

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2020

VIP
CESTUJÍCÍ
**ALEŠ
CIBULKA**
str. 24

Tip na výlet:

Jarní výlety  str. 20–23

Téma čísla:

Revoluce na Plzeňsku str. 10–12



ARREVUE

1/2020



Pozor, strážka!
Řidiči jsou dnes zvyklí na obrovské množství dopravních značek. Byly ale doby, kdy existovaly jen čtyři druhy. V krátké historické výpravě vás do těch časů vezeme.

6-9



Revoluce na Plzeňsku
Arriva získala po loňské expanzi vlakových linek další významnou zakázku. Pro celý Plzeňský kraj bude zajišťovat autobusové linky. První vozy vyšly na silnici 14. června.

10-12



Co dělat ve finanční tísní
Zadlužení lidé a domácnosti se mohou už několik let pomoci osobního bankrotu zcela oddlužit. Toho se ale chopili také podvodníci, kteří se chtějí na úkor zadlužených přivítit.

16-17



Nejkrásnější jarní výlety
Pohádkové hrady a zámky, města v UNESCO, ale i chráněné přírodní skvosty nebo osobitý areál vinařských sklepů v okolí zastávek našich rychlíkových tratí.

20-23



Jsem rarita bez řidičáku
„Vlaky miluji už od mala. Když jsme se chtěli jít někam s tátou a s bráchou projít, žadonil jsem, abychom šli na nádraží,“ říká známý moderátor Aleš Cibulka.

24-25



Milí kolegové,

nejprve bych vám chtěl velmi poděkovat za práci, kterou v posledních náročných dnech pro naši společnost odvádíte. Jsme si vědomi nebezpečí, jemuž jste nepetržitě vystaveni. Společně s objednavateli dopravy přijímáme celé spektrum opatření majících jediný cíl – snížit riziko nákazy a šíření viru na minimum. V sekci Aktuality dopodrobna vysvětlujeme veškeré kroky, které pro vaši ochranu podnikáme. Věříme, že i díky nim jsme schopni zajistit dopravu bez sebemenších komplikací a stále budeme vozit naše cestující do zaměstnání, na úřad nebo na malý nákup.

Positivní změna nastane v polovině června. Společně v Arrivě přivítáme přes tři stovky nových řidičů, kteří začnou spolu s námi jezdit v Plzeňském kraji. Aktuální číslo časopisu, jež zrovna čtete, sice vychází mnohem dříve, má ale vyšší náklad a distribuujeme ho tak, aby se dostalo do ruky i našim novým kolegům na Plzeňsku. Rád bych vás všechny, kteří budete nově patřit do rodiny Arrivy, srdečně přivítal. Plzeňský kraj zažije v polovině června autobusovou revoluci. Řidiči, kteří k nám nastupují, dostanou úplně nové klimatizované autobusy značek Iveco, Setra, Dekstra a MAN. Čeká je také lepší systém odměňování, než na který byli dosud zvyklí. Nejde jen o dobrou výplatu, v Arrivě mají řidiči levnější tankování pro osobní účely, výhodnější tarify pro svůj soukromý telefon i pro telefony rodinných příslušníků, příjemnou uniformu, stravné i desítky položek v bonusovém programu, od sportovních aktivit přes lístky do kina až po vitaminy z lékárny. V Plzeňském kraji jsme získali smlouvu na deset let, po dobu deseti let tak můžeme garantovat řidičům práci. Každý z dnešních šoférů společnosti ČSAD autobusy Plzeň u nás najde uplatnění a je v Arrivě vítán. Rád občas vyrážím do provozu mezi řidiče nebo strojvedoucí našich vlaků a už teď plánuji, že pojedu brzy i na Plzeňsko. Těším se, že se poznáme osobně.

Daniel Adamka
generální ředitel skupiny Arriva



Text: Tomáš Wehle
Foto: Petr Kurečka

JAN HOLUB

Tiskový mluvčí skupiny Arriva

Kultivovaně mluvit se Jan Holub naučil v rádiu. V dopravním podniku v Mladé Boleslavi došel od dispečera až na pozici provozního náměstka a zástupce ředitele. Teď je už devět let v Arrivě. „Pokud by bylo třeba, jsem připraven i v noci vyskočit z postele a začít věci řešit,“ říká milovník ticha a hor.

Jak vypadá váš klasický den?

Každý den je úplně jiný. Za poslední měsíce jsem se odnaučil plánovat, byl jsem totiž zvyklý si udělat scénář toho, co chci zvládnout. To jsem rychle změnil. Ráno si pročtu monitoring médií, kouknu na náš web, abych byl v obraze, kde se co píše, o čem se mluví a na co se připravit. Záleží, které téma se řeší a komunikuje, mluví často s řediteli dceřinek nebo jejich podřízenými a nejvíc s PR týmem Arrivy nebo generálním ředitelem. Když vydáváme tiskovou zprávu, je třeba se domluvit na jejím znění, na faktické správnosti, odsouhlasit si citace. Nechybí ani korektura češtiny, při níž si připadám

jako při hodině češtiny, a pak samotné rozeslání novinářům. Pokud je téma zaujme, volají, chtějí odpovědi na doplňující otázky, namluvit zvuk pro vysílání, případně, když je to velké téma, přijede i televizní štáb.

Vypínáte na noc mobil, nebo musíte být stále na příjmu?

Nevypínám, dávám si ho na vibrace a jsem připraven, pokud by byla potřeba, vyskočit z postele a začít něco řešit a pomáhat. Službu 24 hodin nemám, jsme tým úžasných lidí a vzájemně si pomáháme s řešením řady věcí a zastupujeme se, protože odpočívat je taky důležité.

Co potřebuje tiskový mluvčí ke své práci?

Duchapřítomnost, nadhled, rozvážnost a koňskou dávku trpělivosti. Nechybí telefon, notebook, blok a dvě propisky, jedna je záložní.

Kde jste se naučil dobře mluvit a reagovat správně v krizových momentech?

Před dvanácti lety jsem šel okolo jednoho rádia, kde měli den otevřených dveří. Nakoukl jsem dovnitř, přečetl do záznamu část zpráv a za tři měsíce se mi ozvali, že když projdu dalšími zkouškami, pustí mě k mikrofonu. Po měsíci jsem se stal zpravářem. To byl pro mě hned po dopravě druhý splněný sen. Dodnes mám schované zvuky ze svých začátků i největší přeřeky, kterým se teď směji, i když tenkrát jsem se zapotil. V rádiu jsem se tedy naučil mluvit kultivovaně. Správně reagovat v krizových momentech není jednoduché. Základ jsem měl z rádia a z dispečinku, kde jsem kdysi začínal, ale na pozici mluvčího jsem prošel rozsáhlým školením. Moji lektoři připravovali různé nepříjemné a náročné situace, poslali na mě i dav novinářů. Nebylo to jednoduché a učit se to budu pořád.

Co děláte v případech, kdy médií proběhne nějaká negativní zpráva, kterou sice uvedete na pravou míru, ale lidé už firmě nemusí věřit?

Zažil jsem to hlavně v prosinci při rozjezdu vlaků. Ne vše se nám na začátku povedlo, ale většina médií se zaměřila jen na nás a některé prohřešky z prvního dne neustále opakovala ještě měsíc. Podle mého si na nás nepravě smlsila. Důvěra se velmi špatně napravuje, ale děláme pro to maximum. Vlaky jezdí už od konce roku tak dobře, že i někteří objednavatelé hodnotí dodržování jízdního řádu jako lepší než u předchozího dopravce. Poznal jsem hodně lidí z Arrivy, řadu z nich negativní zájem médií trápil. Vážím si jich pro jejich obrovské nadšení a nasazení a za to, že jsme se se všim poprali a ze skromných začátků vykouzlili v Česku něco nevídaného, rozjezd třicítky vlaků.

Stává se vám, že se díváte na televizi, a když slyšíte proslov nějakého tiskového mluvčího, začnete ho hodnotit?

Jasně. Když to jsou vyjádření k tomu, co se komu nepovedlo, cítím s nimi, protože vím, že to není snadné. Po svátcích jsme se do médií omluvili za nepodařený start vlaků a překvapivě nás za to řada lidí z branže i novinářů ocenila s tím, že v Česku není obvyklé se omlouvat, ale jen vymlouvat.

Co vás na práci v Arrivě baví?

Rozmanitost. Neumím prosedět celý den v kanceláři, není-li to nutné. Jsem rád v provozu, mezi lidmi, bavím se s nimi. Vyrážím do terénu, okouknu náš vozový park, zastávky, proberu s čekajícími cestujícími nebo se zástupci obcí, co je pálí i těší. Rád ukazuji Arrivu v dobrém světle, že dokážeme dělat skvělé věci a máme opravdu dobré zaměstnance. Často u sebe nosím i drobné dárky s logem firmy a rád jimi vykouzlím zaměstnancům nebo i cestujícím úsměv na rtech.

Jízdenky pro nejmenší



Pamatujete si to také? Vždy, když jsme jako malí kupovali s rodiči jízdenky na vlak u pokladního okénka, také jsme chtěli jednu pro sebe. Chtěli jsme se cítit velcí a ve chvíli, kdy přišel pan nebo paní průvodčí, hrdě jsme podávali jízdenku ke kontrole. V dnešní době, kdy je většina jízdenek elektronických, se na tyto sny dětí tak trochu zapomíná. To je ale škoda. Rozhodli jsme se proto, že vydáme speciální dětskou jízdenku, kterou mohou děti dostat na pokladnách nebo u stevardů. Poznáte ji jednoduše. Má na sobě krásný vláček Arriváček. Na zadní straně jsou pro děti připraveny zábavné hry, jako je například křížovka nebo bludiště s omalovánkami. Věříme, že to naše dětské cestující potěší a odnesou si z jízdy s Arrivou hezkou památku.

Návrat spojení z Prahy do Nitra se odkládá



Cestující z Prahy do slovenské Nitra vozil expres poslední tři roky bez přerušení. Od ledna jsme byli nuceni jeho provoz na určitou dobu pozastavit. Na návrat do provozu si budou muset cestující počkat déle, než se předpokládalo. Původní plány sice počítaly s obnovením provozu na začátku března, ale prozatím bylo rozhodnuto, že návrat bude odložen na neurčito. Jedním z důvodů jsou i velké výluky na trati, zejména ve Vlárském průsmyku a na trase mezi Prahou a Pardubicemi. S nitranským expresem však do budoucna určitě počítáme a věříme, že nám cestující zachovají věrnost.

Koronavirová pandemie



Začalo to poměrně daleko od Česka a ještě v únoru to vypadalo, že se nová virová nákaza s názvem COVID-19, známá jako koronavirus, k nám ani nedostane. Avšak globální propojení světa a jednoduchá přenositelnost tohoto virového onemocnění z člověka na člověka mají za důsledek globální světovou pandemii, která se v Evropě zásadně dotýká nejen tuzemska. Dopad to má také na rozsah námi poskytovaných služeb. Situaci neustále sledujeme a nenecháváme nic náhodě, okamžitě přijímáme všechna potřebná opatření nebo nařízení příslušných orgánů pro bezpečnost a ochranu nás všech. Autobusy i vlaky ve větší míře uklízíme a přidáváme více dezinfekčních prostředků, používáme i ozonové čističe k hubení bacilů a virů. Do našich autobusů a vlaků nebo do informačních center se nevstupuje bez ochrany obličeje rouškou. Z hygienických a preventivních důvodů také naši cestující neobsazují první řady sedadel za řidičem autobusu. V řadě krajů a měst se do autobusů nastupuje středními a zadními dveřmi, nástup předními dveřmi není umožněn. Pokud probíhá odbavení cestujících u řidiče, pasažéři přistupují jednotlivě, dodržují dostatečný odstup, přednostně využívají platbu bezkontaktními platebními nebo čipovými kartami. Všem našim řidičům a zaměstnancům, kteří přicházejí s cestujícími do styku, dodáváme ochranné pomůcky, vitamíny a další. Apeluje na vás, na všechny naše zaměstnance, buďte zodpovědní, důsledně dodržujte hygienická nařízení a chraňte především své zdraví. Děkujeme vám všem za práci, kterou v náročných dnech odvádíte, situaci společně zvládneme. V případě dotazů nám pište na speciálně zřízený e-mail koronavirus@arriva.cz.

