

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2021

ARRIVA
V AKCI
OČKOVÁNÍ
str. 18–19

Tip na výlet:

Kolem trati R14 str. 20–23

Téma čísla:

Dobrá práce str. 10–12

ARREVUE

1/2021



Historie autobusů

Opravdový rozvoj autobusové dopravy v českých zemích začal až po druhé světové válce, a to i díky tomu, že se koncern Škoda pustil do výroby autobusů.

6–9



Cílová stanice Arriva

Po celé republice zaměstnáváme na různých pozicích přes tři tisíce lidí. Ti jsou s prací pro nás spokojeni, jak vyplývá z nejnovějšího průzkumu.

10–12



Emil Kania

„Po první směně jsem mohl nechat doma vyprat kalhoty,“ říká mistr strojevodoucích Emil Kania. A že má na co vzpomínat – strojevodoucího dělal více než třicet let.

14–15



Očkování

„Pokud lidé nemají zdravotní komplikace, které vylučují jakoukoliv vakcinaci, považují za sobectví, když se v této situaci nenaocují,“ tvrdí viroložka Ruth Tachezy.

18–19



Výlety kolem R14

Nejromantičtější řeka v Česku, čedičová skála z pohádky, obora se zubry nebo údolí s betlémy a orlojem. Zveďte vás na jedinečná výletní místa kolem linky R14.

20–23



Milí kolegové,

je za námi rok plný změn, omezení a okamžiků, které bychom si dříve nedokázali ani představit. Přes to všechno jsme zvládli řadu nových projektů, na konci loňského roku třeba bez potíží rozjet naše vlaky mezi Libercem, Pardubicemi a Ústím nad Labem. S novým rokem jsme přestěhovali autobusy z Valašských Klobouků do Zlína. V nelehké době se nám to i díky vám povedlo.

Jsou před námi další výzvy, kromě rozvoje naší firmy třeba i povinné a pravidelné testování, jemuž věnujeme hodně energie a prostředků. Zároveň děláme všechno pro to, abychom přesvědčili příslušné úřady o zařazení zaměstnanců v dopravě do prioritních skupin pro očkování, které má podle mého smysl pro návrat do obvyklých kolejí.

Potěšily mě výsledky zaměstnaneckého průzkumu. Jsem moc rád, že jste v Arrivě spokojenější a že práci pro nás vnímáte jako smysluplnou. Při srovnání s předchozím průzkumem z roku 2018 jsou výsledky lepší. Přesto chceme vaši spokojenost dál zvyšovat a podmínky pro práci zlepšovat, protože spokojený zaměstnanec odvádí dobrou práci a námi poskytované služby mohou díky tomu v konkurenci obstát. Jen tak o nás budou mít objednatelé zájem a můžeme se rozvíjet.

A ještě jedna moje radost. I přes všechna omezení najezdily naše autobusy v loňském roce rekordních 87,5 milionu kilometrů, což je zhruba vzdálenost ze Země na Venuši a zpět. Vlaky ujely přes pět milionů kilometrů – kdybyste v nich jezdili nepřetržitě, 130krát byste s nimi objeli rovník.

Buďte zdraví.

Daniel Adamka

generální ředitel skupiny Arriva



Text: Tomáš Wehle
Foto: Lukáš Oujeský

JAN SCHÖDLBAUER

Obchodní ředitel společnosti Arriva vlaky

„V Arrivě je obrovské množství lidí, kteří firmou žijí,“ říká nový obchodní ředitel společnosti Arriva vlaky Jan Schödlbauer.

Máte pod palcem zákaznické centrum Arrivy, donedávna celou zákaznickou péči. Kromě operátorů jste zastřešovali i průvodčí a pokladní. Proč jste se rozhodl změnit místo?

Neřekl bych, že jsem se rozhodl. Měnili jsme ve firmě organizační strukturu, a tak jsem dostal šanci věnovat se více obchodu. Zákaznické centrum mi ale zůstalo a průvodčí si už na denní bázi řeší kolega Tomáš Vrba.

Co máte ve své pozici na starosti?

V současnosti hlavně tvorbu cen pro odbavovací systémy a naše zákaznické centrum, díky kterému prodáváme jízdenky na našich prodejních místech se vzdálenou obsluhou i komunikujeme s klienty celé skupiny Arriva v Česku. Nezřídka navazujeme spolupráci s novými partnery, připravujeme obchodní spolupráci na projektech pro další zlepšování našich služeb. Jednání s partnery mě hodně baví, třeba u rozjezdů nových linek. Je to tvoření něčeho nového.

Kolegům ze zákaznického centra musím poděkovat. Máme za sebou velké rozjezdy vlakových i autobusových projektů a kolegyně i jeden kolega jsou vždy připraveni na lince k řešení veškerých dotazů, příjemných i nepříjemných. Vyžaduje to obrovské nasazení a srdce pro Arrivu. Tohle platí rovněž pro ostatní profese, třeba průvodčí i pokladní. Ve firmě je obrovské množství lidí, kteří takoví jsou a kterým jde o spokojeného zákazníka na prvním místě.

Co nejzajímavějšího aktuálně řešíte?

Zajímavý je každý den. Nedá se říct, že by bylo jedno téma důležitější nebo vysloveně zajímavější než jiné. Řešíme teď aktivně několik nápadů, jak udělat cestování pro naše klienty ještě příjemnější, jejich obsah ale zatím nechci prozrazovat. Doslova kompasem v tomto směřování je kontinuální zpětná vazba od cestujících, kterou dostávám právě prostřednictvím zákaznického centra. Díky tomu vidím, co klienty těší i trápí. Nejdůležitější věci mi vždy v podstatě ihned telefonuje moje

nejdůležitější pravá ruka, koordinátorka call centra Jitka Hudečková.

Náplní vaší práce je rovněž cenotvorba. Co si pod tím konkrétně představíte?

Cenotvorba je dnes složitější odvětví, než bývalo, nejde jen o přiřazení ceny k patřičné kilometrické vzdálenosti, ale vstupují sem aspekty jako sezonnost, konkurence či poptávka. Takže je to obsáhlá, mnohdy až laboratorní práce, vychytat všechny jevy pro různé kombinace stanic a zastávek. Na našich linkách jich máme kolem dvou stovek.

Zřejmě nejsledovanější změnou letošního roku na železnici je nástup společnosti Arriva vlaky na rychlíky linky R14 z Liberce do Ústí nad Labem a Pardubic. Jak se vám na ní daří?

Rozjela se dobře. I nepřátelé liberalizace na železnici, kteří nám úplně nepřáli, museli hned první den provozu uznat, že jsme přinesli na obě části linky R14 novou kvalitu, čistotu, pohodlná vozidla i usměvavý a vlídný personál.

Státní podnik Cendis od prosince zavedl takzvaný systém jednotného tarifu, který pasažérům umožňuje cestovat na jednu jízdenku s různými dopravními společnostmi. Jak se Arrivě podařilo implementovat jízdenku OneTicket do vlastního systému?

Dobře. Osobně si vážím spolupráce s týmem, který státní jednotný tarif připravoval. Ve finále příprav jsme jednali i během nočních hodin a vše důležité se na všech stranách povedlo včas. Doteď jsme prostřednictvím pravidelných porad v kontaktu a systém se vylepšuje.

Jaké plány má Arriva na železnici? Připravujete v tomto roce – opět jistě těžkém a nejistém – nějaké akvizice?

Díky tomu, jaké lidi máme, máme i obrovský potenciál k rozvoji. Arriva bez přestávký sleduje nové možnosti na trhu a samozřejmě se bude účastnit zajímavých soutěží a ráda nabídne své znalosti, spolehlivost i služby dalším cestujícím. Rozhodně neusínáme na vavřínech, když se nám něco povede. Neustále pracujeme na zlepšení všech procesů, které je potřeba takřka vyvíjet.

Jak jste se dostal k železnici?

Už odmalička mě osobní doprava bavila, hlavně na kolejích, ale i po silnici. Bylo jasné, že i studia nasměřuji nejprve na dopravní průmyslovku, pak na pardubickou dopravní fakultu. Nikdy jsem v jiném oboru nepracoval a věřím, že ani nebudu. Nicméně práci s autobusy a vlaky jsem potom střídal. Prošel jsem různé dopravce, u Arrivy jsem začínal před dvanácti lety právě s autobusy jako referent pravidelné osobní dopravy. Připravoval jsem jízdní řády a turnusy pro řidiče. V roce 2019 jsem se do skupiny vrátil už „na vláčky“.

Co děláte ve volném čase? Jste správný „šoton“ jako tolik lidí v Arrivě kolem vlaků?

Věnuji se především rodině, jezdíme na výlety do přírody, chodíme po horách. K dopravě rád využíváme i vlak. Mám také rád hudební divadlo, ale kvůli současné situaci jsem už asi rok nikde nebyl.

Na Zlínsku vyjelo 30 nových autobusů



Cesta k desetiletému provozování autobusových linek ve stotisícové aglomeraci Zlín se neobešla bez mezizastávky. Na celý loňský rok se autobusy Arrivo Morava zastavily ve Valašských Kloboukách, kde jsme dočasně působili, a nakonec se rozjely vzdušnou čarou o třicet kilometrů dál. Jezdit tady budou následujících deset let. Ve Zlínském kraji se 1. ledna rozjely v integrované dopravě dvě stovky nových autobusů, my jsme k tomuto počtu přispěli třiceti novými vozy. Deset autobusů v bílé barvě je značky Iveco Crossway LE a dvacet vozů od výrobce SOR. Všechny jsou klimatizované a nízkopodlažní s místem pro kočárek nebo vozíčkáře, což je kromě požadavku objednavatele i náš standard. Ve zlínské provozovně máme 69 autobusů obvyklé, 12metrové délky a provoz zajišťujeme na 38 linkách.

MHD v Kladně s větším komfortem a ekologií



Kladenská radnice nás vybrala jako provozovatele městské autobusové dopravy na dalších deset let. Pohodlné cestování budou i nadále zajišťovat nízkopodlažní autobusy, které už teď nasazujeme do provozu. Postupně budeme zvyšovat také počet klimatizovaných autobusů. Převážná část jich bude s ekologickým pohonem na zemní plyn. V září do kladenských ulic vyjedou na linku 610 z Tržnice do Záluží dva bezemisní elektrobuses. Další takové vozy chceme nasadit v příštím období i na linky 603 a 606. Město Kladno tím bude plnit závazek vycházející z evropské směrnice o městské dopravě s bezemisními vozidly. Všechny naše autobusy v tamní MHD budou v jednotném bílém provedení s červenými pruhy. Zachován bude také provoz předprodejních a informačních kanceláří ve městě.

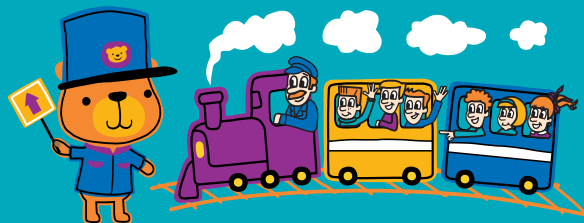
Vybrané spoje na Plzeňsku jen „na zavolání“



Plzeňský kraj spustil se změnou jízdních řádů posledního ledna i systém spojů na zavolání. Vybrané spoje, jejich části nebo zastávky provozujeme jen po předchozím objednání. Kraj totiž nechce, aby se rušily spoje kvůli nízké frekvenci v místech, kde není jiná alternativa dopravy, a proto přišel s tímto systémem. Funkčnost systému jsme zkusili na fiktivní lince v okolí Domažlic. Spoje na zavolání nebo předchozí objednání nejsou žádnou novinkou u nás ani ve světě. V prosinci 2003 začal se systémem v naší republice dopravce Audis Bus v oblasti Orlických hor, následně se rozjel třeba i v Milevsku. Zkušenosti s ním mají i na východě Čech, na jižní Moravě nebo v Libereckém kraji.

