus přepravuje kola, elektrokola a terénní koloběžky.

Šumava

Fürth im Wald – Domažlice – Čerchov – Waldmünchen

Linka spojuje přes české území dvě německá města – Fürth im Wald a Waldmünchen. Na své cestě zastavuje například v České Kubici, Babylonu, Domažlicích, Caparticích a na Čerchově.

ARRIVA Východní Čechy v letošním roce provozuje linky cyklobusů v regionu Orlických a Železných hor a Krkonoš. V provozu jsou od 1. 6. do 30. 9. 2019.

Krkonoše

H. Králové – Hořice – Dvůr Králové n. L./ Kuks – Hostinné – Vrchlabí
Úpice – Trutnov – Svoboda n. Ú. – Pec p. Sněžkou – Horní Malá Úpa
Horní Malá Úpa – Pec p. Sněžkou – Janské Lázně – Vrchlabí – Rokytnice n. Jiz. – Harrachov

Železné hory

Pardubice – Seč – Hlinsko – Proseč – Litomyšl – Svratka – Polička

Orlické hory

Chrudim – Pardubice – Třebechovice pod Orebem – Opočno – Dobruška – Šerlich
Šerlich – Dobruška – Třebechovice pod Orebem – Hradec Králové
Šerlich – Nové Město nad Metují – Česká Skalice – Jaroměř
Šerlich – Olešnice v O. h. – Nový Hrádek – Dobrošov – Náchod – Nové Město n. Met.

ARRIVA CITY bude v letní sezoně 2019 provozovat cyklobusy v oblasti Krušných hor:

Krušné hory

Teplice – Moldava, Dolní Moldava
Od 19. 4. do 29. 9. 2019 jsou o víkendech na lince 493 v provozu cyklovleky na označených spojích. Od 29. 6. do 1. 9. 2019 bude možno přepravovat kola i ve všední den, a to na spojích 103 a 104. K přepravě kol slouží cyklovlek.

Teplice – Krupka, Fojtovice
Od 19. 4. do 29. 9. 2019 jsou o víkendech na lince 484 v provozu cyklovleky na označených spojích.

Spoje, které přepravují jízdní kola, jsou v jízdním řádu označeny příslušným symbolem.

Tip: Kupujete-li jízdenku přes internet, nezapomeňte si navolit i jízdenku pro kolo!

Jízdenky i online

Jízdenku a místenku pro jízdní kolo je možné zakoupit v předprodejní síti skupiny Arriva a na internetových stránkách jizdenky.arriva.cz, případně u řidiče autobusu.

LANOVKY NA ZBOŽÍ

Text: Petr Bílek
Foto: archiv autora

Nákladní lanové dráhy zůstávají trochu ve stínu těch osobních. A také jsou přitažlivější spíše pro nostalgiky – oproti značnému rozvoji sedačkových lanovek v horských resortech jsou nákladní lanovky spíše na ústupu a na některé můžeme už jen vzpomínat a sledovat jejich rozpadlé, zarostlé a zaváté stopy. Zde je malý výběr.

Milešovka

Černý Důl – Kunčice nad Labem

Přestože doménou nákladních lanovek jsou spíše kratší a často amatérsky vybudované (a nezkolaudované) dráhy pro zásobování soukromých či turistických chat (v Krkonoších je takových zhruba deset), spatříte u nás stále v provozu jednoho giganta, nápadného již při pohledu zdálky. Nejdelší lanová dráha ve střední Evropě dopravuje vápenec z lomu Černý Důl v Krkonoších do zpracovatelského závodu Kunčice nad Labem. Byla postavena v letech 1959 až 1963. Má dvoulanový systém nosných lan a jedno nekonečné tažné lano, vše je zavěšeno na 49 podpěrách. Na celé trase je na tažném laně připevněno celkem 250 vozíků. A teď pozor, teď přijde ta délka: je to celých 8 350 metrů!
Lanovka využívá výškový rozdíl mezi oběma stanicemi, je tzv. spádová. Když se rozbíhá, musí být na jedné straně plné vozíky. Po rozjetí začne plná strana přetahovat prázdnou stranu a prázdné vozíky jedou směrem k Černému Dolu.
Lanovka je spádová, využívá výškový rozdíl mezi Černým Dolem a Kunčicemi nad Labem. K jejímu uvedení do pohybu musí být na tzv. plné straně plné vozíky. Po rozjetí lanové dráhy začne plná strana „přetahovat" tu prázdnou a tím umožní pohyb prázdných vozíků směrem k Černému Dolu rychlostí 3,15 m/s. Elektromotor, který lanovou dráhu uvádí do pohybu, zároveň i brzdí a ekologicky rekuperuje elektrickou energii. Za jednu pracovní směnu lanovka přepraví 800 tun kusového vápence, z něhož se mimo jiné vyrábějí maltové směsi, například i pro váš dům.