Rozvoj elektrobusové dopravy v Teplicích



Už pět let uplynulo od prvotních plánů města Teplice na přechod k bezemisní městské hromadné dopravě. Ve městě už řadu let funguje trolejbusový dopravní systém, takže rozhodnutí, kudy se vydat, bylo jasné. Cesta povede přes parciální trolejbusy. Jde o vozidla, která jezdí částečně na elektrickou energii (z akumulátorů) a částečně na jiný pohon, nejčastěji jde o dieselový motor. K podobnému řešení se v minulosti rozhodla i jiná města, jako jsou například Hradec Králové či Mariánské Lázně. Aktuálně je na stole koncepce pro roky 2018–2023. Ta počítá s pořízením 15 dvanáctimetrových parciálních trolejbusů, které jsou v úsecích bez trolejového vedení napájeny z baterií, ale také se stavbou tří nových trolejbusových tratí. K tomu pak dojde i na renovaci současné měřírny v Trnovanech za novou, kontejnerovou a na řadu dalších opatření včetně posílení napájecího systému. Prvních pět parciálních trolejbusů Škoda 30 Tr SOR bylo uvedeno do provozu v září roku 2018 na třech trolejbusových linkách, kde jezdí v kombinovaném provozu se dvěma dieselovými autobusy. Letos v březnu však byla zahájena druhá etapa. Začala dodávkou dalších pěti parciálních trolejbusů novějšího typu Škoda 32 Tr SOR. Ty mají kromě modernizované karoserie také celovozovou klimatizaci. V letošním roce bude také zahájena výstavba zmiňovaných tří nových trolejbusových tratí. Dvě propojí jednotlivé stávající trolejbusové tratě v severním sektoru města (Emílie Dvořákové – Jana Koziny – Přítkovská a Přítkovská – Míru – Maršovská – Jana Koziny – Bohosudovská – Přítkovská). Poslední trať bude spojnicí mezi dvěma už provozovanými tratěmi v lázeňské části Šanov I. S modernizací se začne také v případě trnovanské měřírny, která napájí severní sektor města. Vše by se mělo stihnout do roka, kdy bude zároveň dodána poslední pětice parciálních trolejbusů. Výsledkem by mělo být nahrazení autobusů na zbývajících třech autobusových linkách a zavedení dopravní obsluhy do oblastí, kde stojí teplická sportovní hala a zimní stadion, nebo na sídliště V Závětrí. Ve hře je i možnost dopravy do přilehlých obcí, například spojení teplické MHD s Proboštovem od září loňského roku.



Už jste vyzkoušeli Arrivanet?

arriva

Přihlaste se do intranetu Arriva

Vyberte společnost

Osobní číslo

PIN (číslo za lomítkem r. č.)

Přihlásit se

Pro všechny zaměstnance Arrivy jsme připravili nový web www.arrivanet.cz plný užitečných informací. Jde o zaměstnanecký portál, kde naleznete aktuální rozpis směn, ale také novinky z dění ve společnosti, je možné zde předávat ostatním kolegům své poznatky z provozu a spoustu dalších činností. Výhodou je také přehled všech zaměstnaneckých výhod, které máte k dispozici, a můžete si rovněž hned ověřit výhodné ceny paliva. Na webu jsou ve speciální sekci také informace k aktuálnímu tématu koronavirové nákazy. Každý zaměstnanec se může do intranetu jednoduše přihlásit pod vlastním osobním číslem a PIN. Přihlášení pak zaručí zobrazení personalizovaných informací. V případě jakýchkoliv problémů se můžete obrátit na e-mail podpora@arrivanet.cz, kde vám pomůžeme.

POZOR, STRUŽKA!

Text: Jan Markovič
Foto: Jan Schejbal, Muzeum silnic

Stůj, dej přednost v jízdě, zákaz stání, silnice pro motorová vozidla... Ať už jde o osmiúhelníkovou stopku, zákazovou značku, nebo informativní, řidiči jsou dnes zvyklí na obrovské množství dopravních značek. Byly ale doby, kdy existovaly jen čtyři druhy. V naší krátké historické výpravě vás do těch časů vezeme.





Dopravní značka Zvířata

Je pravda, že k velkému rozšíření dopravních značek došlo až spolu s nárůstem automobilové dopravy na začátku 20. století. Už od poloviny 18. století ale můžeme najít jejich základ, tedy pokud vynecháme různá označení ze středověku. Asi nejtypičtějším příkladem dopravní značky je totiž takzvaný brzdivý kámen, kterých ještě pár v české krajině (zejména na jihu Čech) najdeme. Je to vysoký sloup, na němž je dnes nic neříkající symbol připomínající useknuté chapadlo chobotnice.



Brzdový kámen

Ve skutečnosti jde ale o vyobrazení kočárové smykové brzdy, kterou vozkové používali v prudkých kopcích, aby jejich vůz nenarazil do koní. A právě před nebezpečným svahem tyto kameny varovaly. Obvykle byly natřené na bílo a brzda, někdy označovaná za „šupku“, pak byla vyvedena v černé barvě. Za předchůdce dnešních značek je považujeme právě proto, že místo nápisů používaly symbol.

I když první automobil se spalovacím motorem, tedy přesněji tříkolka, vznikl už v roce 1886 pod taktovkou Karla Benze, začalo se silniční značení řešit až dlouho poté – na pařížském kongresu v roce 1908. Ten musel být pro neúspěch opakován ještě o rok později a výsledkem bylo doporučení k instalaci čtyř základních značek, jimiž se řídilo i české místodržitelství v rámci rakousko-uherské monarchie. Šlo o bílé symboly na modrém oválném podkladu s označením: Křižovatka, Přejezd, Zatáčka a Stružka. Poslední jmenovaný je obdoba dnešní značky Nerovnost vozovky, přičemž symbol zůstal stejný. Podobné dnešním jsou i značky Přejezd a Křižovatka, jen zatáčka změnila svůj tvar na méně agresivní.

Pozor, celníci!

Fakt, že čtyři základní značky nebudou dlouho stačit, naznačoval už samotný mezinárodní kongres, na kterém měly být odsouhlaseny ještě další symboly, ale nakonec politici nenašli shodu. A tak i když se čtyři schválené značky objevily na českých silnicích v létě roku 1910, už o dva a půl roku později bylo nutné doplnit další set značení. Tentokrát šlo o sedm nových výstražných značek, které varovaly před uzavřenou silnicí, mýtnicí, celním úřadem nebo třeba dřevěným mostem. Ještě v dubnu roku 1913 přibyla značka k omezení rychlosti a hraniční upozornění na směr provozu. V té době se u nás jezdilo vlevo.

Tvar výstražných značek, tedy trojúhelník s vrcholem směrem nahoru (byl ale modrý s bílým symbolem), jenž se používá i dnes, je starý už 94 let. Jeho podobu a používání stanovila Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly, kterou v dubnu 1926 podepsaly evropské státy znovu v Paříži. Ty měly za úkol nasadit značky do provozu během následujících pěti let.

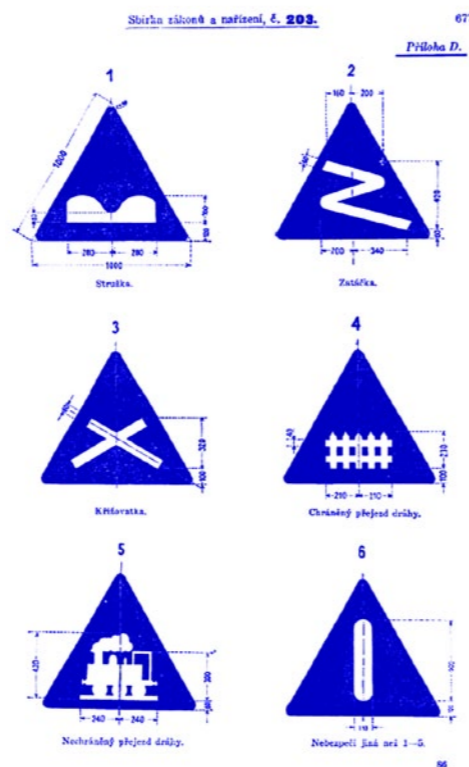
Svou si tehdy přisadili i železničáři. Mezinárodní železniční unie v roce 1928 požádala, aby byly značeny nechráněné železniční přejezdy, a to křížem, který by barevně odpovídal závorám. V Československu se závory tehdy

označovaly černobílým lakem (červeno-bílý přišel až v roce 1948), a tak bylo takové i značení. Varovnými značkami se přejezdy ale začaly označovat až o celých deset let později. Do té doby si řidiči prostě museli dát pozor na křížky.



Od značek k prvním semaforům

Přesuňme se tedy do roku 1938, kdy byl v Československu přijat zákon o dopravních značkách pro silniční dopravu. Ten stanovil povinnost opatřit značkami všechny silnice a dal vzniknout nejen 11 typům výstražných značek a 19 druhům značek se zákazy a příkazy, ale i speciální dopravní pokyny. Ty informovaly řidiče o parkovištích nebo nebezpečných místech. Unikátem, s nímž se dnes už řidiči nesetkají, byl bílý trojúhelník vložený do modrého obdélníku, který se dával tam, kde hrozil střet s chodcem – ke školám, továrnám nebo kostelům. Zákon řešil dokonce i semaforey nebo přenosné značení, jež se používalo třeba při uzavírkách.



Když už je řeč o semaforech, ty stojí za malé odbočení. První z nich se objevil v Československu teprve v roce 1927. Bylo to v Praze nedaleko Masarykova nádraží v Hyberské ulici. Ten ještě řídil strážník. Automatický systém přišel až



Zákaz vjezdu osobních přepravníků

v roce 1930, namontovali ho na Václavské náměstí. Signály pro chodce, směrové šípky a kompletní fungování světelných semaforů stanovila až v roce 1967 nová vyhláška o pravidlech silničního provozu. Couvněme ale ještě kousek do historie, konkrétně do druhé světové války.

S nástupem protektorátu, konkrétně 17. března 1939, přišla jedna z nejzásadnějších změn dopravní historie českých zemí – začalo se jezdit vpravo. Mylně se tato změna přisuzuje právě fašistickému Německu, přitom o ní bylo rozhodnuto už o roky dříve s tím, že evropské země postupně na jízdu vpravo přejdou. Příchod okupační armády situaci jen urychlil. Pro stát to znamenalo obrovské náklady, protože musely být přeznačeny všechny silnice. Zkomplikovalo to i hromadnou dopravu, pražský dopravní podnik musel měnit výhybky i dveře v tramvajích. Mimořádně, kvůli komplikovanosti přechodu na druhou stranu dostala Praha týdenní odklad oproti zbytku protektorátu, na hranicích metropole se směry měnily. To způsobilo další řadu komplikací.

Jenže právě za protektorátu vznikly značky, které s mírnými změnami používáme dodnes. Modré řešení nahradilo červeno-bílé. V platnost vstoupila klasická značka Stůj, dej přednost v jízdě, které se lidově říká stopka. Vzhledem k nedostatku materiálu ale trvalo celá léta, než se silnice pořádně přeznačily. Okupanti pak řešili hlavně změnu místních názvů, města měla mít označení v německém a českém jazyce a v barvě žluto-černé. Po válce Češi právem cítili k těmto značkám odpor, a tak všechny strhali a nahradili improvizovanými. Na oficiálních tabulkách pak žluto-černé označení míst nahradilo žluto-modré.

Jasný řád ze Ženevy

Až ženevský kongres v roce 1949 přijal Mezinárodní úmluvu o silničním provozu s jasně definovanými druhy značek, které se používají dodnes. Jde o výstražné, zákazové, příkazové a informativní značky. Státy dostaly celých deset let na to, aby své značky

podél silnic „vysázely“. V Československu na tento popud vzniklo celkem 66 druhů značek. Poslední velká změna přišla 1. ledna 1990. Od té doby už fungují značky prakticky v nezměněné podobě, a to včetně označení pěších zón, jízdnic pruhů nebo sjezdů a dalších značení na dálnici, jež jsou vyvedena bílým písmem na zeleném podkladu. Dnes je dopravních značek na dvě stovky a stále se drobně mění, upravují, přibývají nebo ubývají. V poslední době se objevila například značka zákazu vjezdu osobních přepravníků, která je namířena proti elektrickým vozítkům typu segway využívajícím gyroskop.