Oblíbené dětské jízdenky mají novou podobu

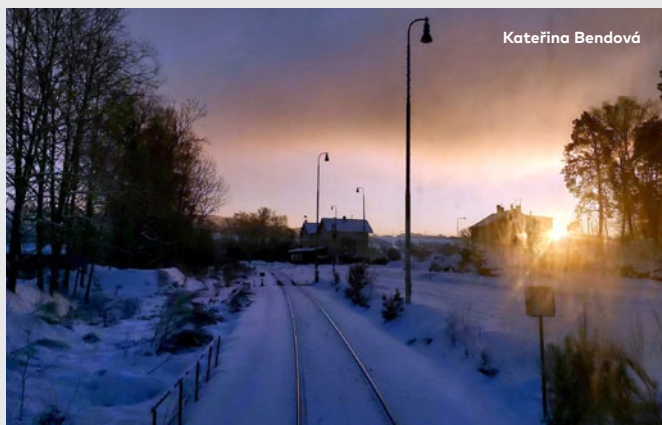
Dětská jízdenka



Naším vláčkem **arriváčkem** HURÁ NA VÝLET!

Před rokem jsme naše stevardy vybavili něčím, po čem jsme jako děti toužili úplně všichni. Mít vlastní jízdenku při cestě vlakem a hrdě ji pak ukázat průvodčímu při kontrole. Po roce se obrázky okoukaly, a tak byl čas na změnu. Dali jsme hlavy dohromady a připravili nové dětské jízdenky, protože by byla škoda zapomínat na naše nejmenší cestovatele, když je většina jízdenek elektronická. Dětskou jízdenku dostanete u stevardů nebo v pokladnách.

Nová linka R14 očima našich průvodčích



V neděli 13. prosince loňského roku vyjely naše vlaky na rychlíkové lince R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice, kde budeme následujících sedm let zajišťovat jejich provoz. Cestující vozíme vlaky, které znají z našich rychlíků z Prahy do Tanvaldu, Českých Budějovic, Kladna nebo z trasy Kolín–Šluknov. Naše průvodčí jsme nedávno požádali o zaslání fotografií z jejich cest na této lince. Spolu se strojvedoucími jsou to právě oni, kdo zažívají nejkrásnější východy a západy slunce, vydatné nadílky sněhu nebo kouzelné výhledy za okny. Nejpovedenější snímky zde představujeme a jejich autorům posíláme malý dárek.



2020 ve 20 číslech

Rok s vůní dezinfekce, nových autobusů a rychlíků



87 586 560 kilometrů ujely naše autobusy.

30 000 000 korun jsme zaplatili za ozonery, dezinfekce, roušky, rukavice, vitamíny.

5 200 000 kilometrů ujely naše vlaky.

4 859 324 spojů jsme vypravili.

348 000 metrů jízdenek vytiskly naše strojky na Mladoboleslavsku.

244 361 korun jsme darovali sdružení Asistence na pomoc postiženým.

200 000 karamelových sušenek jsme rozdali cestujícím ve vlacích.

28 000 litrů dezinfekce jsme spotřebovali na čištění vozů a našich prostor.

3 797 spojů jsme v pracovní den v červnu zajišťovali v Plzeňském kraji.

417 nových, nízkopodlažních a klimatizovaných autobusů jsme nakoupili.

315 nových autobusů jsme nakoupili pro Plzeňský kraj.

307 zpráv o změnách a uzavírkách jsme zveřejnili na našem webu.

134 cestujících převezou naše kapacitní autobusy MAN z Černého Mostu do Počernic.

62 novinek a článků o dění v Arrivě jsme zveřejnili na našem webu.

53 nových autobusů Crossway vyjelo ve středních Čechách.

37 ozonerů jsme nakoupili pro očistu našich vozů a prostor.

36 rychlíků vypravíme v pracovní den na lince R14 z Liberce do Pardubic a Ústí nad Labem.

28 nových autobusů na CNG jsme rozjeli na Kladensku.

13 operátorek a operátorů pracuje v našem zákaznickém centru.

12 autobusů Scania jezdí pro městskou hromadnou dopravu v Kladně.

HISTORIE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Text: Jan Markovič

Foto: Wikimedia Commons



Autobusy měly v českých zemích těžké začátky. Dnes jsou nejrozšířenější hromadnou dopravou u nás. Věděli jste třeba, že za Škodu 706 RTO, náš asi nejkrásnější autobus, dnes sběratelé platí i pět milionů korun?





Dolů prudkou Nerudovou ulicí v Praze se nekontrolovatelně řítí polootevřený omnibus. Několik cestujících na palubě volá o pomoc, kolemjdoucí trnou. Zkušený řidič Josef Vaigl ví, že pokud něco neudělá, dopadne to někde dole na Malostranském náměstí tragicky. Jeho vozu totiž praskl hnací řetěz a slabé brzdy nezvládnou rozjetý stroj zastavit. Rychlost stoupá, ale Vaigl reaguje rychle a chytře. Vší silou strhne řízení proti vysokému chodníku a kola začnou drhnout o obrubník. Následuje lomoz, zápach spálené



gumy a po asi 50 metrech, u Thunovského paláce, omnibus konečně stojí. Nikomu se nic nestalo. Je chladné dopoledne 17. listopadu 1909 a tato dopravní nehoda – poslední v sérii mnoha – znamená konec první autobusové linky v Praze. A to se otevřela teprve 7. března předchozího roku! Začátky autobusové dopravy na našem území nebyly právě ideální. Pokud vynecháme vůbec první doloženou linku, kterou provozoval jistý soukromník mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Horní Čeladnou a o níž se toho mnoho jiného neví, bylo právě otevření autobusového spojení mezi Malou Stranou a Hradčany důležitým začátkem autobusů u nás. Linka, vedoucí z Malostranského náměstí Nerudovou ulicí k Pražskému hradu, dále

přes Loretánské náměstí až na Pohořelec, byla drsnou zkouškou ohněm, kterou autobusy neustály. I když se už v únoru 1907 za špatného počasí testovaly schopnosti omnibusů, každodenní vyjíždění a zase sjíždění prudkého kopce si vybralo svou daň. Na lince fungovaly čtyři stroje od známých výrobců Fiat nebo Ariès, ale spíš v uvozovkách. Byly dny, kdy nevyjel ani jediný. Prostě proto, že byly všechny porouchané. Není proto divu, že veřejnost a stejně tak pražská radnice neměly k novému způsobu dopravy důvěru. Zatímco vlaky, tramvaje nebo třeba lanové dráhy začaly svou historii psát už v 19. století, autobusy byly něco zcela nového, nevyzkoušeného. Tehdy se



jim ještě říkalo omnibusy, s odkazem na velkokapacitní koňmi tažené kočáry, které jim předcházely. Spojením s automobilem se později přešlo na označení autobus.

Těžké chvíle po válce

Příznivci autobusů se ale nevzdávali, jakkoliv měli před sebou ještě dlouhou cestu. Už v roce 1912 si bohatý mělnický podnikatel, který se musel pravidelně pohybovat mezi svým rodným městem a dnešním náměstím Republiky v Praze, splnil svůj sen. Zprovoznil linku z centra Prahy přes Karlín a Dáblice až do Mělníka. Radost mu překazila až první světová válka, která přišla o dva roky později.

1907



První soukromá autobusová doprava

1908



První autobusová linka v Praze

1912



Druhá autobusová linka v Praze

1925



První poválečná linka v Praze

1938



Praga NDO

1947



Škoda 706 RO

1956



Škoda 706 RTO

1964



Karosa ŠM 11

1974



Karosa B 731

2006



Vývoj vodíkového autobusu

2018



První plně elektrifikovaná MHD (Hranice)



Karosa ŠM 11

S nastolením první republiky plány na autobusovou dopravu v Československu znovu ožily. Praha ale dlouho nevěděla, jak ji provozovat. Vznikla Autodopravní akciová společnost, ale po třech letech neúspěšných příprav, při nichž vyjelo maximálně zkušební vozy, se konečně v roce 1925 podařilo rozšířovat první autobusovou linku, kterou provozovaly Elektrické podniky, ideový předchůdce dnešního dopravního podniku. Šlo o linku A z Prahy do Záběhlíc.



V rámci rozšíření metropole na takzvanou Velkou Prahu, díky čemuž se vesnice staly městskými čtvrtěmi, bylo jasné, že tak velké území není možné snadno obsáhnout jen tramvajemi. Autobusové linky začaly rychle přibývat. Už v květnu 1926 fungoval spoj z Bubenče do Přední Kopaniny, jezdil pětkrát denně každým směrem. O rok později se jezdilo do Horoměřic, Stanic a Únětic. To už měla Praha dvanáct autobusů na šesti linkách. Na konci dvacátých let dostala koncesi na provozování autobusů i obec Stodůlky. Její vozy jezdily třeba do Radlic, Jinonic, Motola, Košíř, na Bulovku, do Řeporyjí či na Ořech. Nejdál dojely až na Mořinu nedaleko Karlštejna.

Slavné RO, ještě slavnější RTO

Opravdový rozvoj autobusové dopravy v českých zemích začal až po druhé světové

válce, a to i díky tomu, že se koncern Škoda pustil do jejich výroby. Šel přitom cenově nejméně nákladnou cestou, což bylo ve válku zdecimované zemi logické. Jako základ použil nákladní automobil Škoda 706 R, který navazoval na předválečný těžký užitkový vůz. Autobus měl kvůli tomu takzvanou trambusovou karoserii, kdy řidič seděl nad předními koly a motor měl vpravo přímo vedle sebe. Do vozu, dlouhého téměř 10,7 metru, se vešlo až 43 lidí. Autobus označený jako 706 RO vznikl v obrovském množství 13 tisíc kusů a doslova zaplavil Československo. Objevoval se nejen na delších trasách meziměstské dopravy, ale i v městské hromadné dopravě všech větších obcí, které ji využívaly. Navíc se dařilo tento stroj také exportovat, třeba do Turecka, Sýrie nebo až do Bolívie. Přestože nešlo o první tuzemský autobus (už před válkou jezdila v Brně Praga RND, která si zahrála ve filmu Hudba z Marsu z roku 1955), lze ho bezesporu považovat za jeden z nejdůležitějších.



Za nejkrásnější je možné bez delšího zaváhání označit jeho nástupce – model Škoda 706 RTO. Ten se vyráběl mezi lety 1956 až 1972. Autobus sice stále používal jako základ nákladní vůz, tentokrát novější

model 706 RT, ale vysokomýtská Karosa mu vtiskla nezapomenutelnou tvář. To díky oblé karoserii, chromové masce chladiče a kulatým světlometům, které dohromady autobusu propůjčovaly přívětivý výraz. Vzniklo mnoho variant pro městskou dopravu, meziměstskou i mezistátní. Stroj byl tak krásný, že se jeho speciální, luxusní verzi Československo pochlubilo na výstavě Expo 58 v Bruselu. Znamé jsou varianty Lux s rozšířenými okny až do střechy, díky čemuž vůz dostal nebývale prosvětlený interiér. K autobusu vznikl rovněž vlečný vůz pro další cestující, existovala také otevřená, vyhlídková verze. Celkem vzniklo 14 451 kusů. Dnes je Škoda 706 RTO ceněným veteránem mezi sběrateli. Za kus v dobrém stavu se platí i pět milionů korun.