Lanovka na Milešovku

Tato nákladní lanovka slouží k dopravě materiálu k turistické chatě na výrazný a významný vrchol Milešovka (836 m.n.m.) a zásobuje též meteorologickou stanici, případně též místní vojenský objekt. Připomeňme, že nejvyšší vrchol Českého středohoří je motorovými vozidly nedostupný. Podpěry lanovky vycházejí z konstrukce podpěr klasických nákladních lanovek od firmy Transporta Chrudim. Dolní stanice se nachází nad obcí Bílka poblíž červeně značené turistické cesty na Milešovku. Typově jde o nákladní visutou dvoulanovou dráhu kyvadlového systému s pevným uchycením nákladních vozíků. Lanovka s délkou 908 metrů překonává převýšení 276 metrů. Patří k veteránům, v provozu je již od třicátých let 20. století.

Lanovka nad řepkou

Horní Staré Město

V Horním Starém Městě u Trutnova asi 270 metrů dlouhá nákladní lanovka od šedesátých let převážela cívky s nitěmi z přádelny lnu do bělidla. Dva skříňové vozy křižovaly řeku Úpu. Dnes již z lanovky nezbylo prakticky nic.

Lanová dráha Bumbálka

Tato visutá lesní lanová dráha pro dopravu sena a dřeva je připomínkou toho, že doprava osob, která je na nákladních lanovkách zpravidla zakázána, může mít velmi tragické následky. Lanovka sloužila k zásobování chaty Bumbálka nad Přední Labskou, neboť k chatě Bumbálka nevede silnice. Přes tento zákaz se pět osob 29. listopadu 2013 vydalo lanovou dráhou na chatu. Během jízdy se přetrhlo tažné lano a plošina se rozjela samospádem ke spodní stanici. Čtyři lidé byli zraněni a jeden člověk zemřel...

Neštěmice

Koleje pod Liščí horou

V údolí Bílého potoka pod Liščí horou v Krkonoších se klikatí cesta se zbytky sněhu. Nic v odlehlém koutě Krkonoš nepřekvapí více než kolejnice s pražci natažené po táhlé stráni k jedné z chalup, které tvoří osadu Godrovy Domky. Kolejnice začínají u cesty na ocelové rampě, u chalupy stojí vozík. Ten vytáhl naviják poháněný elektromotorem ve strojovně – plechové boudě – u domu.

Brno–Obřany

V Brně není nejen metro, ale už ani nákladní lanovka. A to tu byly dokonce dvě! Přepravovaly vápenec a jedna, asi 1 600 metrů dlouhá, vedla z Lesního lomu v Líšni do drtírny v Obřanech. Fungovala v letech 1947 až 1984. Na ni navazovala druhá, kratší lanovka, která vedla do cementárny v Maloměřicích. Tato však byla v provozu zřejmě jen od dvacátých do třicátých let minulého století.

Neštěmice-Ryjice (Ústí nad Labem)

Dnes již zrušená nákladní lanovka Transporta patřila podniku Tonas v Ústí nad Labem a od roku 1969 přepravovala sodárenské kaly a škváru ze závodu Neštěmice na skládku Radešín. Velmi zajímavá byla svou délkou – přes šest kilometrů! Byla rozdělena mezistanicí na Radešínském vrchu na dva úseky. Na prvním úseku lanovka křižovala železnici Praha–Děčín, několikrát silnici. Památkou na lanovku jsou dodnes dvě podpěry u ústeckého sídliště Skalka.

Kosov – Králův Dvůr

Oblast Českého krasu a obecně Berounska je známá především těžbou vápence. Nově otevřený vápencový lom Kosov propojila s Královédvorskou cementárnou v roce 1911 nákladní lanová dráha dodaná firmou Pohlig z Kolína nad Rýnem, později prodloužená o další úsek z Koněprus do Kosova. Mezi podpěrami č. 8 a 9 viselo lano volně v délce úctyhodných 520 metrů. Berounsko však bylo významné i těžbou železné rudy, zejména v masivu Krušné hory (neplést s Krušnými horami) – známá je například nedaleká hornická obec Nový Jáchymov. Z Krušné hory dopravovala rudu do Králova Dvora lanovka dlouhá sedm kilometrů. Fungovala od roku 1915 do roku 1967 a ještě v roce k ní přibyla odbočka na skládku strusky na jižním úpatí Krušné hory. Po zastavení těžby železné rudy a likvidaci dolu nezbylo ani z lanovky prakticky nic...

Kosov – Králův Dvůr

Text: Ivan Adamovič
Foto: archiv

METREM AŽ DO JAPONSKA

Možná jste už viděli městský autobus s červeným potahem sedadel, na kterém byla při bližším pohledu patrná mapa s trasami připomínajícími metro a znaky dopravního podniku. Je to jeden z výsledků práce talentovaného žáka osmé třídy Matěje Hoška, který se narodil s poruchou autistického spektra.