I dnes ale existují značky, které řidiče mohou mást, nebo je minimálně pobaví. V Česku můžete narazit například na výstražnou značku s piktogramem krávy, pod kterou je dodatkovou tabulkou napsáno „koně“. Přemýšlivý člověk je jistě v rozpacích, ale vysvětlení je jednoduché: symbol krávy je součástí značky upozorňující na všechna hospodářská zvířata, dodatková tabulka jen upřesňuje, na která.

A právě zvířecí piktogramy patří k vůbec nejzajímavějším značkám na světě, protože vyobrazují faunu v různých zemích světa. V Brazílii tak můžete narazit třeba na značku varující řidiče před srážkou s mravenečníkem, v Jihoafrické republice zase žlutá značka nabádá řidiče na parkovišti, aby zkontrolovali spodní část vozu, zda se pod ním neskrývá tučňák.



REVOLUCE V AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ NA PLZEŇSKU

Text: Jan Matoušek
Foto: Arriva



Společnost Arriva získala po loňské expanzi vlakových linek další významnou zakázku. Pro celý Plzeňský kraj bude zajišťovat autobusové linky. Pro cestující to bude znamenat zejména vyšší komfort cestování novými autobusy. První vozy vyšle Arriva na silnici 14. června.

Celkem 315 nových autobusů. Tolik jich Arriva Střední Čechy nakoupila, protože bude od neděle 14. června letošního roku zajišťovat autobusovou dopravu v Plzeňském kraji. Celkem budou její autobusy jezdit po kraji deset let. „Je to obrovská a možná i neopakovatelná výzva,“ říká provozně-technický ředitel společnosti Arriva Střední Čechy Jiří Sladký. „Pokud si dobře vzpomínám, žádnému jinému dopravci se v posledních letech nepovedlo, aby vyhrál výběrové řízení na provoz autobusů v celém kraji,“ dodává. Celkem bude Arriva v Plzeňském kraji obsluhovat 215 linek, které budou vyjíždět z deseti garáží. Ty jsou rozmístěny po celém kraji. „Autobusy budou vyjíždět například z provozovny Domažlice, Klatovy, Kralovice, Nepomuk, Plzeň, Přeštice, Rokycany, Stříbro, Sušice nebo Tachov,“ upřesňuje Jiří Sladký. Všechny 315 autobusů bude vyvedeno v barvách Plzeňského kraje, to znamená v kombinaci modré, žluté a bílé barvy. Vedle autobusů musí dopravce zajistit i další s provozem linek spojené věci. „Třeba pronájem prostor, odpočinkové místnosti, techniku, servis, odbavovací systém, pojistky, zaměstnance nebo nastavení procesů řízení,“ vypočítává Sladký.

Vyšší komfort cestování

Nejvíce změn nákupem nových autobusů na objednávku Plzeňského kraje zaznamenají cestující, kteří si budou moci užívat vyššího jízdního komfortu. „Změní se úplně všechno a zásadně,“ reaguje jednoznačně Jiří Sladký na to, jak se autobusová doprava v kraji od poloviny června posune. Nové autobusy budou komfortnější a bezpečnější než doposud. Nabídnou například klimatizaci nebo připojení k internetu. „Co je ve zdejším dopravě doslova velkou revolucí, je fakt, že i v té nejmenší vesničce na Plzeňsku zaplatí lidé jízdenku také bankovní kartou. Autobusy budou mít i sledování polohy pomocí GPS, což přispěje ke zlepšení návaznosti spojů,“ doplňuje Sladký další výrazné novinky plzeňské krajské autobusové dopravy. Ceny jízdenek a jízdní řády budou připravovány v rámci integrovaného systému IDP.

Jen nové autobusy

Jak už bylo řečeno, Plzeňský kraj objednal celkem 315 zcela nových autobusů. „V našich garážích budou čtyři značky autobusů,“ říká Jiří Sladký. „Velký důraz klademe na bezpečnost provozu. U všech sedadel jsou bezpečnostní pásy pro připoutání cestujících. Všechny autobusy budou klimatizované a cestující při nástupu nebo výstupu nebudou muset zdolávat schody, autobusy jsou totiž nízkopodlažní,“ doplňuje Sladký.

Další novinkou bude možnost nabíjet si za jízdy telefon prostřednictvím USB nabíječek. Páteřní linky budou také vybaveny bezdrátovým připojením k internetu. „Jedná se zkrátka o moderní autobusy,“ uzavírá představování Sladký.

Nejmenším typem autobusu, který bude v Plzeňském kraji nově jezdit, je model značky Dekstra na podvozku Iveco. Ten má celkem dvacet míst k sezení a Arriva jich bude provozovat dvanáct. K dispozici bude ve vozidle i místo pro kočárek. Největší počet autobusů, celkem 145, bude mít logo Iveco. Půjde o řadu Crossway LE s délkou 10,8 metru, která vzniká ve Vysokém Mýtě. I v tomto typu autobusu bude místo pro kočárek, celkem by měl autobus nabídnout pětadvacet míst k sezení.

Dvaadvadesát autobusů pochází od automobilky MAN. Jedná se o dvanáctimetrové modely, opět s možností převozu kočárku a třiačtyřiceti místy k sezení. Vůbec nejdelší autobusy nakoupila Arriva od Setry. Půjde o třinácti- nebo patnáctimetrové vozy, kterých bude jezdit celkem 66. I do těchto modelů bude možné naložit kočárek. Kratší vůz bude mít 49 míst k sezení, delší 55.

Arriva zároveň chystá zvýšený komfort například pro turisty, cyklisty nebo lyžaře. „Některé autobusy budou jezdit i na Šumavu a další turistická místa, v létě k nim proto budeme připojovat cyklovleky nebo držáky kol, v zimě pak skiboxy na uložení lyží,“ předestírá plány s autobusy Jiří Sladký. Nové autobusy nepřinesou více komfortu jenom cestujícím, ale také řidičům, kteří budou rovněž nosit jednotné oblečení. „Řidiči ocení vyhřívanou ergonomickou a pohodlnou sedačku i klimatizovaný prostor vozu,“ doplňuje Jiří Sladký s tím, že řada nových řidičů a řidiček měla před časem možnost si výrobu některých autobusů prohlédnout přímo u Iveca ve Vysokém Mýtě.

Nábor řidičů

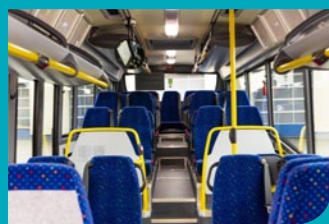
Řidiči autobusů jsou pro Arrivu Střední Čechy v souvislosti se spuštěním provozu linek v Plzeňském kraji rovněž důležitou otázkou. Celkem jich totiž chce ve spojitosti s novými trasami přijmout téměř čtyři stovky. „Jednáme s jednotlivci, skupinami, ale i odborovými organizacemi řidičů stávajícího dopravce,“ říká Jiří Sladký a doplňuje: „Náborová kampaň jede naplno, řidičům na Plzeňsku nabízíme stejné podmínky, jaké mají ostatní řidiči v Arrivě, a všechny obvyklé benefity,“ dodává Sladký. Arriva také už v loňském roce absolvovala v Plzeňském kraji prezentační jízdy, na nichž ukazovala například nové autobusy, kterými bude cestující od poloviny června vozit.

RAČTE NASTOUPIT A NECHTE SE SVÉZT



Iveco 10,8m

145 autobusů
wifi na páteřních linkách
35 míst k sezení
nízkopodlažní
1 místo pro kočárek
platba bankovní kartou
klimatizace
platba Plzeňskou kartou
bezpečnostní pásy



Setra 13m/15m

29/37 autobusů
wifi na páteřních linkách
49/55 míst k sezení
nízkopodlažní
1 místo pro kočárek
platba bankovní kartou
klimatizace
platba Plzeňskou kartou
bezpečnostní pásy



MAN 12m

92 autobusů
wifi na páteřních linkách
43 míst k sezení
nízkopodlažní
1 místo pro kočárek
platba bankovní kartou
klimatizace
platba Plzeňskou kartou
bezpečnostní pásy



Dekstra 8m

12 autobusů
wifi na páteřních linkách
20 míst k sezení
nízkopodlažní
1 místo pro kočárek
platba bankovní kartou
klimatizace
platba Plzeňskou kartou
bezpečnostní pásy



Vodíkový vlak dokončil v Nizozemsku první zkoušky

Společnost Arriva ve spolupráci s výrobcem vlaků Alstom úspěšně otestovala jednotku na vodíkový pohon Alstom Coradia iLint mezi městy Groningen a Leeuwarden na severu Nizozemska.

Arriva Netherlands podepsala vloni v říjnu dohodu s Alstomem, provincií Groningen, nizozemským provozovatelem železniční infrastruktury a energetickou společností Engie o testu vodíkového vlaku. Díky nejnovějším zkouškám je Nizozemsko druhou zemí v Evropě, kde vlak fungoval efektivně. Ukazuje to, že je bezemisním řešením pro neelektrické železniční tratě. Zkoušky se provádějí v noci bez cestujících, přičemž vlaky dosahují rychlosti 140 km/h. Pro podporu testů byla postavena mobilní čerpací stanice, která doplňuje vlak zcela zeleným, udržitelně vyráběným vodíkem. Jde o první regionální osobní vlak na světě, který je vybaven palivovými články pro přeměnu vodíku a kyslíku na elektřinu, čímž se odstraní znečišťující emise spojené s pohonem. Vlak je zcela tichý a jedinou emisí, kterou produkuje, je voda. S jedním zásobníkem palivových článků může jezdit celý den až tisíc kilometrů denně.



Aby ženy nemusely bojovat o místo u stolu

Patricia Davisová má v odborové organizaci britské Arrivy na starosti mimo jiné i rovné příležitosti. Na Mezinárodní den žen jsme se jí zeptali na zkušenosti jako ženy na pracovišti.

Kterým výzvám podle vás ženy na pracovišti stále čelí? Existují věci, o nichž lidé stále říkají, že je žena nemůže dělat. Bez ohledu na to, jak daleko se dostaneme, je tu tendence nás zavrhat. Myslím si, že musí nastat určitá „převýchova“, aby se změnilo zastaralé myšlení, které považuje ženu za podřadnou. Mohou existovat některé pozice, kde jsou ženy prostě přehlíženy. Staromódní mentalita určité posty často blokuje a je úkolem našich výborů a vedení, aby zajistily, že ženy dostanou šanci tyto příležitosti využít. Jde o naše přednosti a dovednosti, ne o to, že jsme údajně slabší pohlaví. Myslím si, že si kolegové musí pamatovat, že se často jedná o nevědomou zaujatost. Mnohdy si ani neuvědomujete, že to, co děláte, je diskriminační. Je to ovšem něco, co lidé musí zvážit. Udělejte si chvíli a přemýšlejte o svých slovech, činech a o tom, jak mohou být pochopeny nebo interpretovány. Nejde o demonizaci lidí, ale o vytváření pracovišť, kde ženy nemusí bojovat o místo u stolu.



NIKOLAY PETRAKIEV: NEJRADŠÍ JSEM MĚL PLECHÁČE

Text a foto: Jan Škvára

České železniční tratě poznal čtyřiatřicetiletý **Nikolay Petrakiev** ze Sofie dřív než bulharské. Jako velký fanoušek železnice je „projížděl“ už v mládí na počítačovém simulátoru. Později se stal skutečným strojvedoucím. Po mnohaleté praxi v Bulharsku přijel vloni za prací do Česka.

Mluvíte výborně česky na to, že jste tu teprve od podzimu.

Už v Sofii jsme měli dva a půl měsíce kurz. Hlavně se mi ale ten jazyk líbí. Rád čtu noviny, časopisy a vše, co se týká železnice. Myslím, že mi to pomáhá se zlepšovat.

Co je pro vás nejtěžší?

V bulharštině vůbec nemáme pády. Nemáme genitiv, dativ, akuzativ... Vy jich máte hned sedm! Když chci něco říct, nejprve si musím najít slovíčka a potom promyslet, jak je mám vysloňovat. V bulharštině máme jen jeden tvar. Například Praga, do Praga, od Praga... V češtině je to sice Praha, ale jedu do Prahy, jsem za Prahou.

Máte srovnání s dalšími jazyky?