V první polovině šedesátých let využila prosvětlující střešní okna z RTO nástupkyně jeho městské varianty, Karosa ŠM 11, která vznikla ve zhruba deseti tisících kusů. I ta se rozšířila do všech měst v Československu. Existovala ve více variantách, třeba jako kloubový autobus i trolejbus. Mezi nejdéle vyráběné autobusy se ale zařadila až její nástupkyně, Karosa B 731, která zůstala v produkci od roku 1974 až do roku 1996, tedy 22 let. Je to ten známý hranatý autobus, který ještě donedávna sloužil a v některých dopravních společnostech možná stále slouží.



Moderní plyn i elektrika

Doby autobusů, za kterými vlál modrý dým a které do kabiny pouštěly nezapomenutelný pach kouře ze svého motoru, jsou nenávratně pryč. Dnes v Česku jezdí autobusy, jež s těmi z minulosti nenesou srovnání a často už i místo nafty používají ekologičtější druhy paliva, třeba stlačený zemní plyn (CNG). Škoda dokonce ve spolupráci s Ústavem jaderného výzkumu v Řeži vyvinula hybridní autobus na vodíkový pohon nazvaný TriHyBus, šlo ale jen o prototyp. Mimochodem, Česko se do historie zapsalo i první plně elektrifikovanou MHD v Evropě, když v roce 2018 začalo v Hranicích jezdit šest elektrobusů. Arriva v Česku provozuje několik tisíc autobusů nejrůznějších značek, mezi jinými SOR, Karosa, Iveco, MAN, Setra nebo Volvo. Jsme největším autobusovým dopravcem v Česku a autobusy jsou i díky nám nejrozšířenějším způsobem hromadné dopravy. A i když se už zřejmě nikdy nevrátí na trasu z Malostranského náměstí na Pohořelec, s prudkou Nerudovou ulicí by současné stroje už určitě žádný problém neměly.

Text: Jan Matoušek
Foto: Arriva



CÍLOVÁ STANICE ARRIVA

Zaměstnanci u nás pracují rádi a chtějí i nadále

Řidič autobusu, strojvedoucí, stevard, dispečer nebo mechanik. Po celé republice zaměstnáváme na různých pozicích přes tři tisíce lidí. A ti jsou s prací pro nás spokojeni, jak vyplývá z nejnovějšího průzkumu.

Podmínky pro naše zaměstnance se oproti roku 2018 zlepšily. To je hlavní zjištění velkého zaměstnaneckého průzkumu, který v loňském roce pro Arrivu zpracovala agentura Ipsos. Přesto stále pracujeme na dalších pozitivních změnách. „Průzkumu se zúčastnilo 70 procent zaměstnanců, takže výsledky jsou opravdu relevantní a mají vypovídací hodnotu,“ oceňuje HR ředitelka Arrivy Lucia Kunešová s tím, že průzkum poskytuje vedení firmy důležitou zpětnou vazbu a informace.

Zákazník je pro všechny prioritou

„Samotný výsledek spokojenosti ovlivněný odpověďmi na všechny otázky, je 3,7 ze škály od 1 do 5, přičemž 5 je nejlepší. Je to tedy dobrý výsledek, který ale můžeme dále zlepšovat,“ dodává Kunešová a hned zmiňuje další pozitivní závěry, které z průzkumu vyšly. Například fakt, že zákazník je pro všechny prioritou, a tím pádem všichni také chtějí, aby byl se službami Arrivy co nejvíce spokojen. „Ve srovnání s rokem 2018, kdy se uskutečnil předchozí průzkum, se mi líbí také vysoká míra angažovanosti zaměstnanců. Jsou hrdí, že pracují pro naši společnost, a celkově jsou se svojí prací spokojeni a chtějí u nás zůstat a pracovat i nadále,“ doplňuje. Hrdost s prací pro nás vyjádřilo vloni 64 procent zaměstnanců, o 20 procent více než v roce 2018. Mimochodem, až 80 procent dotazovaných v průzkumu plánuje pro Arrivu pracovat i v příštích 12 měsících. Vysoké je rovněž procento těch, kteří by nás doporučili dále jako dobrého zaměstnavatele.

To potvrzují i samotní zaměstnanci. „Měla jsem původně v plánu jiného zaměstnavatele, ale jsem ráda, že jsem se rozhodla pro Arrivu,“ říká například jedna z vlakových průvodčích. „Není to práce pro každého, ale pokud by někdo hledal zaměstnání v tomto odvětví, Arrivu bych určitě doporučila,“ dodává. Podobně to vidí i další zaměstnanci, mimo jiné dispečer, řidič autobusu nebo projektový manažer. Až tři čtvrtiny respondentů berou svou práci v rámci Arrivy jako smyslupnou a důležitou, 70 procent z nich je s ní celkově spokojeno. To koneckonců potvrzují opět i odpovědi konkrétních zaměstnanců.

„Ano, vnímáme svou práci jako naprosto smyslupnou,“ shodují se řidič autobusu a dispečer. „Není to stereotypní práce. Každý den je jiný,“ doplňuje je jedna z průvodčích. Až 85 procent zaměstnanců je rovněž spokojeno s tím, že jejich znalosti



a dovednosti odpovídají pracovní náplni. Důležitý je pro ně také kolektiv, ve kterém pracují. Například 73 procent lidí odpovědělo, že se mohou na kolegy v týmu spolehnout, a 67 procent vnímá atmosféru a spolupráci v týmu jako dobrou. Avšak jen podle 57 procent oslovených jsou v jejich týmu správně nastavené priority a 63 procent účastníků průzkumu se domnívá, že mohou ve svém týmu předkládat vlastní nápady. Jako firma tedy

stále vidíme prostor, kde a co zlepšovat. Mnozí ze zaměstnanců pak vnímají ve spolupráci s kolegy určité zlepšení (od svého nástupu), minimálně v některých oblastech. „Zlepšení spolupráce v něčem ano, ale v něčem ne,“ potvrzuje jeden z řidičů. „Ne vždy je potřeba, aby do věci zasahovalo tolik lidí,“ zmiňuje jeden z dispečerů, přestože podle něj více myšlenek znamená často i lepší výsledek. V porovnání s rokem 2018 jsou tedy výsledky průzkumu spokojenosti výrazně pozitivnější. A změnu potvrzují rovněž zaměstnanci, kteří si pochvalují třeba zlepšení celkového přístupu k nim nebo fakt, že je firma více vidět. „Od začátku se Arriva stala poměrně velkým dravcem na dráze. Je až neuvěřitelné, kam všude už naše vlaky jezdí,“ dodává jedna z průvodčích na vlakových spojích.

Víme, kde se zlepšit

Už z předchozích odpovědí je zřejmé, že i přes výrazný posun máme stále prostor pro to se zlepšovat. A dokládají to také další čísla z průzkumu, která zmiňuje HR ředitelka Lucia Kunešová. Podle ní je to především jistá míra neinformovanosti zaměstnanců, nicméně i na tom už pracujeme. Důležité informace jsou dostupné na intranetu, jen je potřeba zajistit, aby o tom zaměstnanci věděli. „Také je dobré zdůraznit, že pokud mají zaměstnanci nějaký konkrétní podnět, stále platí adresa lepsiarrriva@arriva.cz, kam je mohou posílat,“ připomíná Kunešová. „Kde je dále prostor pro zlepšení, to je postoj našich nováčků a jejich zapracování do nové role, kde necítí dostatečnou podporu od nadřízených. Do role se dostávají pomaleji a není jim věnována dostatečná pozornost. Takže pro nás jednoznačný vzkaz,“ doplňuje HR ředitelka. Právě komunikaci mezi jednotlivými společnostmi skupiny Arriva, ale i se zmíněnými nováčky je nutné budovat. Ostatně jen 58 procent oslovených bere spolupráci s dalšími úseky jako dobrou. Z průzkumu vyplývají i jiné dílčí problémy. „Chybí mi více dopravních vzdělávacích školení, hlavně pro nastupující kolegy,“ podotýká jeden z průvodčích. Přestože až 80 procent zaměstnanců souhlasí s tím, že mají možnost účastnit se školení, některým určité možnosti schází. „Chybí mi třeba školení jízdy smyku,“ uvádí jeden z řidičů autobusu. Jiní by uvítali i více školení dálkově, protože současná pandemická situace hromadnému setkávání nepřeje.



Vedle toho vidí zaměstnanci rezervy v zázemí, tedy vodočivárnách, umývárkách či nocležnách (s nimi je spokojeno 51 procent zaměstnanců, s celkovými podmínkami na pracovišti 55 procent z nich), případně i ve větší reprezentativnosti oblečení. Na to už ale myslíme. „Víme, že máme mezery v oblasti pracovních podmínek a v zázemí pracovišť. I proto je nám jasné, kde se máme zlepšovat,“ předesílá odhodlaně Lucia Kunešová.

Navzdory výtkám ovšem zaměstnanci registrují, že se zázemí a obecně pracovní podmínky v poslední době zlepšily. „Plat, autobusy, zázemí,“ vypočítává řidič autobusu, co se podle něj zlepšilo od doby, kdy začal pro Arrivu jezdit. Ostatně i v průzkumu se o pracovních podmínkách vyjadřovali zaměstnanci pozitivněji než v roce 2018.

Oblastí, na které bude chtít vedení Arrivy v následujícím období také zapracovat, jsou inovace. I tento ukazatel se sice od posledního průzkumu zlepšil, přesto je viditelný prostor pro další inovativní kroky. Jde například o celospolečensky hojně diskutovanou oblast digitalizace. „Jedná se zejména o zjednodušování práce a nutnou elektronizaci procesů, používání zařízení, která nám automatizovaně poskytují určitá data a my je musíme správně využít,“ vysvětluje Kunešová. Ochotu „dělat věci jinak“ a větší otevřenost k inovacím zmiňuje jako prostor pro zlepšení i další zaměstnanec Arrivy.

Vyšší mzda a stravné přímo na účet

Změny pro zaměstnance ale nechystá pouze Arriva. Úpravy připravili i legislativní činitelé. Tou patrně nejvýznamnější je zrušení superhrubé mzdy (ta zahrnovala hrubou mzdu i sociální a zdravotní pojištění placené zaměstnavatelem) a s tím související změna daní. Daň se totiž bude nově odvádět pouze

z hrubé mzdy, přičemž sazba daně z příjmu pro fyzické osoby zůstala na 15 procentech. Jinými slovy to znamená úsporu na daních, a tedy i vyšší celkovou částku, kterou zaměstnanec dostane.

„Pokud je váš hrubý příjem 30 tisíc korun za měsíc a nemáte žádné děti, tak jste si v roce 2020 vydělali v čisté mzdě celkem 22 740 korun. V roce 2021 si oproti tomu díky zrušení superhrubé mzdy polepšíte přibližně o 1 700 korun,“ uvádí příklad Lucia Kunešová.

Sleva na poplatníka je ve výši 2 320 Kč měsíčně (27 840 Kč ročně). Další novinkou, která se objevila v daňovém balíčku, je stravenkový paušál. „Zaměstnanci, kteří dostávají stravenky, budou nově přímo do mzdy dostávat peníze v čistém jako příspěvek na jídlo,“ popisuje HR ředitelka Arrivy. A mění se i dovolená. Zaměstnanci uvidí zbývající počet dovolené v hodinách, nikoliv ve dnech. „Je to mnohem spravedlivější pro zaměstnance, kteří pracují v nerovnoměrně rozvržené pracovní době. Bude jim z dovolené odečteno právě tolik hodin, kolik hodin měli na danou směnu naplánováno. Zaměstnanci pracující v kancelářích, tedy s rovnoměrně rozvrženou pracovní dobou, tuto změnu nijak nepocítí,“ komentuje Lucia Kunešová. Celkově je v Arrivě nárok na 25 dnů dovolené.