Odmalička miloval vše, co se týká dopravy, ale když nebyl ve své kůži, byl agresivní na ostatní cestující a často to skončilo vykázáním z vozu. „Je paradoxní, že jsme se teď do autobusů vrátili prostřednictvím Matějových sedaček," říká maminka Michaela, která je na syna očividně pyšná. Jednou dala malému synovi ze zoufalství do ruky mapu a s překvapením sledovala, že se okamžitě uklidnil a ponořil se do ní očima. Autisté vnímají realitu jinak než my. Nedovedou si poskládat vjemy do uceleného obrazu světa, což je může stresovat, nedokážou na situace adekvátně emocionálně reagovat. Každý autista je tak trochu originál, ale většina z nich má ráda nějaký systém, který roztříštěnému světu kolem nich dává aspoň trochu smysl. Pro Matěje se tím systémem staly právě mapy, zejména ty dopravní. „Je to pro něj něco jako droga a antidepresivum v jednom," říká jeho matka. „Kolem devátého roku začal mapy sám malovat a vymýšlet i mapy metra pro města, které metro nemají. Začal přemalovávat i současné trasy, naposledy přetvořil mapu londýnského metra do kubistického stylu, ta je teď v kanceláři britského velvyslance."

Založili jste projekt Maappi, díky kterému se Matějovy kresby map a tras objevují na nejrůznějších předmětech a částech oblečení. Jak to celé začalo?
Maminka: Během péče o Matěje jsem se snažila podnikat, založila jsem módní magazín Iconiq.cz, kterým jsem chtěla ukázat, že se psaní o módě nevylučuje s inteligencí. Magazín se stal mediálním partnerem řady akcí, mimo jiné i módního maratonu Prague Fashion Week. Jednou jsem z pracovních důvodů sledovala doma dokumentární film o Rafu Simonsovi, tehdy

návrháři značky Christian Dior. Simons v něm obaloval krejčovskou pannu do látek, na kterých byla natištěna díla světových malířů. My měli podobnou pannu doma. Matěj, který se jinak na televizi nedívá, se najednou zahleděl, co se na obrazovce děje, a za chvíli přinesl velkou čtvrtku se svou mapou a začal ji také dávat na tu naši pannu. V tu chvíli mě napadlo, že by mi vlastně sukně s takovým potiskem vůbec nevadila. Sešla jsem se tedy s kreativním ředitelem Prague Fashion Weeku a domluvila s ním charitativní přehlídku s motivy Matějových map. Oslovili jsme tři české návrháře, vybrali jsme látky, mapy a vznikla z toho kolekce, jejíž výtěžek šel na charitativní organizaci podporující autisty. Mělo to upozornit, že autisti nám toho mohou i hodně dát.

A pak jste v tom pokračovali.
Maminka: Mělo to úspěch, ale my jsme ani nezamýšleli, že by to pokračovalo dál. Jenže se nám začaly ozývat různé firmy, že by Matějovy mapy chtěly na své výrobky. Přišla firma vyrábějící batohy, pak přišly boty Converse, pak cestovní deník od Marco Polo, sami jsme se pak rozhodli

to dát i na trička... Upoutalo to velkou mediální pozornost, přišla nás točit i Česká televize. Zajímavé je, že pár let poté přišel Dior s kolekcí také založenou na mapách! Jiných, samozřejmě. Takže Diorem to začalo i končilo.

Vidím tady také obal na žvýkačky se synovou kresbou.
Maminka: Jedná se o charitativní akci. Částečný výtěžek jde na asistenty pro potřebné. S asistenty je problém – je jich málo a řada rodin na ně nemá peníze. Maappi jsou firma, nyní pro mě i obživou, ale vždy jde část na charitativní účely, pokaždé jiné. Samozřejmě se setkáváme s nenávistnými komentáři, že na nemoci syna vyděláváme. Je to nesmysl. Dali bychom vše za to, aby byl zdravý a já mohla chodit do běžného zaměstnání, ale nejde to, tak se nějak také musím živit, když už jsem kvůli synovi obětovala kariéru. Stát pro vás toho moc neudělá a fňukat nás nebaví.

Jak to, Matěji, vnímáš, když se setkáš se svým dílem na veřejnosti?
Nevím. Je mi to jedno.
Maminka: Naopak, když ho lidi poznávají, nedělá mu to moc dobře. Paradoxně to, že je známý, mu vlastně vadí, ale důvěřuje nám, rodičům, že ukazujeme, jak se svým osudem bojuje.

Nejraději kreslíš trasy metra?
Ano, ale kreslím všechno.