Na střední škole jsem se učil hlavně německy, trošku česky. Myslím, že němčina je jednodušší než čeština. Alespoň pro mě osobně určitě. Asi mi chybí dostatek času na sociální život, protože naše učitelka češtiny v Bulharsku říkala, že cizí jazyk se nejlépe učí v hospodě a v posteli.

V Bulharsku jste pracoval více než deset let jako strojvedoucí, byl jste také vlakovým dispečerem a technologem v železniční dopravě. Potkal jste se už tam s českou železnici?

Česká železnice mě vždy zajímala. V Bulharsku jsem jezdil na anglické i na dánské lokomotivě, ale nejvíc mi přirostla k srdci česká lokomotiva zvaná plecháč

(Škoda řady 242, pozn.). Pro mě je to nejlepší výrobek.

Můžete srovnat českou a bulharskou železnici? Co třeba legislativa, předpisy, pravidla?

To pro mě není jednoduché, protože jediná společná věc jsou světelná návěstí. Všechno ostatní je docela jiné. Je toho víc a je to složitější, navíc tu máte velký provoz.

Jak se vám pracuje s českými kolegy?

V Arrivě jezdíme ve dvou, strojvedoucí a stevard. Dosud jsem neměl problémy, vždy jsme se domluvili. Líbí se mi, že jsou zde lidé klidní. Jsou tu lepší vztahy mezi lidmi, to mě překvapilo nejvíc.

Jaké máte osobní plány do budoucna?

Jsem svobodný, možná bych se i rád seznámil s nějakou českou dívkou.

Máte na to vůbec čas?

Upřímně, zatím moc ne, protože jsem skoro každý den v práci, ale brzy se situace zlepší. Už v březnu tady v Liberci přibudou dva nebo tři strojvůdci z Českých drah.

Jak budete trávit volný čas?

Jezdím na lince L3, což je Liberec – Železný Brod – Stará Paka – Lomnice nad Popelkou. Doufám, že až se mi uvolní trochu času, budu jezdit na výlety. Kolem Liberce, Železného Brodu i Turnova jsou krásná místa, která bych rád poznal. Zatím jsem jen jednou vyjel lanovkou na Ještěd, ale byla

velká zima a silný vítr. Už se těším na lepší počasí.

Máte v Liberci nějaké krajany?

Je tu osm strojvedoucích a z toho čtyři jsme z Bulharska. Máme moc rádi české pivo a také česká kuchyně je dobrá.

Nechybí vám váš světlý chléb?

Ano, ale máme možnost si uvařit klasické bulharské jídlo. Byli jsme překvapeni, že tady můžeme koupit ingredience, třeba balkánský sýr nebo jogurt.

Co jste vařili naposledy?

Musaku. To je v Bulharsku velmi oblíbené jídlo: osmažené brambory, mleté maso, cibule, zamícháte a zapečete s vejcem a jogurtem. A hlavně koření – důležitá je čubrica, česky satirejka.

Hrál jste si jako malý s vláčky?

No samozřejmě, taky na počítači. Ve hře Microsoft Train Simulator je hodně českých tratí, takže poprvé jsem řídil vlak na české trati ještě v Bulharsku. Bylo mi asi dvacet a „jel jsem“ z Kolína do Brna.

Je těžké zastavit vlak ve stanici přesně tam, kde máte?

Můj kamarád říká, že první tři roky jezdí lokomotiva se strojvůdcem a teprve poté jezdí strojvůdce s lokomotivou.

Plánujete u nás zůstat natrvalo?

Rád bych si tu udělal magistra, takže kdo ví?

CO DĚLAT, KDYŽ JSTE VE FINANČNÍ TÍSNI

Text: Viktor Zálešák
Foto: archiv

Zadlužení lidé a domácnosti se mohou už několik let pomocí osobního bankrotu zcela oddlužit a zaplatit věřitelům pouze 30 procent ze svých dluhů. Toho se ale chopili nejrůznější společnosti a podnikatelé, kteří se chtějí na úkor zadlužených lidí přizivit.

Spadnout do dluhů může člověk raz dva. Pomoc pak hledá nejen u svých blízkých, ale i třeba na internetu. Některé firmy tam slibují oddlužení. Při jednání s nimi však zjistíte, že se vás naopak snaží ještě více zadlužit dalšími půjčkami, přestože vědí, že nejste schopni splácet ani dosavadní půjčky. Ve svých smlouvách mají vysoké pokuty za nezaplacení třeba jen jedné splátky po termínu, vysoké úroky nebo skryté poplatky.

Další způsob „pomoci“ jsou takzvaní správci dluhů. Ti se vás budou snažit přesvědčit o splácení vašich dluhů u jednotlivých věřitelů jejich prostřednictvím. Nabízí vám, že domluví snížení vašich splátek a přerozdělování vašich peněžních prostředků jednotlivým věřitelům. Za to si ale berou značnou odměnu pod hrozbou vysokých pokut vůči vám. Navíc žádná banka nebo věřitelská společnost nebude s kýmkoliv o vašich pohledávkách jednat (kromě právního zástupce), a už vůbec nepřistoupí na snížení splátek.

Na koho se obrátit

Nejjistější je obrátit se na akreditované neziskové organizace, jako je například Poradna při finanční tísni. Tyto nekomerční obecně prospěšné společnosti nabízejí všechny své služby zdarma. Poskytují bezplatné poradenství spotřebitelům, a to zejména v situaci, kdy kvůli změně své životní situace nemohou řádně platit

dluhy. Rovněž se snaží poradit lidem, jak se lze zadlužit zodpovědně a tím předejít problémům s řádným a včasným splácením. Právě skutečnost, že všechny služby poskytuje bezplatně, Poradnu při finanční tísni výrazně odlišuje od všech dalších komerčních subjektů. Ty sice zpočátku nabízejí nějaké poradenství většinou zdarma, avšak posléze za cenikové ceny. Více o Poradně se dozvíte na bezplatné lince 800 722 722 nebo na webu společnosti.

S dluhovou problematikou pomáhá řada dalších organizací, jako jsou třeba Člověk v tísni, Rubikon Centrum, Asociace občanských poraden nebo Remedium Praha. Kontakty na bezplatné dluhové poradny po celém Česku najdete na webu Aliance proti dluhům.

Osobní bankrot

Výše zmíněné poradny pomohou zadluženým lidem s oddlužením dle zákona – osobním bankrotem. Co to znamená? Pokud jste zadlužení, nestačíte splácet své pohledávky a naděje na lepší zaměstnání je v nedohlednu, máte možnost požádat insolvenční soud o povolení oddlužení. Žádost o povolení oddlužení se podává na předepsaném formuláři, s připojením příloh daných zákonem. Návrh na povolení oddlužení může za dlužníka sepsat a podat

pouze advokát, insolvenční správce, notář nebo exekutor. Za tuto službu si mohou účtovat maximálně 4000 korun bez DPH. Kromě nich smí službu poskytovat jen akreditované neziskové organizace, a to zcela zdarma.

Soud posoudí, zda dlužník splňuje znaky úpadku, a vydá usnesení o úpadku s povolením oddlužení. V něm ustanoví insolvenčního správce a vyzve věřitele dlužníka, aby přihlásili své pohledávky ve lhůtě dvou měsíců. Neučiní-li tak, budou jejich pohledávky po ukončení osobního bankrotu dlužníkovi prominuty. Dlužníkovi jsou pak prováděny srážky ze mzdy, důchodu, rodičovských příspěvků, popřípadě jiného příjmu, které insolvenční správce přerozděluje jednotlivým přihlášeným věřitelům. Ze mzdy mu zůstává částka, která by měla zajistit jeho základní životní potřeby a potřeby jeho rodiny podle počtu jejich vyživovaných členů.

Splácení v oddlužení probíhá po dobu tří nebo pěti let, kdy dlužník uhradí věřitelům částku, která po novele insolvenčního zákona účinné k 1. červnu 2019 nemusí dosahovat ani dosud požadovaných 30 procent z výše přihlášených pohledávek. Na samém konci řízení, za předpokladu, že dlužník řádně plnil své povinnosti, insolvenční soud rozhodne o osvobození dlužníka od placení zbylých pohledávek.



Jak postupovat ve finanční tísni

1. Jednejte rychle, nejlépe ještě před termínem splátky, u které si nejste jisti, jestli ji lze uhradit.
2. Pokuste se najít zdroje, které by mohly pomoci překlenout obtížné období. Uvažujte o zpeněžení majetku, zvýšení příjmů formou brigády, oslovení dobrých známých a příbuzných, stěhování, radikální změně životních návyků s cílem ušetřit.
3. Jestliže se pokusíte o konsolidaci (přeúvěrování), dejte si vždy pozor na nové úvěrové podmínky, zejména v případě nesplácení. Mějte na paměti, že splácení stávajících závazků novými dluhy je velice rizikové.
4. Kontaktujte nezávislou neziskovou poradnu, kde nebudete za pomoc platit. Jestliže řešením vaší situace je oddlužení (osobní bankrot nebo také insolvenční návrh) podle insolvenčního zákona, neutrácejte své omezené prostředky za komerční zpracovatele návrhu na oddlužení.
5. Nepodepisujte žádnou novou smlouvu (o úvěru, o půjčce, o zprostředkování, o plné moci, o právním zastoupení atd.) bez konzultace s nezávislou a neziskovou poradnou.
6. Přehodnoťte nezbytnost zamýšlených investic (např. koupě nového TV, automobilu).
7. Proveďte rozbor stávající a očekávané situace svých osobních financí (příjmů a výdajů).
8. O vzniklé finanční tísni a jejích důvodech ihned informujte ty, kterým dlužíte (věřitele) – nejlépe písemně, a to formou doporučeného dopisu.
9. Existenci či důvody vzniku finanční tísně se pokuste věřiteli doložit (např. kopií dokladu o ukončení pracovního poměru, kopií zprávy o vašem zdravotním stavu, kopií rozhodnutí soudu o zrušení manželství a vypořádání společného jmění manželů) a informujte jej o každé změně vaší doručovací adresy – vyzvedávejte si poštu.
10. Věřitele informujte o zdrojích a výši očekávaných příjmů v nejbližším období, v jaké výši budete moci nadále svůj finanční závazek splácet, jak dlouho předpokládáte, že vaše finanční tíseň potrvá, a jakými způsoby se vyznačíte finanční tíseň odvrátit.
11. Pokuste se s věřitelem dohodnout na možnostech řešení své situace (např. formou přechodného splátkového kalendáře, jenž vám pomůže překlenout nepříznivé období finanční tísně, formou prodeje části majetku, půjčky od příbuzných).
12. Pokud bude váš věřitel svolný s novým (přechodným) splátkovým kalendářem, požádejte jej o písemné potvrzení souhlasu.
13. Pakliže obdržíte od soudu platební rozkaz nebo od rozhodce návrh na zahájení rozhodčího řízení, kontaktujte nezávislou neziskovou poradnu.
14. V případě, že váš věřitel svou pohledávku za vámi (váš dluh) prodal (postoupil), musí vám tuto skutečnost oznámit. Teprve poté splácejte novému věřiteli.
15. Inkasní (vymahačská) firma jedná jménem věřitele a působí jako poslední varování k řešení před soudním nebo rozhodčím řízením a následnou exekucí. Kontaktujte nezávislou neziskovou poradnu.
16. Jestliže máte oprávněné pochybnosti o zákonném postupu exekutora, napište stížnost okresnímu soudu, který exekutora pověřil vedením exekuce, případně na Exekutorské komoře České republiky či ministerstvu spravedlnosti.
17. Jestliže je už prováděna exekuce a máte možnost do cca jednoho roku exekuci uhradit splátkami, požádejte o ně exekutora.

Zdroj: Poradna při finanční tísni

DOPRAVA LIDI BAVÍ

Text: Tomáš Wehle
Foto: Petr Kurečka

Spousta manažerů, řidičů autobusů, strojvedoucích i stevardů Arrivy sleduje prakticky každý den dění v dopravě. Nejvíce a nejpodrobněji se mu věnuje zpravodajský web Zdopravy.cz. Za specializovaným webem, který čte měsíčně 450 tisíc lidí, stojí dvojice novinářů Jan Šůra a Jan Šindelář. „Už v Mladé frontě Dnes jsem viděl, že se dopravní zprávy čtou a že doprava lidí baví,“ říká v rozhovoru Jan Šůra.