Nezapomeňte odpočívat

Pozitivním signálem je, že zaměstnanci se o budoucnost Arrivy, i navzdory šíření koronaviru, nebojí a vnímají ji jako velkou a stabilní společnost. Přesto je ale dobré v současné pandemické situaci pečovat o své duševní zdraví. Důležitý je pravidelný a kvalitní odpočinek, a to i od neustálého přísunu negativních zpráv. Určitě není vhodné všechen volný čas trávit u počítače nebo mobilního telefonu, naopak je potřeba vyměnit čas strávený s elektronikou i za

80 % zaměstnanců má pro nás v plánu pracovat i v příštích 12 měsících.

77 % zaměstnanců si myslí, že zákazníci jsou pro nás hlavní prioritou.

76 % zaměstnanců si myslí, že jejich práce má význam pro celou Arrivu.

70 % zaměstnanců je spokojeno se svou prací.

66 % zaměstnanců by si nás vybralo znovu.

64 % zaměstnanců by nás doporučilo jako dobrého zaměstnavatele.

63 % zaměstnanců je dobře informováno interními mediálními kanály.

59 % zaměstnanců věří, že u nás mohou rozvíjet své dovednosti.

55 % zaměstnanců je spokojeno s podmínkami na pracovišti.

51 % zaměstnanců je spokojeno se zázemím svého pracoviště.



jiné aktivity. Například za četbu, pravidelné procházky v rámci povolených výjimek nebo cvičení. Zároveň je dobré se ve volném čase věnovat také vlastním koníčkům. A v případě potřeby by se člověk, tím spíše v aktuální tíživé situaci, neměl stydět obrátit se s prosbou o pomoc na odborníky či například linku důvěry.

Řidič autobusu zachránil cestujícímu život

Řidič britské Arrivy John Cooper prokázal duchapřítomnost, když na palubě jeho autobusu vloni v prosinci zkolaboval jeden z cestujících.

Když cestující nereagoval na Cooperovy pokusy ho probudit, řidič věděl, že se stalo něco závažného. Poté, co se pokusil najít pasažérův pulz, okamžitě vytočil zdravotnickou záchranou službu. S jedním z pasažérů se pak až do příjezdu sanitky střídali v provádění kardiopulmonální resuscitace, při níž je instruoval operátor záchrané služby. Podle záchranářů není pochyb o tom, že jejich rychlé myšlení a rozhodné činy zachránily cestujícímu život. Co se vloni v autobuse stalo, vysvětlila krátce po incidentu Cooperova manželka

Vanessa: „Jeden z cestujících zazvonil, aby zastavil autobus. Řekl mému manželovi, že jiný pán jako by spal, ale že ho nemůže probudit a že upustil na zem peněženku a jízdenku. John se ho pak pokusil vzbudit, nemohl najít pulz, ten člověk měl velmi mělký dech. Když manžel zavolal záchranku, řekli mu, aby cestujícího položil na podlahu a zahájil resuscitaci, což nikdy předtím nedělal.“ Podle jejích slov se manžel za hrdinu nepovažuje. „Říká, že hrdinou byl operátor na telefonu, ale v mých očích hrdinou je,“ uvedla řidičova žena.



Oslavili jsme Mezinárodní den žen

V pondělí 8. března se Arriva připojila k lidem po celém světě u příležitosti Mezinárodního dne žen – dne, který oslavuje kulturní, politické a socioekonomické úspěchy žen.

Naše společnosti napříč skupinou využily Mezinárodní den žen ke sdílení zkušeností našich kolegů. Oslavovali jsme jejich úspěchy a hovořili o práci, kterou je třeba udělat, aby se společnost stala rovnocennější. Na našich sociálních sítích jsme oslavili správnou radu Arrivy, kterou nyní tvoří 50 procent mužů a 50 procent žen.

Liz Benisonová, ředitelka evropských rozvojových trhů Arrivy, uspořádala panelovou diskusi s kolegy z celé firmy. Hovořilo se o dopadu covidu-19 na rovnost nebo o tématu, zda flexibilita práce a práce z domova pomohly, nebo bránily rovnosti na pracovišti.



Nizozemská Arriva objednala první vodíkový autobus

Po nedávném podpisu své vůbec první smlouvy o vodíkových autobusech má náš tým v Nizozemsku obdržet deset nových vozů.

Arriva Nizozemsko chce na linkách v oblasti Acherhoek v provincii Gelderland nahradit některé ze svých současných diesellových autobusů technologií na vodíkový pohon. Plán je součástí celoevropského programu zaměřeného na podporu bezemisní veřejné dopravy, přičemž provoz linek má být zahájen počátkem roku 2022. Deset vozidel včetně podpůrné infrastruktury představuje investici ve výši 6,4 milionu eur. O náklady se rozdělily provincie Gelderland, Arriva a Evropská unie.

Očekává se, že autobusy, které vyvinula a vyrobila společnost Solaris, najedou každý rok přes milion kilometrů. Měří 12 metrů a jsou vybaveny bezbariérovým přístupem, 37 sedadly, USB nabíječkami, klimatizací, moderními dopravními informačními systémy a kamerovým systémem. Stlačený vodík se ukládá v nádržích na střeše. Autobus pohání elektrické hnací ústrojí využívající elektřinu. Ta je vytvářena chemickou reakcí vodíku a kyslíku, což má za následek jediné emise: vodu a teplo.



EMIL KANIA: TLAK NA ZÁDA OD CESTUJÍCÍCH CÍTÍTE

Text: Tomáš Wehle
Foto: Radek Vebr

„Po první směně jsem mohl nechat doma vyprat kalhoty, jak jsem se zpotil,“ říká mistr strojvedoucích ve firmě Arriva vlaky Emil Kania. A že má na co vzpomínat – strojvedoucího dělal více než třicet let.

Jak jste se dostal k železnicím?

Byl to můj dětský sen. Nejdříve jsem chtěl být pilotem, ovšem nebyl jsem za socialismu vyhovující kádr, takže druhou volbou byl strojvedoucí. Navíc jsem dělal atletiku za Lokomotivu Olomouc, takže k dráze jsem měl blízko i takto. Po vyučení jsem dva roky pracoval na dílně a pak mě zařadili do kurzu na strojvedoucího. Po absolvování jsem ještě musel dělat pomocníka strojvedoucího, tam jsem jezdil čtyři roky. Od roku 1988 do roku 2019 jsem byl strojvedoucím u Československých státních drah, později Českých drah.

Zajezdil jste si ještě i v Arrivě?

Ano, sem jsem nastoupil v říjnu 2019 jako strojvedoucí, manažera strojvedoucích dělám od března loňského roku. I dnes si ale rád zařídím. Vzhledem k tomu, že mám zkoušky na všechna naše vozidla, tak převážím i naše jednotky Stadler GTW z Německa. Zajezdit si také jdu, když jsou nějaké speciální přepravy, nebo na nákladní vlaky.

Proč jste se rozhodl po tolika letech u národního dopravce pro změnu dresu?

Měl jsem tam v podstatě vše, posledních deset let jsem tam dělal strojvedoucího i strojmistra, ale chtěl jsem ještě něco navíc v profesním rozvoji. Určitě co se týká techniky. Bylo to těžké rozhodnutí, ale troufám si a dnes nelituji. Už mám nějaký věk, a tak jsem si tehdy řekl, že čas do důchodu nechci dožít, ale prožít. A to se mi splnilo. Ted jsem spokojený, současná práce mě nabízí.

Co vše máte jako mistr strojvedoucích v popisu práce?

Je to pestré, což mi vyhovuje. Mám na starost nábor nových zaměstnanců, jejich přípravu, zvyšování kvalifikace strojvůdců, logistiku všeho kolem nich, ať už jsou to naše jednotky, nebo zázemí, vybavení jednotek a nocležny.

Strojvedoucího nemůže dělat každý. Kdo je pro tuto náročnou a zodpovědnou práci vhodný?

Máme tu směsici zaměstnanců, od žen až po inženýra ekonomie. Posuzujeme psychiku zájemců, vyjadřovací schopnosti i technickou zdatnost. Je zajímavé, že se nám hlásí i takzvaní šotouši, tedy fandové železnice. Všechno vědí, ale nemohou tohle povolání dělat. Je to jen zájma, neustáli by zodpovědnost. Při 160kilometrové rychlosti ujede vlak za 19 sekund kilometr. Nemůžete se rozhodovat, až něco... Musíte hned teď. Když jedete a máte za sebou dvě stě lidí, je to zodpovědnost. Pokud v sobě máte strojvůdcovskou čest, tak tlak na záda od cestujících cítíte. To vám řekne každý strojvedoucí, který dělá svou práci zodpovědně. Po první směně jsem mohl nechat doma vyprat kalhoty, jak jsem se zpotil.

Když si zavzpomínáte na svou kariéru, které mašiny a tratě jste měl nejraději?

Jednoznačně bardotku, u nás to byla berta. Šestiválec je šestiválec. Když se stavěla přeprava Slezská Harta, vozili jsme

písky, jezdilo se i ve čtyřech, byl to splněný klukovský sen. Ty lokomotivy tak hřmí, že to téměř rozhoupe zeměkouli. Pak jsem přešel z Olomouce do Šumperka, kde jsme jezdili rychlíky ze Zábřehu do Jeseníku, to je pro mě asi nejkrásnější trať. Z nové techniky jednoznačně vyhrává Panter, na němž jsem u ČD jezdil do svého odchodu k Arrivě. U naší firmy jsem si ještě dodělal Vectrony, což je o trochu novější lokomotiva, kterou vozíme nákladní vlaky mezi Děčínem a Lanžhotem.

Na železnici jste zažil i krizové situace. Která byla ta nejméně zajímavá?

Projel jsem návštěvidlo. V roce 2008 se změnil předpis výpravy návštěvidlem. Do té doby vypravovali vždy výpravčí, dnes o odjezdu rozhoduje strojvůdce. Zastavil jsem ve stanici, ale protože došlo k přeloženému křížování a výpravčí mi o tom neřekla, na návštěvidlo jsem neviděl a rozjel jsem se. O šestnáct metrů jsem vlak nedobrzdl. Naštěstí se nikomu nic nestalo. Všechny zkoušky jsem pak musel absolvovat znovu a rok dělal posunovače, než jsem mohl znovu začít jezdit.

Jak vidíte budoucnost odvětví? Vystačíme si v Česku s vlastními strojvedoucími, nebo nás čeká pomoc z okolních zemí, jak to známe u řidičů autobusů?

Jsem přesvědčený, že jsme schopni si vystačit s domácími zdroji. Když pomínu současnou pandemii, železniční doprava rostla a mělo smysl se o práci v ní zajímat. A náš železniční trh je relativně malý.

JAK POSTUPOVAT PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ

Noční můrou většiny řidičů je dopravní nehoda. I když mají za sebou řadu kurzů první pomoci, nikdy nemohou být připraveni na vše. Přesto může jejich včasný a dobře zvolený zásah zachránit životy mnoha cestujících. Jak postupovat do té doby, než přijede integrovaný záchranný systém, který převezme za řidiče vedení situace? Zeptali jsme se záchranáře a zdravotníka **Miroslava Rady**.

„Všechno se odvíjí od závažnosti nehody, počtu přepravovaných a raněných,“ říká osmatřicetiletý zdravotník Miroslav Rada původem z Karlových Varů, který pracoval jako záchranář v Královéhradeckém kraji i na Vysočině. Potvrzuje, že každá nehoda je výjimečná a ovlivňuje ji řada faktorů. I proto se na ni člověk – ani v roli profesionálního záchranáře – nemůže dopředu stoprocentně připravit a vždy musí reagovat až na základě konkrétní situace.

„Přemýšlet u toho a zachovat klid,“ uvádí Rada a dodává, že u záchranných složek hrají obrovskou roli předchozí zkušenosti z terénu. Nicméně i tak existují všeobecná pravidla, jak postupovat v případě havárie, abyste dokázali co nejefektivněji reagovat a eliminovat potenciální fatální následky.