Na metru se ti líbí ty barvy tras?
Ano, nejvíc.

Vidím tady ležet knihu Mapy: Atlas světa, jaký svět ještě neviděl. Tu čteš?
Maminka: Matěj nejdřív vůbec ke knihám netíhl a teď má naopak v rodině pomalu největší knihovnu a stal se ambasadorem knihkupectví Dobrovský. Kniha Mapy je jeho bible, bere si ji všude s sebou. On není s naším světem úplně spokojen, tak si vytváří vlastní království Matyánsko, a dokonce i vlastní jazyk. Hlavním jídlem je brokolice, národní zvíře je králík.

Znáš třeba Pána prstenů jako knihu? Tam je také důležitá mapa.
Ne, fantasy jako Harry Potter, to nemusím.
Maminka: Pro něj je obtížné chápat i náš svět, natož pak nějaký fantazijní.

Ty bys chtěl žít raději v jiném světě?
Ano. Nebo v nějaké šťastnější zemi, kde nejsou takové problémy. Třeba královské země jako Švédsko, Nizozemsko...
Maminka: Do Nizozemí pojedeme, Matěj se začal i učit jejich jazyk.

Čím cestuješ nejraději?
Asi metrem. A nesnáším letadlo, do něho bych nevlezl. Když vidím, jaká katastrofa se teď stala v Moskvě... (Havárie letadla Aeroflotu, při které mnoho lidí uhořelo – pozn. red.)
Maminka: Protože Matěj nechce létat, sní o tom, že by se prorazilo metro třeba do Japonska a mohl by tam dojet metrem. Matěj by rád navrhl autobusové nádraží. Je v kontaktu s panem Kotasem, což je dnes nejznámější architekt dopravních staveb.

Když porovnáš autobus a vlak?
Mám rád všechny dopravní prostředky kromě letadel. A taky nemusím větší lodě. Vím, jak dopadl Titanic. Tak to ne. Taky mám rád kolo, hodně. Někdy, když jedu na kole, tak si hraju, že jedu metrem. Dělám zastávky.
Maminka: Matěj si dokáže o metru povídat dlouho, i sám se sebou. Není moc velký spavec, takže jsme si s manželem už zvykli, že když usínáme a když se probouzíme, slyšíme hlášení stanic metra. Třeba i vídeňského. Matěj německy neumí, ale má perfektní výslovnost a stanice zná nazpaměť.

Abys lépe usnul?
Ano. Ovečky nezabíraj.

Slyšel jsem, že lidé s PAS mají dokonalou paměť. Pamatuješ si třeba jízdní řády?
Nepamatuju, protože je nestuduju.
Maminka: U autistů je to tak, že to, co chtějí, si geniálně pamatují. Každý autista má něco jiného, čím je fanaticky posedlý. Každý autista je jiný. Takže když mi někdo na sociálních sítích něco vyčítá, upozorním ho, že mluvím jen o svém synovi, ne o autismu jako takovém.

Kdybys byl řidič autobusu...
Raději bych byl řidič tramvaje. To mi přijde jednodušší, protože jezdí po kolejích.

Který druh autobusů se ti líbí nejvíc?
Vadí mi SORky. Je jich hodně, ale designově nemají nic do sebe. Mám rád Iveco. Vůbec městské autobusy. Solarisy, to je těžší. Jejich autobusy nové generace nemají hezký design.

Tvoje potahy už v nějakých autobusech jezdí?
Ano, byli jsme v dubnu v Letňanech na dnech PID a tam byl autobus s mými sedačkami. Jezdí na severu, v Mělníce a okolí.

Prý ti hodně záleží na barvě autobusů.
Určitě. Vymyslel jsem si imaginární dopravní podnik Rotrov a ten má modro-zeleno-bílé. To jsou moje nejoblíbenější barvy. Zelená jako příroda a modrá jako moře. Líbí se mi, když jsou autobusy hodně barevné. V Berlíně mají žluté tramvaje, ty jsou hezké.

Dovedeš si představit, že bys byl malíř?
Taky. Nejraději ale kreslím tužkou. Mapy samozřejmě fixama.
Maminka: Původně jsme ho chtěli dát na dopravní školu, ale tu nám rozmluvili. Zjistili, že pro Matěje je důležitější, jak dopravní prostředky vypadají, než jak fungují. Zkusíme tedy výtvarnou školu Hollar, sami se nám ozvali a mají pochopení. Musí hlavně udělat talentové zkoušky. Oni i umělci jsou tak trochu jiní, tak ho snad snadněji přijmou mezi sebe.

Více o Matějových aktivitách se dozvíte na webu **maappi.com**.