Jak jste se dostal k dopravě?

Vlaky mě bavily od mala, a tak jsem později během novinářské kariéry víceméně čekal, až na mě přijde s dopravou řada, až ji někdo přestane psát.

Pamatujete si, o čem byl váš první článek s dopravní tematikou?

Nedám za to ruku do ohně, ale myslím si, že to bylo o zrychlení železnice Praha–Liberec.

Co vás přimělo k tomu, že jste se postavil na vlastní nohy a v roce 2017 založil Zdopravy.cz?

O odchodu z MF Dnes jsem uvažoval relativně dlouho, v podstatě od doby, kdy noviny koupil Andrej Babiš. Posledním impulsem byla kauza novináře Marka Přibila (Přibil se dostal do veřejného povědomí zejména kvůli nahrávkám, které zveřejnil twitterový účet Šuman. Na nich novinář jednal s premiérem Babišem o člancích pro MF Dnes, ve které byl v té době zaměstnaný, pozn. red.), respektive to, jak se k ní tehdy (ne)postavilo vedení. Nebavilo mě už taky stále vysvětlovat, proč pracuji v médiu vlastněm Andrejem Babišem. Zároveň jsem ale chtěl i něco svého, nebýt ve velké korporaci.

Jak jste tehdy začínali?

Od začátku děláme web jen dva, samozřejmě máme k ruce třeba externí korektorky nebo člověka na IT. Zpočátku jsme měli možná trochu velké oči, ale nakonec portál funguje a uživí nás. Nestála za tím nějaká analýza, prostě jsme si řekli,



že to zkusíme, že nemáme co zkusit. Vstupní investice byla malá: notebook, telefon a redakční publikační systém. Pracujeme z domova.

Jak hodnotíte tuzemskou autobusovou dopravu?

Veřejná autobusová doprava zažívá u nás po době temna v devadesátých letech zajímavý rozmach. Když se podívám na stav vozového parku a celkový vývoj posledních tří let, tak je tu pokrok určitě znát. Nejhůře jsou na tom

paradoxně chudé regiony, kde by veřejná doprava měla být rozšířenější než třeba v okolí Prahy, kde se každých deset minut dostanete téměř kamkoliv.

V jakém stavu je podle vás železniční doprava v Česku?

V porovnání s východními sousedy jsme určitě na špičce, ale i ve vztahu k Západu na tom nejsme vůbec zle. Třeba služby zdejších dopravců jsou díky konkurenci dobré, mnohdy i výrazně lepší než u řady společností v Evropě. Problém je infrastruktura. Spojení typu Praha–Ostrava, které dokáže vytáhnout lidi z aut, na dalších tratích chybí.

Už jste jel vlakem s Arrivou?

Hned první den jejího vstupu na železnici to bylo všelijaké. Nedávno jsem se ale svezl rychlíkem z Mladé Boleslavi do České Lípy a to už bylo v pohodě.

Arriva byla jednou ze soukromých společností, které začaly 15. prosince provozovat nové železniční linky. Jak si zatím vede?

Od prvotního průřevu se Arriva stala normálním, standardním dopravcem. Nevidím u ní žádnou systémovou chybu a jsem zvědavý, jak jí to půjde dál.

Vyrovнала se s počátečními problémy dobře? Udělali dobře, že přiznali chybu.

Kdybyste měl tu možnost, co byste udělal jinak?

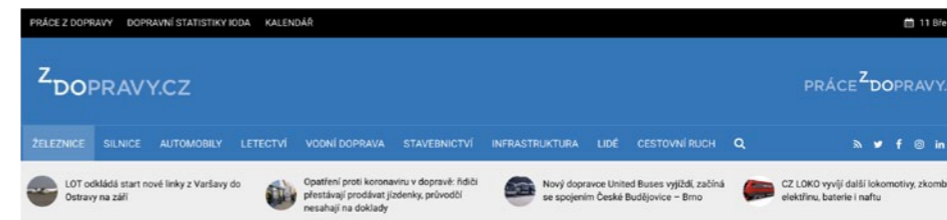
Vzal bych si o jeden soubor – tedy o rychlíkové linky, Liberecko a Zlínsko – méně. Kdyby si Arriva jeden odpustila, možná by problémy neměla. Měla málo času na přípravu.

Jak byste odpověděl některým kritikům na to, že píšete zaujatě proti Českým drahám a straníte soukromníkům?

Ať se podívají na texty, které jsme napsali. V prosinci mi naopak čtenáři vzkazovali, že jsem placený Českými drahami proti Arrivě. To je standard. Jakmile se o někom vyjadřujeme kriticky, někteří čtenáři jsou přesvědčeni, že jsme placení. Je to nesmysl.

Jaká bude podle vás budoucnost železniční dopravy? Hodně se v této souvislosti hovoří o vysokorychlostních tratích.

Myslím si, že ty zrovna budoucností jsou, hlavně pro ústecký, ostravský nebo brněnský region. Tomu, kdo namítá, že se takové vlaky dlouho rozjíždějí, vždy říkám, aby se zajel podívat do Francie. Tam TGV sviští rychlostí kolem 300 kilometrů za hodinu a zastavuje klidně po 80 kilometrech. Akcelerace takového vlaku na zmíněnou rychlost je jen nějakých osm devět kilometrů. Budoucnost vlaků u nás tedy vidím optimisticky, je ovšem třeba posílit nedostatečnou kapacitu tratí. V devadesátých letech, kdy se některé tratě jako třeba Praha – Česká Třebová opravovaly, se zaspalo. Po celé trase měly být čtyři koleje, ne dvě. Každopádně s tím, jak obecně rostou počty cestujících, tak hodně lidí, kteří dříve jezdili autem, objevuje, že vlaky k něčemu jsou. Že jsou dobrou alternativou, kdy během jízdy mohou dělat, co chtějí.



DOPRAVCI - ŽELEZNICE

Drážní úřad: Arriva provozuje vlaky bezpečně, závady jsou jen drobné

© 26 úno 2020 15:40 2 min čtení



Partneři



Řízení letového provozu České republiky



PRÁCE ZDOPRAVY.CZ

Řidič/ka autobusu – brigáda, Ústecký kr.

FormelID: Mechanik, diagnostik – Praha

Krnovské opravy a strojírný. Vedoucí nestrukturálního zkoušení

Monroe Czechia: Operátor výroby

Elektroline: Řidič dvoucestného vozidla

DPP: Elektrotechnik silnoproud

Výběr editora

Kunětická hora



NEJKRÁSNĚJŠÍ JARNÍ VÝLETY

Pohádkové hrady a zámky, města v UNESCO, poutní místa, ale i chráněné přírodní skvosty, jeskyně nebo osobitý areál vinařských sklepů. Toto jsou nejzajímavější místa v okolí zastávek našich rychlíkových tratí.

Text: Tomáš Wehle
Foto: iStock, archiv

Královka



Kunětická hora

Hrad stojí na výrazném skalnatém kopci zvedajícím se z polabské roviny severně od Pardubic. Do širšího povědomí se Kunětická hora dostala za husitských válek. Od roku 1421 patřila k důležitým strategickým opěrným bodům stoupců podobojí. V opravených interiérech jsou návštěvníkům k dispozici různé stálé i sezonní expozice a výstavy, koná se zde také pravidelně řada divadelních, hudebních a historicky laděných akcí.

Kudy: z Pardubic, hl. n., městem a po zelené turistické značce asi 9 km.

Královka

Jedna z nejznámějších kamenných rozhleden v Jizerských horách se vypíná na kopci Nekras (859 m) v Janově nad Nisou, necelý kilometr od Bedřichova. Byla postavena roku 1907 a za příznivého počasí je z ní parádní výhled na Jizerské hory, Krkonoše, Polsko i Německo, Český ráj nebo Ještěd. Milovníci kvalitní kuchyně ocení Sluneční terasu – samoobslužnou restauraci alpského stylu, v areálu naleznete také velké dětské hřiště.

Kudy: ze žst. Liberec městem, po modré, červené a žluté turistické značce asi 11 km.

Panská skála

V roce 1952 se tu k čedičovým sloupům tiskli Vladimír Ráž a Alena Vránová v populární pohádce Pyšná princezna. Panská skála u Kamenického Šenova vznikla silnou ranou. Africká litosférická deska narazila před nějakými 30 miliony let do evropské, kontinentální podloží se v čase druhohor pohnulo a k zemskému povrchu se otevřely nové cesty pro horké magma. Později zde dělníci z masivu skály dobývali čedič. Od 18. století se čedičové bloky, odolné vůči slané vodě, používaly na pobřeží Severního moře při výstavbě přímořských lázní. Po ukončení průmyslové těžby, kdy se nejnižší

část lomu zatopila, získala Panská skála svou současnou podobu. Těžba skončila v roce 1953 a skála se stala přírodní památkou.

Kudy: z Nového Boru, žst., po modré turistické značce asi 8 km.



Úštěk

Z více než 40 městských památkových rezervací v Česku je severočeský Úštěk kandidátem na tu nejméně známou. Ani ne třítisícové městečko leží na okraji Českého středohoří, malý kousek na východ už začínají pískovcové skály Kokořinska. Centrem Úštěku je ulicovitě náměstí, které se rozšiřuje směrem ke kostelu sv. Petra a Pavla. Ve strmém svahu spatříte pozoruhodnost v českém prostředí ojedinělou, tzv. ptačí domky, dřevěné přístavky „přilepené“ ke skalní stěně. Pocházejí z 19. století a postavili je italské železniční dělníci.

Kudy: z České Lípy, hl. n., po zelené, žluté a červené turistické značce asi 27 km.

Kost

Hrad Kost, jehož původ se datuje do 14. století, je považován za jeden z nejvýznamnějších gotických hradů v Česku. Bývalý sklep na skladování vína je zařízen jako středověká mučírna, unikátními

exponáty jsou především železná klec na čarodějnice a jediná veřejně přístupná funkční gilotina v nás, která si zahrála v americkém thrilleru Mlčení jehňátek.

Kudy: z Turnova, hl. n., po červené, zelené a modré turistické značce asi 17 km.

Kroměříž

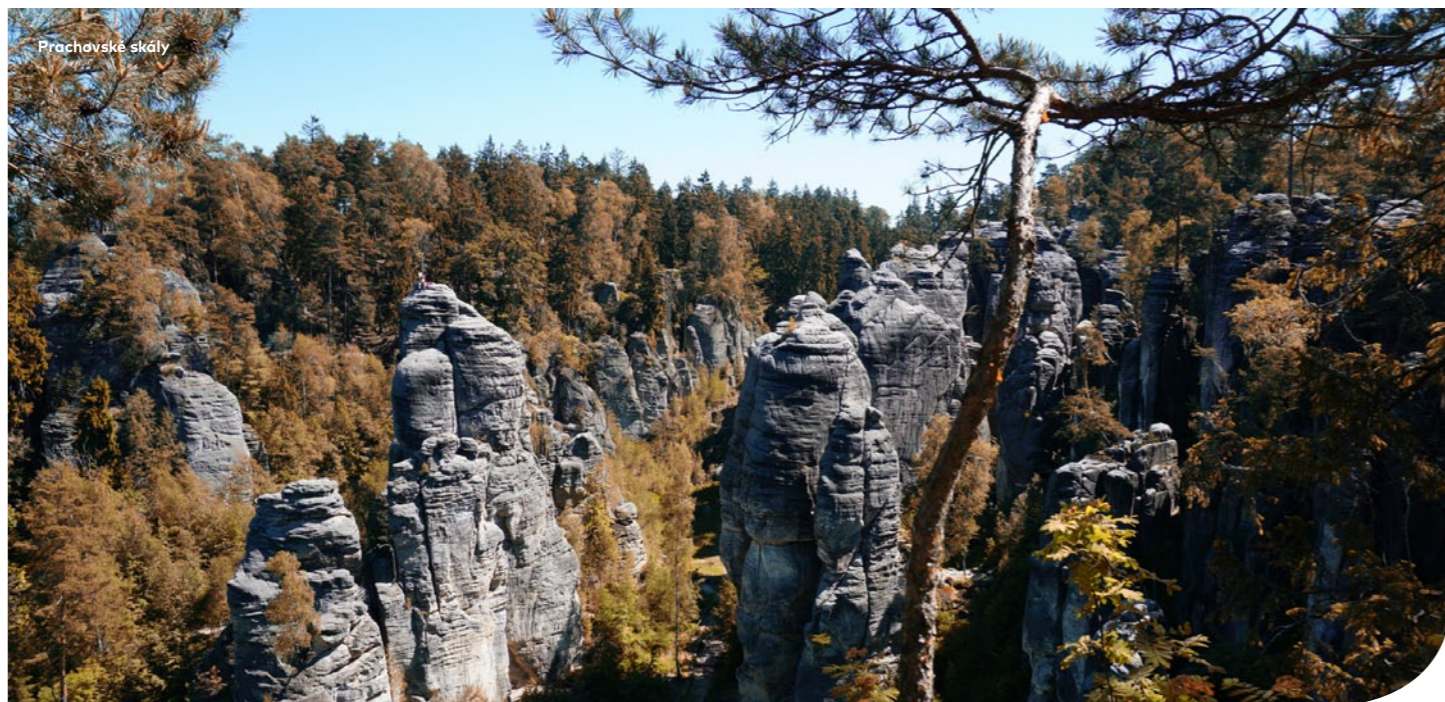
V roce 1998 byl Arcibiskupský zámek spolu s Květnou a Podzámeckou zahradou zapsán na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Uměnímilovní biskupové nashromáždili ve své letní kroměřížské rezidenci v době barokní opravdu bohaté sbírky. Nejvýznamnější je obrazárna, která svou kvalitou dosahuje evropského významu. Ojedinělá je rovněž kolekce mincí a medailí, podle odborníků jde o nejvýznamnější sbírku církevních ražeb na světě po té vatikánské.