Číslo 112

Když dojde k nehodě, je potřeba okamžitě informovat integrovaný záchranný systém čili policii, hasičský záchranný sbor a samozřejmě zdravotnickou záchrannou službu. „Stačí zavolat na číslo 112, přes které se spojíte s dispečinkem, který za vás aktivuje všechny tři záchranné složky,“ uvádí Miroslav Rada s tím, že vždy musíte sdělit operátorovi dvě klíčové informace – co nejpřesnější místo nehody a přibližný počet zraněných, potažmo vážně zraněných.

Roztřídění pacientů

Bezprostředně po nehodě je potřeba zjistit, zda se mezi cestujícími nachází lékař, záchranář nebo zdravotní sestra. „Často se stává, že máte na palubě studenty medicíny. Ti jsou velmi schopní a nikdy se nebojí vhodně zasáhnout,“ říká dle svých zkušeností Rada. Už během telefonátu o pomoc byste měli – jako dočasný manažer krizové situace – provádět triáž cestujících čili roztřídění pacientů, při němž stanovíte prioritu ošetření na základě závažnosti pacientova stavu. „Zkuste vždy v co nejrychlejším možném čase zhodnotit stav cestujících a začít společně

s těmi, kdo mohou, pomáhat těm, kteří se nachází v život ohrožujícím stavu,“ popisuje záchranář postup rozdělení cestujících na ty, kteří jsou zcela v pořádku, a zapojení těch z nich, kteří jsou ochotni pomáhat. Mělo by prý stačit třicet sekund ke zhodnocení stavu hlavy, hrudníku, břicha a končetin.

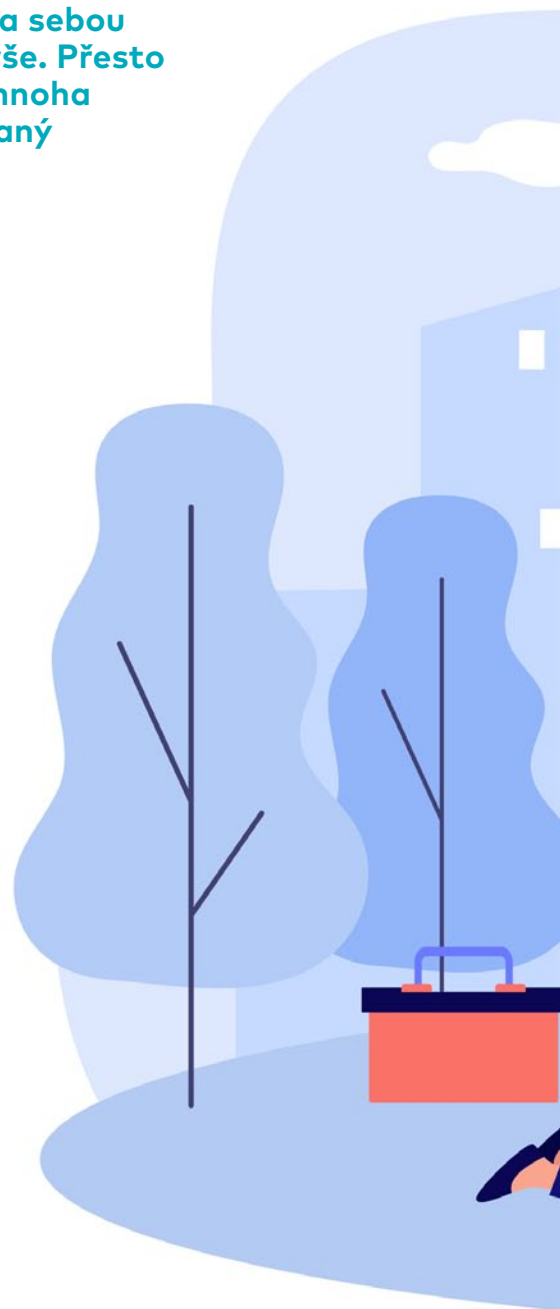
Evakuace cestujících

Do doby, než dorazí zdravotnická záchranná služba, byste měli zajistit, aby byla většina cestujících evakuována na bezpečné místo, tedy mimo dopravní komunikaci, popřípadě alespoň za svodidla vozovky.

„Lidé si nesmí z dopravního prostředku začít balit osobní věci, vše musí nechat na místě,“ popisuje obvyklé nezodpovědné chování cestujících Miroslav Rada s tím, že v závislosti na počasí si na sebe samozřejmě mohou vzít třeba bundu. Řidič by měl během triáže společně se zdravými cestujícími začít s ošetřováním a pokusit se zvrátit závažnost zranění, například v případě masivních krvácení.

Dlouhých dvacet minut

Nezapomeňte ani na označení místa nehody, každopádně to za vás může provést některý ze zdravých cestujících, který je schopný pomáhat. Ze zákona by měla na místo nehody do dvaceti minut od zavolání dorazit první pomoc, přičemž pravděpodobnost, že dorazí dříve, je velmi vysoká. Dispečerka z linky 112 se totiž okamžitě spojí s dispečinkem zdravotnické záchranné služby, který vyšle na místo posádku nacházející se nejbližší nehody. Při vyšším počtu zraněných aktivuje i takzvaný traumaplán – přesně definovaný scénář pomoci. Kdo ze složek integrovaného záchranného systému přijede nejdříve, bývá různé, ale jakmile se na místo nehody dostaví profesionální první pomoc, přebírá za vás okamžitě vedení situace. „Mějte na paměti, že po celou dobu krizové situace musíte jednat tak, aby to neohrozilo váš vlastní život,“ uzavírá Miroslav Rada.



Text: Barbora Vojtová
Ilustrace: iStock



TEN BOJ NAKONEC VYHRAJEME

„Pokud lidé nemají zdravotní komplikace, které vylučují jakoukoliv vakcinaci, považují za sobectví, když se v této situaci nenačkují,“ tvrdí viroložka Ruth Tachezy, vedoucí katedry genetiky a mikrobiologie Univerzity Karlovy a vedoucí Národní referenční laboratoře pro papilomaviry a polyomaviry Ústavu hematologie a krevní transfuze.

Po celém světě se rozšířila infekce covidu-19. Je dobré se nechat očkovat?
Je důležité se naočkovat co nejdříve, tedy kteroukoliv vakcínou, která prošla schvalovacím procesem Evropské lékové agentury (EMA). Dosud u nás vláda nakupuje jen vakcíny s tímto povolením. Zatím jsou od firem Pfizer/BioNTech, Moderna a AstraZeneca. Možná už příští týden (rozhovor proběhl 5. 3. – pozn. red.) to bude i vakcína firmy Johnson & Johnson, o schválení EMA požádalo Rusko i pro vakcínu Sputnik V.

V Česku je ochotna se nechat očkovat jen méně než polovina lidí. Mnozí možná ještě váhají a rozhodnou se později. Rozumíte těmto postojům?

Jak už nyní víme ze smutných příkladů ve Velké Británii či Švédsku, je nereálné a neetické mluvit o získání kolektivní imunity metodou promočování. Nejenže hodně lidí zemře, ale doplatí na to i ekonomika. Argumenty, že mladí lidé nemají závažné průběhy, už také nejsou pravdivé. Jednak i mladí zdraví lidé mohou onemocnět covidem-19 a zemřít na něj, ale také mohou šířit virus nevědomky. A představte si jednoho člověka a kolem něj devět z deseti očkovaných. Aby se virus dostal touto sítí k tomu jednomu neočkovanému, bude to mít velmi komplikované. Zatímco když bude neočkovaných devět z těch deseti, nebude mít problém. Pokud lidé nemají zdravotní komplikace, které vylučují jakoukoliv vakcinaci, považují za sobectví, když se v této situaci nenačkují.

Hodně se mluví o účinnosti a bezpečnosti vakcín. Výrobci vesměs udávají, že je to přes 90 procent. Můžeme tomu věřit?
Účinnost se liší dle vakcíny. Obě mRNA vakcíny firem Pfizer/BioNTech a Moderna mají účinnost 95 procent, pro vakcínu firmy AstraZeneca se uvádí 70 procent. Schvalovaná vakcína firmy Johnson & Johnson deklaruje účinnost přes 60 procent a Sputnik V 91 procent. Tato účinnost platí proti variantám viru, které dosud

cirkulovaly v populaci. Proti některým nově se objevivším variantám ale mohou současné vakcíny vykazovat nižší účinnost. Firmy ale připravují modifikace stávajících vakcín. Pokud jde o bezpečnost, u žádných z vakcín nebyly pozorovány žádné závažné vedlejší reakce. Mírné vedlejší účinky svědčí o správné reakci imunitního systému, jsou typické i pro jiné vakcíny a jsou očekávané: mírné zvýšení teploty, únava, zarudnutí a otok v místě vpichu.

Budu si moci vybrat, od kterého výrobce vakcínu budu chtít a do kterého vakcinačního centra zamířím? Bude některá vhodnější pro určitou skupinu?

Je možné si vybrat vakcinační centrum, ale ne vakcínu. Při takto logisticky náročné akci je to nemožné. Všechny schválené vakcíny v Evropské unii mají povolení pro lidi ve věku 16, respektive 18 let a starší. Jejich účinnost byla v klinických zkouškách srovnatelná u všech testovaných věkových skupin.

Jsou výše uvedené vakcíny účinné i vůči aktuálně známým mutacím koronaviru?

Dosud existují vědecké články o účinnosti vakcín Pfizer/BioNTech a Moderna proti některým variantám. Obě vakcíny mají srovnatelnou účinnost proti britské variantě, stejně jako proti dosud kolujícím variantám, ale proti africké vykazují sníženou účinnost. Výrazně sníženou účinnost má AstraZeneca proti jihoafrické variantě. O účinnosti proti brazilské a jiným variantám ještě nemáme data.

Za jak dlouho se budou muset lidé očkovaní proti covidu-19 znovu přeočkovat?

To dosud nikdo neví, dá se hovořit zatím o řádu měsíců. První očkování proběhlo ve Velké Británii 8. prosince 2020. Délka ochrany danou vakcínou se bude dále sledovat právě proto, aby se zjistilo, zda bude nutné přeočkování a případně v jakém intervalu. Roli mohou hrát i nové varianty viru. Je možné, že bude třeba už očkované doočkovat další dávkou přizpůsobené vakcíny.

Co bychom měli v Česku dělat pro zastavení šíření viru, které nám umožní se vrátit zpět do normálního života a znovu nastartovat ekonomiku?

Každý může na úkor svého pohodlí a svobody dodržovat opatření rouška, rozestupy, dezinfekce. V současné situaci, ve které se nacházíme, je nanejvýš důležité omezit kontakty. Nepodvádět a nebagatelizovat situaci. Další věc, kterou může každý přispět, je to, že se nechá očkovat, jakmile na něj přijde řada, a nebude podléhat dezinformacím. Očkování je v tomto případě důležité nejen pro daného člověka, ale pro celou společnost. Umožní totiž znesnadnit viru šíření v populaci. To, že jsme viru umožnili nakazit tolik lidí, mu dává neuvěřitelně mnoho možností se pokoušet změnit tak, aby se právě stal nakažlivějším a lépe se šířil, aby unikl našemu imunitnímu systému. Čím vyšší bude počet nakažených, tím větší je riziko vzniku dalších mutací, a tedy variant viru, které mohou unikat i imunitě vytvořené vakcínou. O to delší pak bude boj s virem, o to více lidí onemocní, zemře a bude se potýkat s pozdními následky. O to déle a více bude trpět ekonomika.