Pokud jezdíte na oblíbené vánoční trhy do Vídně, je téměř povinností zastavit se na řízek v tamní restauraci Figelmüller

Text: Jitka Volnerová
Foto: archiv

NEJEN ŘÍZKEM ŽIV JE RAKUŠAN

Rakouská kuchyně rozhodně nepatří mezi ty v Evropě nejpestřejší, ale vychází z tradic poctivé přípravy a vysokých standardů kvality surovin. Tato kombinace dala vzniknout legendárním pokrmům, jejichž věhlas dalece překročil hranice Rakouska. Ochutnáte?

Současná rakouská kuchyně stojí na pevných základech rakousko-uherské tradice, která přála prolínání kulinářských kultur jednotlivých národů tohoto habsburského impéria. Podobně jako je tomu v našich končinách i Rakušané ne tak úplně právem považují za vlastní některé převzaté speciality jako třeba maďarský guláš. Nepochybně rakouský je ovšem vídeňský řízek – ačkoliv tato klasika pochází původně z Itálie, proslavili ji až rakouští kuchaři, a to důsledně. Vídeňský řízek by měl být připravován výhradně z libové telecí kýty rozklepané do tenka a smažené v trojobalu z hladké mouky, jen mírně šlehaného vejce a strouhanky na přepuštěném másle nebo vepřovém sádle. Pro pravý vídeňský řízek je typická jeho velikost, která musí přesahovat hranici talíře. Říká se, že vídeňský řízek musí být velký jako sloní ucho, a tamní kreace se této pomyslné metě často ambiciózně přibližují. Dojem množství masa je ale zdánlivý, ve skutečnosti totiž kuchař plátek při zpracování důmyslně nařízne, aby se dal rozevřít jako kniha, a teprve tak jej obaluje a smaží. Řízek se podává typicky s vídeňským bramborovým salátem, který ovšem vypadá a chutná úplně jinak než ten český. Vídeňský bramborový salát je další rakouskou specialitou, a pokud si hlídáte linii, je určitě vhodnější volbou než naše varianta – zcela v něm totiž chybí majonéza. Krémovou strukturu do vídeňského bramborového salátu vnáší způsob přípravy, kdy se ještě horké oloupané brambory polijí směsí hovězího nebo zeleninového vývaru, oleje a vinného octa. Pak už se přidá jen hrstka na tenké plátky nakrájené šalotky a pár snítek pažitky.

Tafelspitz

Tafelspitz: císařův favorit

Méně zahraničně proslulým, ale neméně chutným představitelem rakouské kuchyně je tafelspitz. Jde o hovězí květovou špičku, což je jemný a libový kus masa ze zadní části dobytka, který se pomalu vaří ve vodě s kořenovou zeleninou a mořkovými kostmi. Vznikne tak vlastně dvojitý vývar, který se následně servíruje do hlubokého talíře a doplní se vysokým plátkem vařeného masa a bohatou porcí zeleniny. Tafelspitz byl proslulým nejoblíbenějším jídlem císaře Františka Josefa a kuchaři na jeho dvoře jej vařili téměř denně. Možná i to se podepsalo na skutečnosti, že tento pokrm dodnes patří mezi vídeňskou klasiku, kterou zachovává na jídelních lístcích téměř každá tradiční restaurace v Rakousku. S tafelspitzem je to v Rakousku podobné jako v České republice třeba se svíčkovou – každá rodina má svůj vlastní recept, tajný postup a specifický přístup, takže vlastně v žádné restauraci neochutnáte dvakrát to samé. Jedinou cestou k rozhřešení, který tafelspitz je ten nejlepší, je tedy poctivé ochutnávání.

V kavárně pětihvězdičkového vídeňského hotelu Sacher si dodnes můžete dát legendární čokoládový dort podle receptury z 19. století

Z Vídně do hor

Cizinec má obrázek o rakouské kuchyni často redukovaný pouze na její metropolitní podobu, tedy tu vídeňskou. Byla by ovšem zásadní chyba nerozšířit si obzory i do regionů, jako je třeba Tyrolsko. Odtud pochází světoznámý řemeslně vyráběný speck, který je rakouskou obdobou italského prosciutta. Na rozdíl od prosciutta ovšem rakouský špek prochází nejen fází sušení, ale i uzení – respektive nejprve se maso předem naložené ve slaném a kořeněném nálevu udí a pak teprve suší v dobře větraném prostoru. Výsledná chuť je silnější a pikantnější než u italských a středomořských šunek, ale zároveň pozbývá něco ze své sladkosti. Charakter specku se ideálně rozvine v doprovodu sklenky vína, ideálně červeného, ale Rakušané přece jen umějí lépe vína bílá. A právě bílé víno je neodmyslitelnou součástí gastronomického dědictví našich jihovýchodních sousedů. Ta nejlepší vinařství se soustředí do regionu Burgenland a také do již zmíněného Tyrolska, především jižního. Nejtypičtější rakouskou odrůdou je ryzlink, případně veltlínské zelené, někteří vinaři ovšem excelují i v těžší disciplíně sauvignonů. Ve finále se dostáváme do podobné situace jako s tafelspitzem – je potřeba ochutnávat, ochutnávat a ochutnávat.