Kudy: z Otrokovic, žst., po žluté, cyklotrase a modré turistické značce asi 26 km.



Malenovice

Hrad Malenovice byl založen ve druhé polovině 14. století moravským markrabětem Janem Jindřichem. V následujících stoletích prošel několika přestavbami, které z původního, gotického středověkého hradu vytvořily renesanční sídlo zámeckého typu,



později ještě barokně upravené. Po válce byl hrad zkonfiskován a stalo se z něj muzeum. Velkým magnetem je stálá výstava Zvířata na Zemi a člověk, na níž je k vidění více než 150 vycpaných či jinak preparovaných zvířat a přes sto exemplářů exotického hmyzu.
Kudy: z Otrokovic, žst., městem a mimo značené cesty asi 7 km.



Vizovice

V době dostavby barokního zámku a dokončení zámecké zahrady patřily Vizovice k nejhonosnějším ukázkám šlechtického sídla u nás. V polovině 18. století je nechal vystavět olomoucký kanovník a pozdější biskup královéhradecký Heřman Hannibal z Blümgenu. Vedle kvalitní obrazárny čítají sbírky množství původního nábytku s originálními potahy. Nejcennější je unikátní barokní sedací soubor potažený francouzskými gobelínovými potahy s motivy z La Fontainových bajek. Tento soubor je jediný na světě.
Kudy: ze Vsetína, žst., po modré, žluté, NS Portášká a po modré turistické značce asi 20 km.

Mladečské jeskyně

Jeskyně v Litovelském Pomoraví sloužila jako rituální pohřebiště kromaňonského člověka v době před více než 31 tisíci lety. Byla zde nalezena řada lebek a části koster

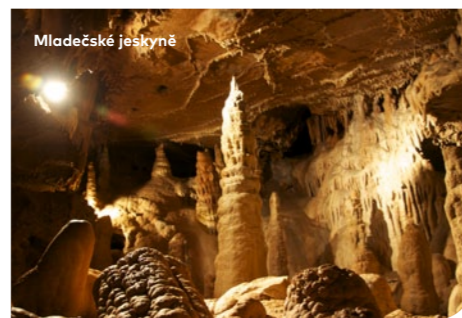
mužů, žen i dětí kromaňonského typu, kteří prokazatelně holdovali lidojedství. Jim patřily také kamenné a kostěné nástroje, zbraně a ozdoby. Vykopáno tu bylo také množství kostí dnes už vymřelých druhů obratlovců.
Kudy: z Olomouce, hl. n., po naučných stezkách a cyklotrasách podél Moravy asi 30 km.

Modrá

Archeologický skanzen v Modré se nachází v lokalitě původního velkomoravského osídlení, v těsném sousedství Velehradu. Představuje ideální podobu slovanského opevněného sídliště z doby Velké Moravy (9. století). Máte zde možnost nejen zhlédnout, jak žili Slované, ale i vyzkoušet si dávná řemesla či ochutnat speciality.
Kudy: ze žst. Staré Město u Uherského Hradiště po červené Cyrilometodějské cestě a Moravské vinné cyklostezce asi 5 km.

Buchlovice

Patří k nejkrásnějším šlechtickým barokním sídlům u nás. Největším překvapením je zde evropsky významná sbírka fuchsii, která je v létě přístupná pro veřejnost a je možné si mnohé z druhů a odrůd koupit. Zámek byl původně stavěn jako honosné sídlo ve stylu



italské vily. Není proto divu, že jej obklopuje zahrada, která nezapře inspiraci italským barokem, ovšem část prostoru vyplňuje klasický anglický park.

Kudy: ze žst. Staré Město u Uherského Hradiště po červené Cyrilometodějské cestě a po žluté turistické značce asi 17 km.



Petrovské Plže

V každé slovácké obci najdete nějakou vinnou uličku nebo celý sklepní areál, ale petrovské Plže jsou pouze jedny. Je to skvost nejen svou typickou architekturou barokního stylu a modrou podrovnávkou, ale především atmosférou. Nejsou to stylové vinárničky, ale nekomerční, klasické syrové sklepy se správnou vlhkostí, vlnařskou plisní a v mnoha případech i hlínou na zemi.

Kudy: ze žst. Veselí nad Moravou po modré, červené a opět modré turistické značce asi 14 km.

Tvarožná Lhota

Oskeruše, mišpule nebo třeba krvavka. Jde o tradiční druhy českého a moravského ovoce, které bývalo dříve zcela běžné. Na oslavách oskeruší (nářeční podoba slova oskeruše) v Tvarožné Lhotě u Strážnice se seznámíte s těmito lahodnými jeřabinami, jež nacházejí své uplatnění v koláčích,



kompotech, likérech, marmeládách i destilátech. Muzeum oskeruší sídlí uprostřed návsi, v místnosti malého přízemního domku.

Kudy: ze žst. Veselí nad Moravou po červené Cestě M. Kudeříkové asi 14 km.

Svatý Kopeček

Tato část Olomouce na úpatí Hrubého Jeseníku se stala nejoblíbenějším výletním i poutním místem v regionu. Na kopci stojí vrcholné dílo moravského baroka, poutní kostel Navštívení Panny Marie. V domě Na Krásné vyhlídce pobýval básník Jiří Wolker, který zde v roce 1921 napsal báseň Svátý Kopeček. V zalesněné části byla v roce 1956 otevřena zoologická zahrada.

Kudy: z Olomouce, hl. n., po žluté, zelené a modré turistické značce asi 12 km nebo MHD.

Beskydy

Naleznete zde původní pralesovité porosty, horské louky s výskytem vzácných karpatských rostlin a živočichů i unikátní pseudokrasové jevy. Žijí zde velmi vzácní a přísně chránění živočichové, kteří z ostatních oblastí země takřka vymizeli: vlk obecný, medvěd hnědý, nebo puštitík bělavý. Celé území Beskyd je protkáno hustou sítí turistických stezek a cyklistických tras.
Kudy: z Rožnova pod Radhoštěm vedou značené turistické cesty do všech stran.

Litomyšl

Hlavním lákadlem Litomyšle sice je renesanční zámek, zapsaný roku 1999 na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, ale za vidění stojí také historické centrum, domy kolem Smetanova náměstí, velkorose opravený klášterní zahrady a malované muzeum Portmoneum.
Kudy: ze žst. Česká Třebová po zelené turistické značce asi 13 km.

Prachovské skály

Bezesporu nejznámější skalní oblast v Česku. První lezecký spolek zde vznikl už v roce 1907. V současné době je tady registrováno 239 skalních věží, z nichž téměř polovina ve skalním městě. Turistické cesty vedou nejen spodním bludištěm chodeb, ale také po skalnatých hřebenech, které hojně vyhledávají horolezci. V oblasti jsou cesty všech obtížností, od I až po XIa. Cesty jsou krásné a většinou dobře jištěné.

Kudy: ze žst. Jičín po žluté a červené turistické značce asi 8 km.



Svatý Jan pod Skalou

Jednu z nejhezčích obcí Berounska najdete nedaleko řeky Berounky ve skalami sevřeném údolí v chráněné krajinné oblasti Český kras. Podle legendy se v jeskyni pod skalní stěnou koncem 9. století usadil první český křesťanský poustevník Ivan. Po Ivanově smrti tu kníže Bořivoj nechal postavit kapličku, postupně tady vznikl benediktinský klášter a barokní poutní kostel Narození sv. Jana Křtitele, propojený se starým skalním kostelem, jeskyní sv. Ivana.
Kudy: ze žst. Přibram po červené turistické značce asi 5 km.

Křivoklátsko

Chráněná krajinná oblast a biosférická rezervace UNESCO je v porovnání s podobnými krajinami v Evropě zvláštností. Téměř dvě třetiny rozlohy jejího území pokrývají listnaté a smíšené lesy. Středem oblasti se zařezává v hlubokém kaňonu řeka Berounka. V západní části návštěvníka okouzlí Skryjská jezírka. Skály u Skryjí, bohaté na zkameněliny, lákaly k návštěvám paleontologa Joachima Barranda. Snad nejhezčí poklonu Křivoklátsku složil ve svých dílech spisovatel Ota Pavel. Každoročně jezdí z Prahy na Křivoklát parní vlak.
Kudy: ze žst. Rakovník vede do CHKO červená značka.

Památník Vojna Lešetice

V lesích za obcí Lešetice, kousek za Příbramí, se nacházejí zrekonstruované zbytky bývalého zajateckého tábora pro německé válečné zajatce, přeměněného na tábor nucených prací a poté na vězeňské zařízení pro politické vězně komunistického režimu. Památník Vojna je jediným alespoň částečně dochovaným komunistickým koncentračním táborem na českém území.
Kudy: ze žst. Přibram po žluté, zelené, modré a opět žluté turistické značce asi 8 km.

Zvíkov

Patří k nejpřednějším stavbám české středověké světské architektury. Hrad založil pravděpodobně už král Přemysl Otakar I. a jeho potomkům patřil až do vymření rodu v roce 1306. Poté ho získali do zástavy Rožmberkové, od kterých ho vykoupil král Karel IV. Je trvale celoročně volně přístupný. Na hradbách jsou pěkné vyhlídky na Vltavu a Otavu i na jejich soutok.
Kudy: ze žst. Písek po červené, NS a zelené turistické značce asi 26 km.



Text: Tomáš Wehle
Foto: Petr Kurečka

JSEM RARITA BEZ ŘIDIČÁKU

„Vlaky miluji už od mala. Když jsme se chtěli jít někam s tátou a s bráchou projít, žadonil jsem, abychom šli na nádraží,“ říká známý moderátor **Aleš Cibulka**, který už ve druhé třídě základní školy začal vydávat vlastní časopis.

Jak se máte? Co vás těší nebo naopak znepokojuje, když se rozhlédnete kolem?
Jéje, toho by bylo! Lidská hloupost, nespravedlnost všeho druhu, to, že někteří lidé nedělají svoji práci naplno a tím ji kazí někomu jinému... V jádru jsem ale optimista, takže se snažím na svět dívat z té lepší stránky, a pokud je to možné, tak si ho v rámci možností užívat.

Na čem právě pracujete nebo co chystáte?
Náš rozhlasový Tobogan letos slaví třicet let své existence, a tak jsme se vydali na turné po všech krajích. Celoroční oslava bude zakončena přímým přenosem z pražské Lucerny, a to 28. listopadu. Od ledna jsem navíc i průvodcem Nedělním Kolotočem, takže víkendy vlastně mívám pracovní. S agenturou Gardes pak jezdím po Česku hned s několika zájezdovými pořady. Se zábavnou talk show Sejdeme se s Cibulkou, kam si vždy přivezu dva hosty dle výběru pořadatele. S Ivanou Andrlovou a Honzou Čenským připomínáme 40 let od premiéry pohádky Princové jsou na draka a s Evou Hruškovou, Janem Přeučilem a Jiřím Štědrněm slavíme 50 let od premiéry černobílé pohádkové Popelky.