Jak dlouho ještě budeme s pandemií bojovat? Máme očekávat další vlny nákazy?

Myslím, že to bude ještě dlouhý boj. Další vlny u nás jistě budou. Jsme v situaci, kdy máme plně nemocnice, opět téměř 40 procent testů pozitivních, takže obrovskou nálož viru v populaci, a ke všemu se k nám už dostala britská varianta, která se přinejmenším rychleji šíří. Rychlejší šíření znamená více infikovaných, a tedy více nemocných, více lidí s vážným průběhem a více zemřelých. Je to závod s časem. Potřebujeme rychle vakcinovat co nejvíce lidí a do té doby dodržovat opatření, i když se zdají někdy chaotická. To, že se podařilo vyvinout a otestovat za 11 měsíců několik vakcín, které jsou účinné, je úžasný úspěch. Máme i léčiva. Známe virus lépe, pečlivě ho sledujeme a léčiva i vakcíny této nové generace se dají snadno přizpůsobit změnám viru. Ten boj nakonec vyhraje, ale pomoci musí každý.

Text: Tomáš Wehle
Foto: Luboš Wišniewski



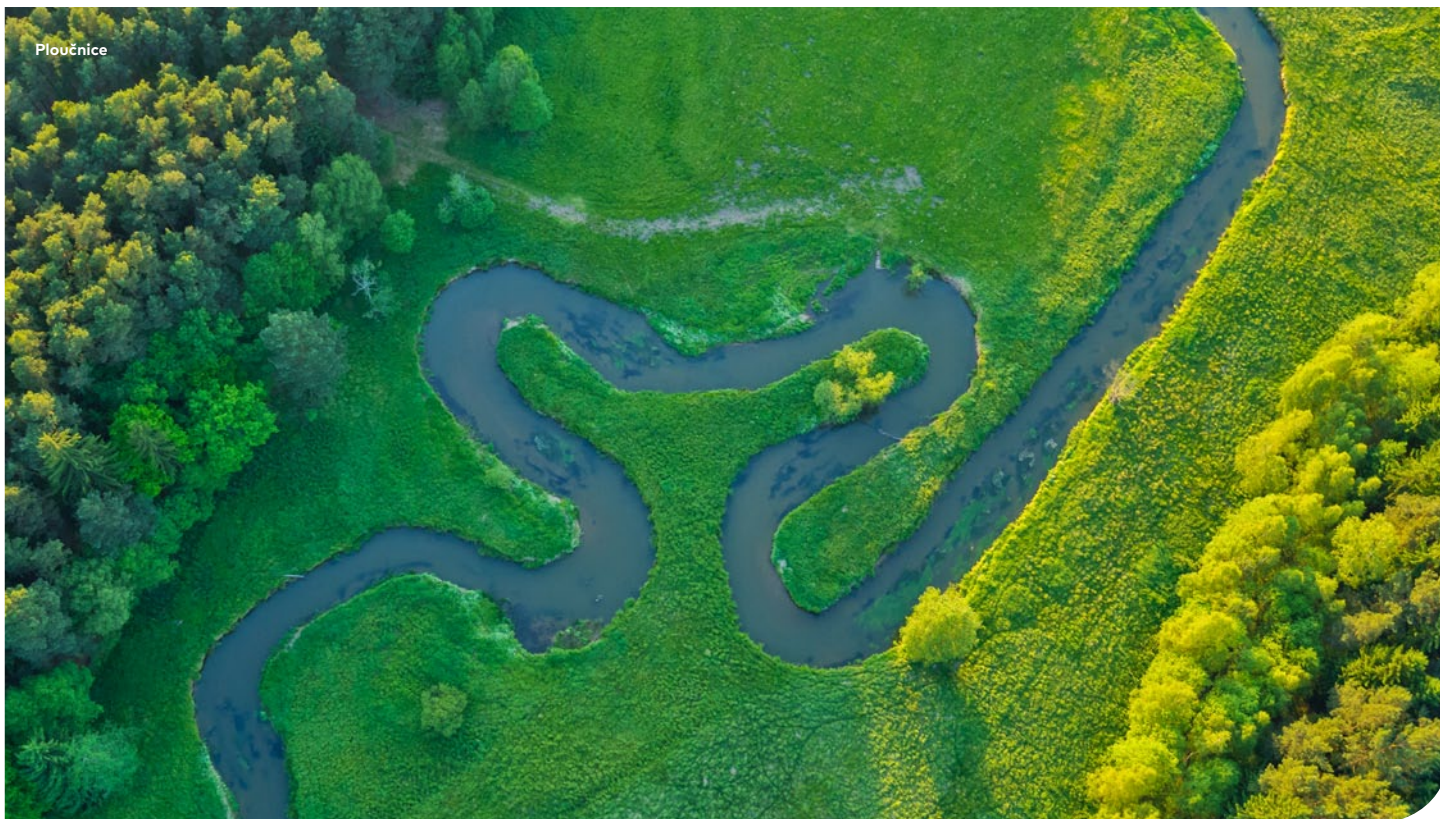
VÝLETY KOLEM R14

Nejromantičtější řeka v Česku, čedičová skála z pohádky, obora se zubry nebo údolí s betlémy a orlojem. Zveme vás na jedinečná výletní místa kolem linky R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice, kde od loňského prosince jezdí rychlíky Arrivy. Vyrazit můžete pěšky, ale i na kole, které vám naše vlaky přepraví.

Text: redakce

Foto: iStock, archiv





Zubrnice

Památkové rezervaci v Českém středohoří vévodí kostel sv. Maří Magdaleny, který do barokní podoby přestavěl mladší z rodinné dvojice litoměřických stavitelů Octavio Broggio, jehož otec přišel ze severní Itálie. Poblíž kostela se zachovalo několik historických roubených stavení, která tvoří jádro místního skanzenu. Středisko a pokladna se nacházejí v roubeném patrovém statku čp. 61, k němuž přiléhá řada hospodářských stavení, stodol a sýpek. Jak tak člověk Zubrnici prochází, mnohdy ani netuší, zda je v obci, nebo ve skanzenu.



Ta pěkná dřevěná barokní studna na návsi je z roku 1695 a původně stávala ve Střížkovicích u Ústí nad Labem. Značky vás dovedou rovněž ke starému mlýnu. Na zastávce autobusu na zubrnické návsi začíná 11 kilometrů dlouhá turistická stezka po samotách pod Bukovou horou. Stoupá severovýchodním směrem na Mauerschín, Velké Stínky a Stará Homole.

Někde ještě pár chalup, jinde jen několik cihel či kamenů prozradí, kde kdysi žili lidé. Kolem dávné thunovské lesovny dojdete do Vitína a přes Tschlerlaken do Malého Března. Půjdete po lesních a neužívaných cestách. Trasu na základě studia v ústeckém archivu navrhli studenti Filozofické fakulty UJEP. **Kudy:** Z hlavního nádraží v Ústí nad Labem je to na kole do Zubrnice 16 km. Pojedete po cyklostezce podél Labe, v Malém Březně zahnete na silnici 260.

Panská skála

Když Krasomila s Miroslavem utíkali v Pyšné princezně před královskými vojsky, skrývali se i na Panské skále nedaleko Kamenického Šenova. Už v 18. století zde byl v činnosti lom, ve kterém byla odhalena jedna z nejkrásnějších ukávek sloupcové odlučnosti čediče u nás. Pěti- až šestiboké pravidelné čedičové sloupce jsou téměř svislé. Jsou až 15 metrů dlouhé a mají 20 až 40 centimetrů v průměru. Celý útvar připomíná píšťaly varhan, a proto je často nazýván Kamenné varhany. Z vrcholu je pěkný výhled na Kamenický Šenov a okolní kopce. Pod skálou je malé jezírko, které vzniklo v jámě po vytěžení horniny a je plněno srážkovou vodou. Na jihovýchodním úpatí Panské skály stojí mariánský sloup, postavený na památku mladého tovaryše a vdovy, kteří zde umrzli za bouřlivé zimní noci 18. ledna 1739. Dnes má Panská skála status národní přírodní památky a je nejnavštěvovanějším geologickým útvarem v Čechách. Méně známá, zato mohutnější skalní stěna z čedičových sloupů je také na nedalekém Zlatém vrchu.

Kudy: Z nádraží v České Lípě na Panskou skálu je to na kole asi 15 km. Pojedete po cyklostezce 3054 Varhany na Manušice, Slunečnou a Kamenický Šenov.

Ralsko

Ralsko a okolí 20 let využívali především sovětské vojáky. Dnes je bývalý vojenský prostor cenný kombinací stepních a lesních ploch a také absencí staveb. Jádrem oblasti je oplocená obora Židlov s rozlohou 3 800 hektarů, zřízená v roce 2000, jež je strategickou chovnou základnou Vojenských lesů a statků. V jejich lesostepích například probíhá už deset let česká část mezinárodního programu usilujícího o návrat kriticky ohroženého zubra do volné přírody. Vedle stáda tohoto největšího suchozemského živočicha kontinentu je oblast také domovem jelenů či daňků.



Ralsko je vlajkovou lodí v otevírání bývalých vojenských lokalit veřejnosti. Vojenské lesy a statky zde vybudovaly 25 km cyklotras, 28 km značených turistických stezek,

11 km tras pro in-line bruslaře, 6 km hipostezek, ale také unikátní naučnou stezku Jeřáb. Celé území Ralska je přístupné veřejnosti jen s malým omezením, jako je klidová zóna obory Židlov a zákaz vstupu do obory Velký dub.

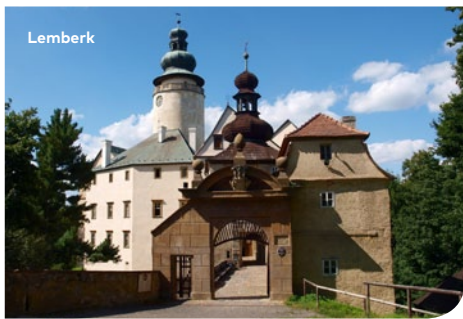
Kudy: Od vlaku v Mimoní je to 8,5 km k informačnímu centru v Hradčanech.

Ploučnice

Bez diskusí nejmramantičtější řeka v Česku. Nekonečné meandry motají vodákům hlavy tak, že nevědí, jestli plují stále po proudu, nebo už proti němu. Desítky kilometrů vedou divočinou mezi pískovcovými skalami, křovinami, lesy i opuštěným vojenským prostorem Ralsko. Tábořit se musí v přírodě, protože na Ploučnici nejsou oficiální kempy. Oblíbená trasa začíná projetím skalního tunelu v Novinách pod Ralskem a končí v České Lípě. Vyhradte si na ni celý víkend.

Kudy: Z nádraží v Mimoní do Novin pod Ralskem je to po červené turistické značce necelých 10 km. Půjdete okolo Vranovského hrádku a kopce Ralsko.

Lemberk



Nádherná podhorská krajina v Lužických horách je místem, kde najdete zámek Lemberk. Původní, středověký hrad byl vybudován na strmém ostrohu hory Krutina a chránil obchodní a vojenskou stezku z Čech do Lužice. Nejznámější z držitelů byl Havel z rodu Markvartců, jehož manželka Zdislava měla na svou dobu neobyčejně sociální citění. Finančně podporovala klášterní špitál a chudobinec. Spolu s Havlem se podílela na výstavbě města Jablonného i na založení tamního kláštera. Podle průzkumu jejich kosterních pozůstatků se dožila věku 30 až 35 let a zemřela patrně na tuberkulózu krátce před rokem 1252. Její hrobku najdete v chrámu sv. Vavřince a sv. Zdislavy v Jablonném v Podještědí. Její dobročinné skutky se staly legendami a v roce 1995 byla prohlášena za svatou. Památku světice připomíná Zdislavina světnička a také Zdislavina studánka, která se nachází pod zámekem.