Leberkässemmel

Rakušané si nepotrpí na složitá jídla a mezi nejoblíbenější všední lokální pokrmy by většina z nich pravděpodobně zahrnula leberkässemmel. Jde o jemnou játrovou sekanou v bílé kaiserce, obvykle doplněnou o ostrou hořčici, případně křen zjemněný smetanou. Uzeniny jsou obecně v Rakousku oblíbené, stánek s horkými párky v rohlíku najdete ve většině měst na každém kroku.

Není sacher jako Sacher

Pokud jde o sladké, Rakušané dali světu mnoho dobrého. Z kavárenských dezertů patří mezi nejznámější Sacherův dort a jablečný závin, tedy štrúdl. Původ sacheru se někdy mylně směruje k vídeňskému hotelu Sacher, ale ve skutečnosti je příběh nastaven právě naopak – hotel byl založen až dlouho poté, co vznikl legendární dort. Autorem receptury, která je dnes známá po celé Evropě, je Franz Sacher. Ten tuto sladkou ikonu vytvořil jako teprve šestnáctiletý učeň v roce 1832, v původním složení ovšem chyběla zásadní ingredience, bez níž si dnes sacher neumíme představit, a sice nakyslá meruňková marmeláda. Tou opulentní čokoládový dezert ozvláštnil až Franzův podobně cukrářsky nadaný syn Eduard – a ten také v roce 1876 založil slavný hotel Sacher na vídeňské ulici Philharmoniker Strasse, kde si v kavárně můžete originální dort dopřát dodnes. Počítejte ovšem s frontami, na pravý sacher si chce ve Vídni zajít každý.

Tyrolský speck je obdobou italského prosciutta, ovšem v Rakousku se šunka před sušením na čerstvém vzduchu ještě udí

Betonová dráha pro autobusy v australském Adelaide

Text: Pavel Hrůza
Foto: Wikipedia

AUTOBUSOVÁ DRÁHA V AUSTRÁLII

Napadlo vás někdy, jaké by to bylo projet se v autíčku na autodráze? Podobný pocit asi zažívají řidiči v australském Adelaide, když ze silnice vjedou na betonovou dráhu systému O-Bahn. Vodící kolečka vedou přední kola přesně ve směru dráhy a autobus jede dál jako tramvaj.

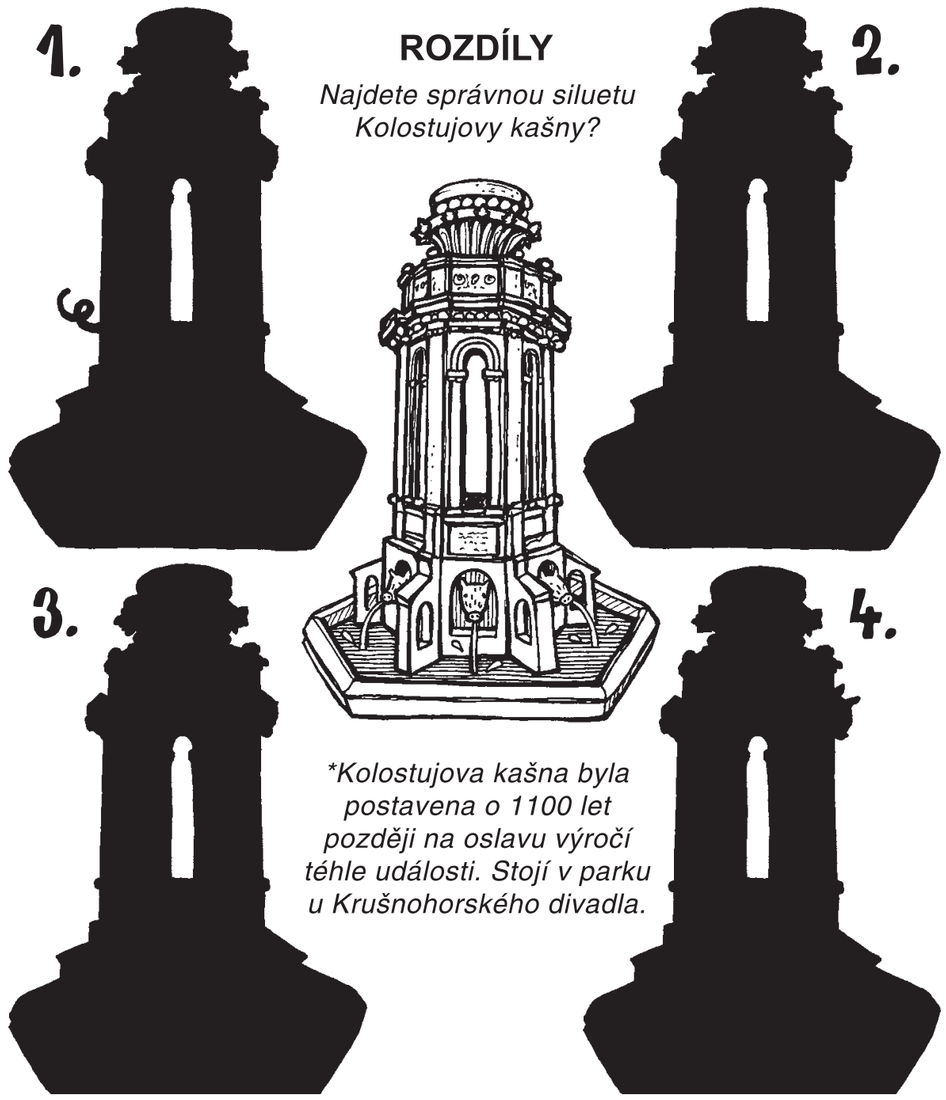
Systém O-Bahn navrhl Daimler-Benz pro řešení dopravní situace v Essenu a autobusy díky němu mohly sdílet tunely a část tratě s tramvajemi. Dráha v Adelaide byla vybudována v roce 1986 a o tři roky později rozšířena na současných dvanáct kilometrů. Zajišťuje rychlejší spojení severovýchodních periferií s centrem města. Autobusy na ní mohou jet až stokilometrovou rychlostí (aktuálně je omezena na 85 km/h) a celou trať se třemi stanicemi urazí za 25 minut. Denně na ní autobusy převezou přes 31 tisíc cestujících.