Narodil jste se v Sokolově. Jaké jste měl v osmdesátých letech na západě Čech dětství?
Nemůžu si stěžovat. Vyrůstal jsem v naprosto apolitické rodině, takže strasti minulého režimu na mě téměř nedoléhaly, nevnímám to. Vyrůstal jsem po boku staršího bratra, nedaleko jsme měli chalupu, takže tam jsme mizívali na celé víkendy. Byl jsem navíc hodně aktivní dítě, představte si, že třeba už ve druhé třídě základní školy jsem začal vydávat vlastní časopis, a to bylo prosím ještě před revolucí!

Jste známý televizní a rozhlasový moderátor. Co vás na této práci nejvíce baví?
Neustálá změna. Jiní hosté, jiní diváci, jiná místa. Stereotypní práce by mě asi moc nebavila.

Co byste chtěl dělat, kdybyste nebyl moderátorem?
Těch snů je hodně. Baví mě publicistika, takže bych klidně něco sepsal. Anebo z úplně jiného ranku, zařídil bych si zahradnictví, to by mě moc bavilo. Zahradnictví Cibulka, to zní dobře, ne?

Kdysi jste řekl, že ve známém rozhlasovém pořadu Tobogan, který se vysílá už od roku 1990, jste si splnil všechny své moderátorské sny. Jaké byly?
Vyzkoušel jsem si opravdu snad všechno. Moderování prestižního TýTý po boku Jiřiny Jiráskové, vlastní televizní i rozhlasovou talk show, zájezdové pořady... Díky své profesi jsem měl tu čest se setkat s takovými lidmi, jako byla právě Jiřina Jirásková, do Toboganu pravidelně chodil i Václav Havel, Luděk Munzar, Karel Gott. No řekněte, kdo může díky své profesi zvednout telefon a pozvat na „pokec“ Lucii Bílou nebo Viktora Preisse?

Pracoval jste na Nově, v České televizi a na TV Barrandov. Jak se tyto televize liší?
Ono je vlastně jedno, v které televizi pracujete. Důležitý je tým lidí, které máte kolem sebe. Dramaturgy, režiséry, ale i kameramany, zvukaře, maskérky. To všechno je potřeba k tomu, aby vznikl kvalitní pořad, který se bude divákům líbit. Stačí, aby jedna složka pokulhávala, a celé to soukolí se zastaví.

Napsal jste dvě knihy o herečce Nataše Gollové. Proč zrovna o ní? A chystáte další životopisnou knihu?
Na obou knihách o paní Nataše jsem pracoval zhruba osm let. Byla to mravenčí práce, ale myslím, že stoprocentně stála za to. Už kolikrát jsem se zamýšlel, proč jsem si vybral právě ji, a víte, že jsem nepřišel na žádný pragmatický důvod? Prostě mě okouzila právě ona. A co se týká té memoárové knihy, několikrát jsem pak ještě vstoupil do stejné řeky, ale už to nechystám. Trh je přesycen memoárovou literaturou, mnohdy nevalné úrovně. Mně stačí jednou za rok sepsat tradiční stolní Cibulkův kalendář pro pamětníky, letos bude už třináctý.

Další knižní počín, na kterém jste se podílel, je knížka O češtině. Zlobí vás něco na dnešní češtině nebo na tom, jak lidé hovoří?
Právě v Nedělním Kolotoči na Dvojce Českého rozhlasu mám každý týden okénko o češtině, kde bývá mým hostem jazykovědec Alda Röhrich. Kdybyste viděli, kolik dotazů každý týden přichází! To je důkaz toho, že nás náš mateřský jazyk zajímá a že ho máme rádi. Ale zároveň je to jazyk moderní, musí se měnit, aktualizovat a díky tomu esemeskujeme nebo gúglujeme. S tím prostě nic nenaděláme. Jazyk je ale dokonalá vizitka každého člověka, takže pokud dostanu mail a je v něm deset hrubek, hned si o odesílateli udělám představu.

Před šesti lety jste se stal kmotrem rozhledny Cibulka, která stojí na Šibeničním vrchu u Oloví na Sokolovsku. Máte rád rozhledny? Jezdíte na výlety po Česku?
Ano, to je „moje“ rozhledna, dábelská kóta 666! Miluji celé Česko, s mým Michalem jsme si před lety zamilovali Máchův kraj, okolí Máchova jezera, Kokořínsko, a proto jsme si tam pořídili dvě stovky let starou roubenku, kde trávíme všechnu volnou dobu. Kvůli své profesi naježdím měsíčně stovky kilometrů, ale ze všech krásných měst znám většinou jen divadelní šatnu či divadelní sál. Většinou není moc času podívat se po okolí.

V roce 2007 jste uzavřel registrované partnerství s dabérem a hercem Michalem Jagelkou. Jak těžké to pro vás bylo v české společnosti, která mnohdy umí být netolerantní? Setkáváte se někdy s nepochopením?
Měli jsme oba to štěstí, že se pohybujeme v takové společnosti, která to neřeší. Horší to měli třeba má rodičové na malém městě, tam jim to občas někdo předhodil. Pokud se ale někdo v roce 2020 pozastaví nad

tím, že někdo žije s mužem či se ženou, nezlobte se na mě za ten výraz, ale je to hlupák. Ta doba, kdy byli gayové a lesbičky posílání k lékaři a léčení elektrošoky, už je díkybohu pryč. A pokud to někomu vadí? Tak ať!

Jací jste podle vás jako Češi?
Tak to je krásná otázka. Ale těžká. Jsme šikovní, vynalézaví, pilní, ale dokážeme být i pořádně „vyčůraní“. A možná si málo věříme.

S Michalem Jagelkou jste si koupili chalupu na Kokořínsku, kde trávíte spoustu času. Co tam nejraději děláte?
Letos je to už deset let, co naši chaloupku máme. Kdo chalupu má, tak ví, kolik práce je nejen při její údržbě, ale i na zahradě. Takže si představte, že třeba zmíněné Máchovo jezero, které máme pár kilometrů cestou lesem, jsme první viděli až vloni! Ale užíváme si i klidu, Michal něco dobrého uvaří, já se rýpu v záhonech a letos nás čeká něco úplně nového. Poté, co nás po osmnácti letech opustili naši barmští kocourci, pořídili jsme si štěně vipeta. Tobisek se právě dostává do puberty, takže o zábavu máme postaráno.

Jezdíte prý rád vlaky, je to tak?
Vlaky miluji už od mala. Když jsme se chtěli jít někam s tátou a s bráchou projít, žadonil jsem, abychom šli na chodovské vlakové nádraží. Tam jsem prostál hodiny a sledoval příjíždějící rychlíky i lokálky. To mi zůstalo dodnes. Nikdy jsem navíc neměl řidičák, prostě jsem si ho v oněch osmnácti nestihl udělat a pak už jsem se k tomu nedostal. Jsem asi rarita. Pokud tedy někam jedu za prací a ono město je na výhodné trase, jedu stoprocentně vlakem. Jen je mi trochu líto, že když domoderuji, už nemám šanci se vlakem vrátit. Ať z ostravského, či z brněnského sběru. Chtělo by to nějaký večerní rychlík, co vy na to?

Před třemi lety jste si sáhl na dno, vyhořel jste. Že už si potřebujete vydechnout, jste si uvědomil ve vlaku. Jak to tehdy bylo?
To máte přesné informace. Vlak je totiž ideální místo pro relaxaci, pro práci, často si s sebou vezmu něco, co potřebuji udělat, vyřídit, a pak se přistihnu, že tři hodiny jen tak zírám z okna a prohlížím si krásy české krajiny.

Co vám tato mezní zkušenost přinesla? Přišel jste „díky“ tomu na něco zásadního? Změnil jste se?
O téhle zkušenosti jsme společně s psychiatrem Radkinem Honzákem a publicistkou Agátou Pilátovou napsali knihu Vyhořet může každý. Takže teď odpovím jako správný obchodník: přečtěte si ji.

Jaký máte recept na úspěch?
Ten kdybych znal! Odpovím ale citátem, kterým se celý život řídím: Možná to nevyjde, ale s tím se smírím spíš než s tím, že jsem to vůbec nezkusil. Zatím se mi to vždycky vyplatilo.

Text: Barbora Vojtová
Foto: Radek Vebr

MÁM K JÍDLU CIT

Julius Kováč se stal na chvíli známým, když letos vystoupil v populární kuchařské soutěži MasterChef Česko. Bývalý řidič autobusů Arrivy se do dalšího kola nedostal, ale než zkoušet štěstí znovu, radši si přeje mít svůj vlastní traktor.

Na setkání s řidičem autobusu vyrazíme stylově vlakem. Před nádražím v Berouně na nás čeká bodrý chlapík v černém svetru a s úsměvem od ucha k uchu. Naloží nás do bílého SUV a veze domů. „To byste se pěšky pěkně prošli, tahle silnice je nekonečná,“ usmívá se za volantem jednačtyřicetiletý Julius Kováč. „Prarodiče pocházejí z Maďarska, ale táta i já jsme se narodili v Berouně. Původní jméno jsme později počeštili z Kovács na Kováč,“ vysvětluje své kořeny Julius, kterému všichni říkají Jula. Ve středočeském městě žije se svojí partnerkou a její dcerkou v bytě, který zdědil po prarodičích z matčiny strany. Každopádně přiznává, že v Berouně nikdy bydlet nechtěl. „Ale je to naše a to je důležité. Jsme tady už třetím rokem,“ vypráví Julius.

Na období, kdy byt přestavoval, vzpomíná s povzdechem v hlase. „Přišel jsem z práce o půl deváté, pracoval na bytě do půlnoci

a o půl páté už jsem zase vstával na šichtu,“ vypráví vyučený zedník, který si při rekonstrukci vše kromě elektřiny zvládl udělat sám.

Ráno školáci, večer kluci s kytkou

Jak se dostal k řízení autobusu? „Máma mě inspirovala vařením a táta zase řízením velkých vozů. Dali mi do života skvělý základ,“ říká Julius. Po vyučení jezdil osm let kamionem po zahraničí, stejnou dobu v Česku a poté vyměnil kamion za zájezdový autobus, v němž strávil další čtyři roky. Jednou se o něm jeho otec zmínil u piva a chvíli nato spadla Juliovi do klína nabídka na linkový autobus pro společnost Arriva. Kováč mladší nejdříve odmítl, ale po schůzce ve firmě si nakonec řekl, že to zkusí. „Má to něco do sebe. Ráno vezete školáky, zpátky babičky s nákupem – s těmi je největší sranda! Pak si dáte oběd a ve dvě už

zase rozvážíte školáky zpět domů. Okolo půl čtvrté jezdí lidé z práce a vojáci a večer zase kluci s kytkou a holky v šatech na rande,“ popisuje svůj pracovní den řidiče. „Začínal jsem v 5:10 z Hořovic a končil v 19:30. Denně jsem najezdil 250 kilometrů,“ doplňuje Julius, který aktuálně kvůli zdravotním problémům dočasně přerušil práci.



„Měl jsem jeden svůj autobus, ve kterém jsem měl vždy pořádek, a lidé to věděli, takže se nikdo neopovážil zakousnout si housku se salámem,“ směje se řidič. Na neukázněné cestující používal efektivní strategii – buď bude po mém, nebo zase po mém –, ale prý měl štěstí na ty slušné a vše víceméně řešil s úsměvem. „Když si v autobuse přeje jenom někdo otevřel krabičku s jídlem, zastavil jsem a řekl mu, že má vystoupit, sníst si to venku a že my na něj rádi počkáme. A bylo po problému,“ směje se Julius. Zároveň přiznává, že by sice toužil po tom, aby jednou dostal úplně nový autobus, ale hned poté to dementuje, protože by prý musel lidem rozdávat pantofle, než by vůbec do autobusu nastoupili.

Vyřazení mě mrzelo

Od dětství koukal mámě pod ruce, když vařila. V deseti letech začal vařit sám. „Od mládí mám k jídlu cit,“ říká o sobě s nadsázkou Julius, který si peče doma i svůj chleba a housky. Zlomová fáze v rámci jeho kulinárních výkonů nastala, když mu kolegové v práci řekli, aby se přihlásil do



kuchařské soutěže MasterChef Česko.