Kudy: Z nádraží v Jablonném v Podještědí k zámku Lemberk je to přes náměstí a dále po zelené značce 3,5 km.

Kryštofovo Údolí

Vesnička Kryštofovo Údolí v hlubokém údolí Ještědského hřbetu vznikla jako osada uhlířů a horníků. Množství hrázděných roubenek dodává místu kouzlo, stejně jako raně barokní roubený kostel sv. Kryštofa bez věže



a s dřevěnou zvonící. V místní části Novina se vypíná 30 metrů vysoký a 202 metrů dlouhý kamenný železniční viadukt se 14 oblouky (trať Liberec – Česká Lípa) z přelomu 19. a 20. století.

Lákadlem je (není-li covid-19) i stálá výstava betlémů v hostinci. Zdejší muzeum betlémů i orloj z bývalé trafostanice má na svědomí Martin Chaloupka. Léta pracoval jako kameraman v regionální redakci České televize, pak ale objevil Kryštofovo Údolí. Vesnice mu později přirostla k srdci natolik, že se sem odstěhoval. Na orloji nechali spolu se zámečníkem Františkem Budákem a Jiřím Otmarem pár let života. Figury pocházejí z dílny libereckého řezbáře a výtvarníka Václava Plechatého. Kromě apoštolů vyřezal také sochy sv. Barbory a sv. Kryštofa, umístěné v horních výklencích orloje, a sochu ponocného, který v každou celou zahajuje představení orloje – zvedá k ústům trubku a kolem něj obíhá pejsek.

Kudy: Kryštofovo Údolí je vzdáleno asi 12 km od vlakového nádraží v Liberci. Jet můžete po cyklostezkách 14 a 21.



Liberec

Každý, kdo navštíví Liberec a má alespoň trošku oko na industriální památky, okamžitě pozná, že „ve své době“, tedy v 19. a na počátku 20. století, byl Liberec velmi bohatým městem. V roce 1880 stálo ve městě 1 524 domů, 6 375 bytů a žilo v něm 28 090 obyvatel, kteří pracovali v desítkách továrniček, dílen a výroben. Pozůstatky těchto

provozů jsou jednou stranou architektonické mince. Druhou tvoří parádní vily továrníků a výstavní radnice, na její výstavbu přispěla liberecká spořitelna částkou 30 tisíc zlatých. Dalších 100 tisíc zlatých odkázal na tento účel průmyslník Franz Libig.



Novodobým skvostem severočeského města je Krajská vědecká knihovna. Pro návštěvníka, jehož zaujmou hebrejské nápisy na její zdi, je dobré připomenout, že knihovna byla postavena na místě nacisty vypálené synagogy a dnes se v ní nalézá mimo jiné i židovská modlitebna. Není divu, že roku 2001 získala ocenění Stavba roku a díky své propojenosti s judaistickým tématem přízvisko Stavba smíření.

Český ráj

Skalní města plná strží, stezek, věží a vyhlídkových plošin, tu a tam hrady a zámky, naleziště drahých kamenů a pohádky, to je v kostce hlavní nabídka Českého ráje. Výjimečná krajina byla dokonce zařazena mezi geoparky UNESCO. Skály jsou v Českém ráji opravdu všude, od osamělé ležících balvanů a skalek po rozlehlá skalní města s padesátimetrovými štíhlými věžemi. Prachovské skály s mnoha vyhlídkami a schodišti tesanými ve skále zřejmě znáte, ale zkuste navštívit i další místa. Určitě vás nezklame Hruboskalské skalní město



Český ráj

s arboretem Bukovina, které leží mezi hradem Valdštejn a zámek Hrubá Skála. Jedno z nejkrásnějších míst Českého ráje, zříceninu skalního hradu Drábské světničky s krásným rozhledem do nížin kolem řeky Jizery, najdete v Příhrázských skalách na mohutných skalních blocích při okraji plošiny u čedičového vrchu Mužský. V Zeleném dole uprostřed Klokočských a Betlémských skal najdete Postojnu, největší jeskyni Českého ráje, za vidění stojí i Besedické skály a Suché skály, přezdívané České Dolomity.

Kudy: Z Turnova můžete vyrazit po červené značce na hrad Valdštejn a dále na zámek Hrubá Skála. Čeká vás 8 km.



Ferrata Vodní brána

Ferrata Vodní brána

Ocelovým lanem jištěná cesta na skálu Vodní brána u Semil je od roku 2013 první ferratou u nás. Nabízí 200 adrenalinových metrů. Jizera tu protéká sevřeným skalnatým kaňonem, jímž na jedné straně prochází pomocí lávce a můstků Riegrova stezka. Na opačném břehu se přímo od hladiny zvedá skála Vodní brána. Právě na ní vybudovali horolezci zajištěnou cestu, vlastně okruh. Jednosměrná, červená ferrata (smí se po ní jen nahoru) měří 110 metrů a má převýšení 75 metrů. Obousměrná, modrá je vlastně sestupová a měří 90 metrů. Je lehčí a zvládnout se dá za 10 až 20 minut. Na obou ferratách najdete pouze ocelové lano, žádné umělé stupy, či dokonce žebříky.

Kudy: Ferrata Vodní brána je vzdálena 2,5 km po modré z vlakového nádraží v Semilech.

Babiččino údolí

Spisovatelka Božena Němcová, o níž se letos díky seriálu České televize všude tolik mluví, celý život toužila po tomto místě jako po ztraceném ráji. Stále tu najdete ratibořický zámek, byť bez kněžny, i Staré bělidlo s cestou podél strouhy, kudy chodíval mlynář od splavu na mlýn. V něm si i dnes, za normálních okolností, můžete o víkendů dát

jako malá Barunka Panklová podplamenice – placky z chlebového těsta či z výškrabků v díži, které se pekly zároveň s chlebem, ale hned na kraji pece, u plamene. Z České Skalice, kde je spisovatelčino muzeum, sem vede sedm kilometrů dlouhá stezka.

Kudy: Z nádraží v Jaroměři je to na kole do Babiččina údolí asi 19 km. Vydaté se přes Běluň, Krabčice, Chvalkovice a Vestec.

Kuks

Kuks je místo, kam se jezdí obdivovat neřesti. Ve velkolepém barokním areálu kousek od Jaroměře v údolí řeky Labe si totiž kromě hospitalu, kostela a barokní lékárny můžete prohlédnout i terasy se sochařskými alegoriemi ctností a neřesti od věhlasného sochaře Matyáše Bernarda Brauna. Hrabě František Antonín Špork zdědil panství v roce 1684 a o deset let později se pustil do ambiciózního a nesmírně nákladného projektu: začal měnit kukské údolí na lázeňské a společenské středisko šlechty.



Záměr se vydařil, lázně v Kuksu řadila na počátku 18. století evropská šlechta mezi ty nejslavnější. Krátce po Šporkově smrti však Kuks zničila povodeň a lázeňský i společenský život se na stovky let zastavil. Zapomenout byste neměli ani na slavný Braunův betlém, přírodní galerii barokních soch, vytesaných v pískovcových skalách v lese jen pár kilometrů od Kuksu; od hospitalu vás k němu dovede okružní naučná stezka.

Kudy: Ze Dvora Králové nad Labem je to na Kuks necelých 10 km. Z náměstí půjdete po červené a cestou si prohlédnete Braunův betlém.



Babiččino údolí

Jaroměř-Josefov

Zatímco město Jaroměř vzniklo na soutoku Labe, Úpy a Metuje v 11. století, barokní pevnostní město Josefov je mnohem mladšího data; vzniklo až na sklonku 18. století. Postupně se rozrůstající samostatná města se sloučila do jediného celku roku 1948 a dnes společně nabízejí celou řadu zajímavostí.



Jaroměř i Josefov se však výrazně liší a názorně to dokazuje městské muzeum. V Jaroměři sídlí muzejní expozice v noblesním obchodním domě, postaveném dle návrhu architekta Josefa Gočára. Oproti tomu prohlídka Josefova vás zavede přímo do srdce barokní pevnosti, vybudované v letech 1780–1787 a pojmenované podle císaře Josefa II. Když to situace dovolí, projdete se podzemními chodbami i po nadzemních částech opevnění, navštívit můžete také lapidárium s originály soch od Matyáše Bernarda Brauna a samotné pevnostní město.

Kudy: Z nádraží v Jaroměři je to k pevnosti v Josefově 2,5 km po žluté turistické značce.



Hradec Králové

Hradec Králové

Hradci Králové vtiskli na počátku 20. století novou tvář architekti evropského formátu, Jan Kotěra a Josef Gočár. Díky velkorysému urbanistickému konceptu a řadě monumentálních staveb ve stylu secese a funkcionalismu se tehdy městu přezdívalo Salon republiky. Jednou z nejkrásnějších staveb města a zároveň dokonalou ukázkou tehdejších změn je monumentální budova Muzea východních Čech na Eliščině nábřeží, Kotěrovo dílo z let 1909–1913. Architekt navrhl secesní stavbu z lisovaných a částečně glazovaných cihel, pozornost přitahují také dvě alegorické figury sedících žen na průčelí budovy, znázorňující Umění a Průmysl. V interiérech si zaslouží pozornost skleněné vitráže a mozaiky, pro něž byly předlohou pastelové kresby Jana Preislera.



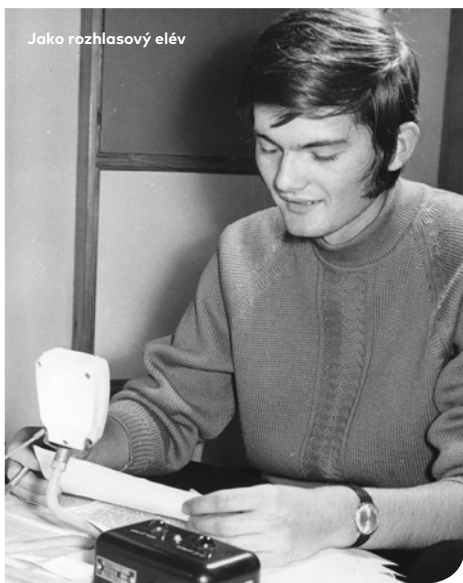
VŠÍM, ČÍM JSEM BYL, JSEM BYL RÁD

Text: Tomáš Wehle
Foto: archiv Z. Štíbra

Starší řidiči si jeho hlas budou pamatovat. Redaktor známého rozhlasového pořadu Zelená vlna **Zdeněk Štíbra** je s dopravou silně spjatý. Když nesměl z politických důvodů pracovat v médiích, začal jezdit jako řidič v ČSAD. A když později skončil v rozhlase, splnil si dětský sen a stal se tramvajákem.

Poprvé jste usedl před mikrofon jako středoškolský student v Mariánských Lázních. Jak se to přihodilo a o čem jste tehdy v rozhlasu hovořil?

Víte, já miloval rádio a zvuky vůbec už od dětství. Náš starý Telefunken po Němcích nabízel nepřehlednou škálu vlnových rozsahů, a tak jsem po nocích řádl. Když jsem studoval Střední hotelovou školu v Mariánských Lázních, začal jsem docházet do tamního studia rozhlasu po drátě. Byla to taková bedýnka v každé domácnosti, u holiče, na úřadech, která hrála bez nároku na proud celých 24 hodin. Nevýhodou bylo, že tam byla slyšet pouze jedna stanice, a to Praha, takže to spíš byla taková všudypřítomná zvuková kulisa. Do vysílání se v přesně vymezených časech mohla připojovat nejen krajská studia tehdejšího Československého rozhlasu, ale i okresní studia, aby mohla šířit jediné ty „správné“ myšlenky. My v Mariánských Lázních se věnovali spíš lázeňskému životu, kultuře a dění ve městě. Vybavení bylo jednoduché, reportážní magnetofon Uran a dva cívkové magnetofony Tesla Sonet duo. Kupodivu jsme měli i ohlasy od posluchačů. V pozici hlasatele jsem tam fungoval po celou dobu studia i po něm, dvakrát týdně po půlhodině.