Vodící kolečka

Autobusy mohou jezdit rychlostí až 100 km/h

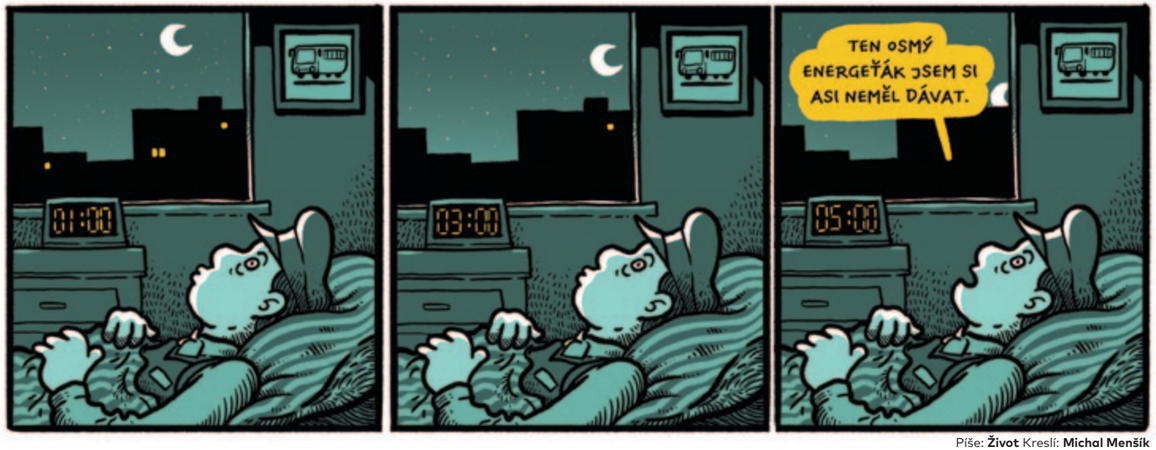
Zázračná koupel

Víte, jaké jsou nejstarší lázně ve střední Evropě? Jsou to Teplice v Čechách. Podle pověsti tu v roce 762 spadlo jedno z prasátek zemana Kolostuje do horkého pramene. Bylo nemocné, po té nedobrovolné koupeli se uzdravilo, a tím pádem se přišlo na to, že ta teplá voda je léčivá. Proto jsou dole na kašně* prasečí hlavy.