„V práci jsem měl skvělou partu. Jednou za půl roku jsme grilovali prase a já se o to celé staral. To oni přišli s myšlenkou, abych šel do soutěže. Navíc jsem docela bavič, což se mohlo při castingu hodit. Ovšem pustil jsem to tehdy z hlavy,“ vzpomíná. „Až jednou na mě v mobilu vyskočil banner nabádající k přihlášení, tak jsem to ze zvědavosti zkusil,“ dodává Julius. Prý se musel chytit dvou regálů v obchodním domě ve Vrchlabí, kde byl v tu dobu na dovolené, když mu z televize zavolali, že postupuje do dalšího kola. Dostal se tedy do top 60 a 20. září se natáčelo. Do užšího výběru už ale nepostoupil. „Mrzelo mě to, to přiznávám. Doufal jsem v další postup,“ povzdychne si pan Kováč, který kvůli tomu potom tři měsíce vůbec nevařil.

Ptám se, zda by si přál zúčastnit se soutěže ještě jednou. Váhá. „Spíš bych si přál mít svůj vlastní traktor, s nímž bych jezdil na soutěže – traktoriády,“ vypráví zasněně Julius, který má ve sklepě asi 50 modelů malých traktůrků. „Ovšem musel by to být jedině červený Zetor,“ doplňuje s typickým úsměvem.



Moje oblíbené jídlo

Vepřová krkvice s cibulovou omáčkou a máslovými bramborami

Suroviny:

vepřová krkvice
olej
sušený tymián
brambory
máslo
oblíbené bylinky
šalotka
cukr
černé pivo
bílá cibule
hrubá mouka
mletá sladká paprika
sůl a pepř

Postup:

Vepřovou krkvičku nakrájíme na silnější plátky, osolíme, opepříme a lehce posypeme tymiánem. Na rozpáleném oleji na pánvi necháme maso zatáhnout. Poté plátky masa vložíme do trouby předehřáté na 180 °C a necháme je dopéct ještě dalších cca 20 minut. Mezitím si oloupeme brambory, které v osolené vodě do měkka uvaříme a poté z nich slijeme vodu. Brambory rozštoucháme společně s máslem, do něhož nasekáme oblíbené bylinky. Do štávy, která zbyla na pánvi po masu, nakrájíme na jemno dvě šalotky, přidáme cukr, který necháme jemně zkaramelizovat, poté přilijeme trochu černého piva. Vše povaříme, přidáme plátek másla a necháme sos zredukovat. Oloupeme bílou cibuli a nakrájíme ji na kolečka. Ta poté obalíme ve směsi hrubé mouky, soli a mleté papriky a osmažíme v oleji na pánvi či v malém hrnci. Maso a brambory servírujeme ozdobené cibulovými kroužky. Můžeme doplnit o salát z kukuřice či domácí dresink.

Salát z kukuřice

Suroviny:

1 plechovka kukuřice
domácí majonéza
prolisovaný česnek dle chuti
sůl a pepř

Postup:

Slijeme nálev a kukuřici promícháme s ostatními ingrediencemi. Necháme odležet v lednici a podáváme jako přílohu ke grilovaným pokrmům.

Domácí dresink

Suroviny:

1 velký bílý jogurt
1 lžice bylinkové soli
šťáva z ½ citronu
prolisovaný česnek dle chuti
cukr dle chuti

Postup:

Vše důkladně promícháme a necháme odležet v lednici. Servírujeme společně s masem či salátem.



Bambusový vlak zvaný Nori

Text: Tomáš Wehle
Foto: iStock

BAMBUSOVÝ VLAK

Na severozápadě Kambodži, nedaleko thajských hranic, leží dvoustetisícové město Battambang. Turisté sem nejčastěji míří ze starobylého chrámového komplexu Angkor Vat plavbou přes jezero Tonlé Sap. Kromě několika náboženských památek v okolí vyhledávají třeba i jeskyni, jež sloužila jako popraviště Rudým Khmerům, anebo nori – bambusový vlak.

Improvizované „vláčky“ slouží k přepravě lidí i zboží. Plochá bambusová platforma na kolech, poháněná malým motorem z motorky či traktoru a jezdící po kolejích, pojme až šest cestujících. Tento relikv z krvavého režimu Rudých Khmerů používali místní obyvatelé, protože železnice byla v sedmdesátých letech během občanské války opuštěná a přestala se využívat. Dnes je to vyhledávaná atrakce pro cestovatele, kteří chtějí zažít svéráznou hrbolatou jízdu krajinou u Battambaru. Nutno podotknout, že ne všichni jsou ve finále nadšení. Mnozí označují projížďku po opuštěné trati za past na turisty. Vyjíždka vláčkem, „uhánějícím“ rychlostí až 50 kilometrů v hodině, většinou ovšem pomaleji, trvá asi půl hodiny a v průměru ji řidiči nabízejí za pět amerických dolarů na osobu. Jak dlouho tomu tak bude, je ale ve hvězdách. Už několik let se hovoří o tom, že by bambusové vlaky měly kvůli modernizaci železnice vystřídat klasické soupravy.



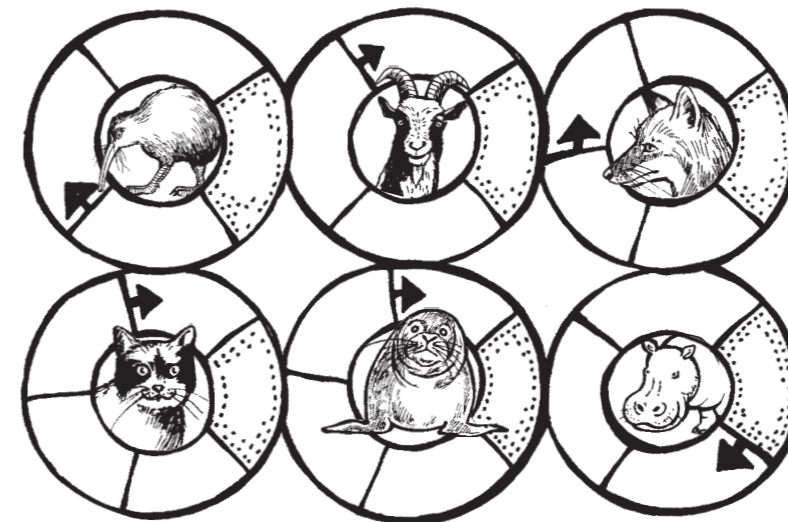
Battambang

Jak se dorozumět na Plzeňsku

Zaměstnanci Arrivy z Plzně nebo Klatov budou pojímům níže rozumět, ovšem lidé třeba už z Prahy nebo Liberce mohou mít problémy. Plzeňská mluva, spadající do jihozápadočeského nářečí, je totiž někdy od spisovné, hovorové či obecné češtiny hodně odlišná. Tak třeba bramboráku tam říkají vošouch (tajenka kruhovky) a blok nazývají trhačka (tajenka popletených přirovnání), kolíček na prádlo je kulík, vlasec má pro ostatní Čechy záhadný název saturna, pro zmetka či malé zlobidlo výraz paňár... A je toho pochopitelně ještě víc: nůžky – ŽÍNOKY, pootevřít – VŘÍTSTENA, všet – VJÁPOŠET (srovnejte správně slabiky), toto – tuto, kdy – dypa...

KRUHOVKA

Správně pojmenujte zvíře uvnitř kruhu a pak jeho jméno napište do políček po obvodu obrázku. Začněte v políčku označeném šipkou. Tajenka je ukrytá v zabarvených políčkách.



1. Slepič jako K - kulík v plotě A - koláč v peci T - krátek	2. Pilný jako H - horninová R - ročelka A - roš v kotěchu	3. Nervózní jako L - vrabec v hrsti Í - dříví v lese H - sánky v ledě
---	--	--

4. Mlsný jako H - kostelní myš A - kosa M - jelen v říži	5. Zbabělý jako Č - skunk I - hruška v poli N - síra v mudlích	6. Druží jako P - nobrefená huda A - slepice K - opice
---	---	---

7. Slušný jako L - generál v bitvě A - prase K - holub na střeše	<table border="1"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7							
1	2	3	4	5	6	7									

POPLETENÁ PŘIROVNÁNÍ

Vyberte správný konec přirovnání, písmeno PŘED ním запиšte podle čísla do tabulky a budete mít jasno.

NEMLUVTE ZA JÍZDY S ŘIDIČEM



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POMŮCKA: IRA, TEKA ULNY	NEŠVAR	OTÁČIVÝ	KORYŠ	NÁZEV ZNAČKY DUSÍKU	SŮL ODVOZENÁ Z KYANO- VODÍKU	*	OBUV	NEJVYŠŠÍ KARTA	ČI	POŠKOZENÍ STROMŮ ZVĚŘÍ	*	RYCHLÁ PROUDĚNÍ VZDUCHU BYTEM	POPĚVEK	OZVĚNY	SOSNOVÝ	KMET
SEVERO-AMERICKÁ SELMA						JMÉNO PĚVCE BLACHUTA					CHUDINA					
ALKANY						ČESKÉ MĚSTO LOKETNÍ KOSTI					HŘMOT ANGLICKÝ ŠLECHTIC					
CHUTNÝ NÁPOJ				3. DÍL TAJENKY DOMÁCKÝ OLDRICH									AMERICKÝ PAPOUŠEK ČLOVĚK			
INICIÁLY REŽISERA ČINCERY			ANGLICKY „POUZE“ OKAMŽITÉ					ZRNÍ URČENÉ K SETI						ANGLICKY „NEBO“ OVNOUTI		
ZÁKLAD UMĚLYCH BARVIV										ATOUS- KOVĚ						
1. DÍL TAJENKY											*	2. DÍL TAJENKY TVRDÝ BONBON				
*	MATERIÁL Z KMENŮ STROMŮ	NUŽE ZÍSKAT			STADIUM	ÚDER NOHOU					VLASTNÍ RYBÁM LIHOVINA				MAJÍCÍ PLOCHU JEDEN AR	ZPĚVNÝ PTÁK
TENTO DEN							HODNĚ	*	SPZ KOLÍNA ASIJSKÝ STROM			NÁPOR TRNITÝ STROM				
NÁSTUPO- VÝ TVAR				VRCHOLNÝ FÁZE MĚSICE				DÁMSKÝ KLOBOUK ZDRHO- VADLO					JMÉNO PROZAÍKA LEVINA DRŽADLA			
INICIÁLY PROZAÍKA BASSE			4. DÍL TAJENKY TAHLE												OSOBNÍ ZÁJMENO ZNAČKA HLINÍKU	
VYHŘÍ- VÁNÍ						VÝKLENEK										NAŘÍKAVÁ
PŘÍTOK VLTAVY						PROTKLAD										ODĚV SOUDCŮ

Správné řešení tajenky v minulém čísle: ZLÍN, LIBEREC, RAKOVNÍK, TANVALD, RUMBURK. Výhercem je Zdeněk Krejča z Příbrami. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. května 2020. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží dárkovou sadu Arriva.



SPOUŠTÍME
INTRANET PRO VŠECHNY ZAMĚSTNANCE

ARRIVANET.CZ

Chcete mít informace z první ruky?
Vše naleznete na novém Arrivanetu!
Dozvíte se i o aktuálních opatřeních ve spojitosti s COVID-19.

Jak se přihlásit?

Zadejte ve vašem mobilu nebo PC: www.arrivanet.cz

- 1) Vyberte svoji společnost
- 2) Zadejte své osobní číslo
- 3) Zadejte část svého rodného čísla za lomítkem (3-4 číslice) jako PIN



V případě problémů s přihlášením se obraťte na podpora@arrivanet.cz
Arrivanet je v testovacím režimu, obsah bude postupně doplňován



světluška
svítíme ve tmě

ROZSVIŽTE TO S NÁMI!

Pomozte těžce zrakově postiženým
na jejich cestě k samostatnosti.

Pošlete **DMS SVETLUSKA 60** na číslo **87 777**
nebo nás podpořte na **www.svetluska.net**

Hlavní
partner:

— ORIGINAL —
HERBADENT
— SINCE 1897 —


Zřizovatel
a mediální partner:

 **Český rozhlas**

Mediální
partner:

 **Česká televize**

Poradatel:

 **Nadační fond
Českého rozhlasu**