Připraveno ve spolupráci s časopisem Makovice www.makovice.net

SEDM A DOST



Píše: **Život** Kreslí: **Michal Menšík**

POMŮCKA: EOL, IVER LOUTS PAR, SEIT	SEBAS-TIAN (domácky)	BAVLNĚNÁ TKANINA	SLONO-VINA	NEZA-MEŠKAT (zastarale)	*	VÝROBKY	INICIÁLY ZPĚVAČKY PILAROVÉ	ČI	STISKACÍ KNOFLÍK	ZNAČKA DLAŽDIC	*	PŘÍMÝ	BOJOVÝ POKŘIK	INICIÁLY ZPĚVAČKY BASIKOVÉ	???	POLICE (řídce)
VÝSLEDEK SKENO-VÁNÍ					VEŘEJNÁ NABÍDKO-VÁ SOUTĚŽ						RUSKÁ PLATIDLA					
NĚMECKY „LABE“					HUDEBNÍ DÍLO / PROTIKLAD						ZNAČKA ŽVÝKAČEK / ANGLICKY „VENKU“					
???							???							TAHLE ČERSTVÁ		
NAPODO-BENINA							SLADKO-VODNÍ RYBA						RUSKY „NŮŽ“ / BÝTI SILNÝ			
*	OKRAJOVÁ ČÁST POLE	???	LATINSKY „ROVNÝ“ / NĚMECKY „OD“							TÝKAJÍCÍ SE TÝMU						
SACÍ ÚSTROJÍ HMYZU										*	SUBJEKT	TŘÍSKA (slovensky) / ČESKÁ HORA				
OBILNINA					ZÁPORY	ANGLICKÁ ZKRATKA KONCE ŘÁDKY				SÍDLO DA-LAJLAMY / ANGLICKY „NEŠIKOVÉ“						
VZDĚLÁ-VAT SE							DOMÁCKY KAREL	*	PAPOUŠEK / VZOREC SELENIDU OLOVA					LOŽISKO UHLÍ	ČINNOST	ŠETRNOST
DOUT				PROUD / STRANA				PODPISEM POTVRDIT								
INICIÁLY KLAVÍRISTY ROKLA			??? / SPZ TEPLIC					??? / EVROPAN								
JMÉNO SPISOVA-TELE ČECHOVA						URČITĚ						STYL HUDBY				
TLAPKY						VĚZENÍ						UNIKNOUT VOZEM				

V tajence této křížovky naleznete místa, která můžete navštívit na kole díky cyklobusům Arriva.
Správné řešení tajenky v minulém čísle: JEDNOTKA SBORU DOBROVOLNÝCH HASIČŮ. Výhercem je Michal Felcman z Pardubic.
Termín pro zaslání nové tajenky je 31. července. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží energetický balíček pro zastavení únavy za volantem.

Nabídka výhodného volání a internetu

exkluzivně pro zaměstnance společnosti Arriva a jejich blízké

			OBLÍBENÝ		♡ DATA	
Tarif	**FAMILY Basic**	**FAMILY Start**	**FAMILY 500 MB**	**FAMILY 2 GB**	**FAMILY 5 GB**	**FAMILY 10 GB**
Měsíční paušál	**79 Kč**	**199 Kč**	**319 Kč**	**399 Kč**	**519 Kč**	**759 Kč**
Minuty	**60**	**100**	**neomezeně**	**neomezeně**	**neomezeně**	**neomezeně**
SMS	**-**	**-**	**neomezeně**	**neomezeně**	**neomezeně**	**neomezeně**
Data LTE	**100 MB**	**300 MB**	**500 MB**	**2 GB**	**5 GB**	**10 GB**
Když data vyčerpáte	100 MB / 99 Kč	300 MB / 149 Kč	500 MB / 149 Kč	2 GB / 199 Kč	2,5 GB / 249 Kč	2,5 GB / 249 Kč
Volání ve VPN skupině	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
Volání do O_2 a pevné sítě	1,20 Kč	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
Volání do ostatních sítí	1,20 Kč	1,20 Kč	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
SMS do O_2	1,20 Kč	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
SMS do ostatních sítí	1,20 Kč	1,20 Kč	zdarma	zdarma	zdarma	zdarma
Mezinárodní minuty a SMS	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**300**

Ceny jsou uvedeny s DPH. Nabídka platí při uzavření smluvního vztahu na 24 měsíců.
Volání ve VPN zahrnuje volání na čísla ve skupině, pod kterou je vaše číslo vedeno v zaměstnaneckém programu.

Získejte k výhodnému volání BONUS až 4 000 Kč

Přejděte k nám od jiného operátora (mimo O_2)
nebo si aktivujte nové číslo a bonus na nový telefon
nebo tablet může být váš.

Více na www.o2family.cz/vyhody

HUAWEI
MediaPad T3 10 LTE

295 Kč

~~4 995 Kč~~

Jak se stát zákazníkem O_2 Family?

» **Získejte kód**
potřebný pro využití nabídky na lince 800 188 198 (po sdělení jména a osobního čísla).
Kódem zadáte objednávku služeb pro více čísel a opakovaně se přihlásíte na web.

» **Vyplňte objednávku**
na www.o2family.cz, kde si vyberete tarif a doplňkové služby. Lze i na lince 800 188 198.

arriva a DB company

www.o2family.cz | linka 800 188 198

O_2 Family