Jako profesionál v rádiu jste začal pracovat v Československém rozhlasu v Plzni. Pokud ale vím, tak vaše cesta k posluchačům byla složitější.

Nesměl jsem z politických důvodů studovat vysokou školu ani pracovat v médiích, tedy ani v milovaném rozhlasu. Začal jsem proto jezdit jako řidič v tehdejší podniku ČSAD, a pěkně od piky. Nejprve praxe na dílně, pak závozník a až potom jsem dostal své první nákladní auto – sklápěcí Pragu S5T, která nesklápěla, takže jsem s ní jezdil jako s valníkem. Během těch let jsem ale na rádio nezanevřel. Pokračoval jsem u mikrofonu v okresním vysílání v Sokolově a tam někde začala moje spolupráce se studiem Československého a později Českého rozhlasu.



Stále jste zvládal skloubit práci řidiče i moderátora?

Po sametové revoluci jsem s ježděním i dalšími aktivitami v ČSAD skončil a nastoupil do tehdy nejposlouchanějšího karlovarského soukromého rádia. Odtud mě po pár letech zlanal tehdejší ředitel Českého rozhlasu Plzeň Vladimír Bako. Začínal jsem v karlovarské redakci a učil jsem se stříhat magnetofonové pásky, točit reportáže, psát a namlouvat příspěvky do vysílání. Přitom jsem jezdil do Plzně a vysílal jako hlasatel zprávař. Z lázeňského města jsem pak pomalu mířil do Prahy do Radiožurnálu.

Jaká byla vaše další dráha v Československém rozhlasu?

Poměrně dlouhá. V Praze jsem začal nejprve jako zprávař na Radiožurnálu, kde jsem nejen četl zprávy na mikrofon, ale i je vytvářel ve zpravodajské směně. V těch letech se do Prahy přemístila mnichovská stanice Rádía Svobodná Evropa, konkrétně do prostorů Českého rozhlasu, a vysílala pod značkou RSE/Český rozhlas 6. S velkou radostí jsem začal na této stanici souběžně hlásit zprávy.

Váš hlas si mnozí spojují se Zelenou vlnou. Můžete tento dnes už slavný pořad dopravního zpravodajství, jehož počátky spadají až do šedesátých let minulého století, přiblížit?

V roce 2000 mě požádal tehdejší šéfredaktor Alexander Pícha, abych zaskočil v redakci Zelené vlny. Až do roku 2007 jsem pak zapadl do dopravní problematiky. Byla to tak trochu moje parketa vzhledem k letům stráveným za volantem kamionů a autobusů, s nimiž jsem po revoluci probrázdil celou Evropu. Spolupráce s nestorem dopravního vysílání Ladislavem Holomčíkem, který Zelenou vlnu kdysi zakládal, a později i s kolegou Pavlem Hallou, který přišel z Plzně, byla vynikající. Radiožurnál tehdy domluvil spolupráci s nejmenovanou asistentkou společnosti, jedničkou na trhu, a s jejich pomocí jsme vybudovali kromě call centra i síť dopravních zpravodajů, takzvaných zelených andělů. Byla to obří akce, kdy se do zpravodajství zapojily tisíce řidičů, nejen profesionálů, a my tak měli čerstvé informace o dění na našich silnicích.

Odkud jste čerpali informace o provozu na silnicích do té doby?

Doposud jsme využívali jen zdroje Centra dopravních informací Policie ČR (CDI),

kteří ale nebyly vždy aktuální. Na některé pravidelné přispěvatele rád vzpomínám, namátkou třeba na Jaroslava Bureše z Plzně nebo herce Pavla Nového. Byla to zajímavá a akční práce. V každém případě rostl počet informací a některé přicházely i třikrát z jednoho místa. Bylo nutné posoudit, které hlášení je aktuálnější a komplexnější. To vyžadovalo kolikrát dost velké soustředění a znalost terénu.

Když jste skončil v rozhlasu, stal jste se řidičem tramvaje. To je dost zásadní změna.

Po odchodu z rozhlasu, ne zrovna dobrovolně, jsem zakotvil zhruba na rok v začínající zpravodajské televizi Z1, kde jsem se objevoval na obrazovce jako zprávař. Po jejím konci jsem se ocitl v podstatě na dlažbě. I když jen obrazně, stále jsem spolupracoval s Českým rozhlasem 6 a Českou televizí. Řekl jsem si tedy, že si splním svůj dětský sen, a přihlásil se do kurzu na řidiče tramvaje. Přestože jsem tomu nedával moc dlouhé trvání, vydržel jsem až do důchodu, deset let. Zhruba rok jsem potom jezdil ještě jako důchodce. Tuto hezkou, i když neskutečně náročnou práci jsem si opravdu užil a dodnes na léta na kolejích, a hlavně na výbornou partu lidí v dopravním podniku vzpomínám.



Které rádio posloucháte, když jedete autem?


Jsem asi exot, protože v autě mi většinou hraje stanice Vltava, která uklidňuje. Doma, vzhledem k tomu, že mám internetový přijímač, poslouchám kromě Vltavy i Bayern 4, Swiss Classic či Antenne Bayern.

Jak dnes žijete?

Po odchodu do důchodu jsem opustil Prahu, není to město přátelské ke starším lidem. Přestěhoval jsem se do Rakovníka a nelituji toho. Dnes, kdy jsme součástí Pražské integrované dopravy, mi jede autobus na Zličín i několikrát za hodinu a za chvíli jsem v Praze. Chodím ještě občas na brigádu, ale ani mikrofonu jsem se nevzdal. Stále spolupracuji s Českou televizí, kde jsem namluvil komentáře k několika dokumentům, a pravidelně jsem slyšet i v pořadu Objektív. A pokud se svezete některými tramvajovými linkami v hlavním městě nebo navštívíte Muzeum MHD ve Střešovicích, můžete mě také slyšet. Prostě vším, čím jsem byl, jsem byl rád.

UDIT, NEBO SUŠIT? ZKUSTE OBOJÍ

Text: Barbora Vojtová
Foto: iStock



Uzení a sušení masa se stávají čím dál atraktivnějším způsobem zábavy, jehož výsledkem je velická lahůdka. Popíšeme vám základní principy těchto dvou možností, které mohou rozšířit vaše gastronomické schopnosti a zpestřit jídelníček.



Principem uzení je opracování masa a uzenářských výrobků teplem a kouřem z tvrdého dřeva a pilin. Kouř dodává surovinám specifickou chuť, delikátní vůni, charakteristickou barvu a zároveň je částečně konzervuje. Udírna může být postavena z různého materiálu, často i kontroverzního, jako je například starý sud nebo část nerezové klimatizace. V případě klasického řešení se nejčastěji setkáme s udírnami ze dřeva, z cihel nebo z plechu. Udírnu si můžete koupit nebo vyrobit sami, když máte náladu, potřebujete ale trpělivost a trochu zručnosti. Nemusí být umístěna výhradně na zahradě či na dvoře, ale i uvnitř budovy, což má své výhody zejména kvůli snadnější manipulaci se surovinami a absenci výkyvu teplot a vlhkosti. Udit lze masné výrobky i sýry a samozřejmě téměř jakékoli maso – hovězí, vepřové, ryby, drůbež i zvěřinu. Mějte ale na paměti, že jednotlivé druhy masa by se neměly udit dohromady, aby neztratily na své osobitosti.

Chce to trpělivost

Čím začít? Sežeňte si kvalitní maso z ověřeného zdroje, které naporcujte na požadovanou velikost a naložte. Nejčastěji se maso nakládá takzvané „na sucho“ do soli, ale můžete si ji smíchat i s různým kořením dle libosti. Kořenící ingredience důkladně prsty vmasírujte do masa. Poté musíte mít trpělivost a nechat maso řádně proležet. Dle druhu masa a typu uzení se délka naložení pohybuje od tří až k šesti týdnům.

Druhou možností je naložení do solného láku – takzvané mokré nasolení. Koncentrace soli ve vodě je na vás podle toho, jak slané maso preferujete. Pokud vůbec nevíte, začněte s osmiprocentním lákem. Maso v láku musí být vždy zcela ponořené, přičemž lák je potřeba

pravidelně kontrolovat, aby vykazoval příjemně silné solné aroma. Pokud je ztrácí, dejte nový.

Tři možnosti

Uzení se podle teploty rozlišuje na tři druhy. První možností je uzení studeným kouřem do 20 °C. V něm udíte zejména trvanlivé salámy a výrobky z čerstvého masa. Trvá od tří do sedmi dnů. Druhou variantou je uzení teplým kouřem při teplotě do 60 °C, které je vhodné například pro slaninu a trvá „jen“ několik hodin. Do třetice můžete zvolit nejrychlejší způsob uzení s využitím horkého kouře s teplotou mezi 80 a 90 °C. Při tomto způsobu probíhá fáze osušování, zakuřování či aromatizace a douzování, takzvané vypalování.

Tradičně se udí v klasických komínových udírnách, kde se využívá proudící směs vzduchu v podobě kouře, popřípadě páry. Nejdříve se zavěšené suroviny v udírně nechají mírně oschnout nad plamenem, který se následně zasype pilinami, a douzují se kouřem ze dřeva. Na sensorické vlastnosti suroviny má vliv charakter kouře, který přímo souvisí s druhem dřeva použitého k uzení. Nejlepší výsledky vykazuje tvrdé dřvo, ideálně buk nebo některé ovocné stromy. Pokud patříte mezi kreativní labužníky, přidejte například větvičky jalovce, rozmarýnu nebo vavřínu.



Sušení masa

Uzením nejenže dáte masu zcela jiný rozměr, ale i značně prodloužíte jeho trvanlivost. Stejně jako sušením – ať už v troubě, ve visu, nebo v domácí sušičce. Dobrým masem k sušení je hovězí nebo vepřové, ale i ryby a exotické maso – například klokaní. Podstatné je, aby nebylo prostlé, protože to při sušení nedělá dobrotu; zkrátka čím libovější, tím lepší. Počítejte s tím, že při procesu sušení maso ztratí zhruba 75 procent hmotnosti.

Sušit maso v sušičce není těžké. Ostrým nožem jej nakrájejte na malé kousky, abyste docílili stavu co kousek, to sousto, ale samozřejmě lze maso krájet i na delší pruhy a po usušení ulamovat či řezat na menší části. V takovém případě trvá sušení déle. Nakrájené kousky zasypte směsí koření založené na soli (přidat můžete koriandr, rozmarýn, chilli,...), ochucené kousky vložte do nádoby s víkem a zalijte je jablečným octem. Všechny kousky musí být ponořeny a marinovány minimálně dvanáct hodin. Poté obsah nádoby přelijte přes síto a kousky naskládejte na síto sušičky, aby se vzájemně nedotýkaly. Podle příslušného programu nechte přes noc sušit. Nemáte-li sušičku a chcete využít troubu, pak kousky masa napichujte na špejle a sušte je v troubě dlouho a na nízkou teplotu.



Třetí možností je sušení masa zavěšením. Připravte si kilogram masa, které odblaníte, celé obalíte v soli a vložte do nádoby, kterou dosypete další soli. Dva až tři dny ho necháte v lednici a každý den odléváte vodu, kterou maso působením soli tvoří. Poté jej řádně omyjete ve studené vodě a osušíte. Maso omotáte gázou a zavěsíte na hák či v něm uděláte díru, kterou protáhnete provázek. V případě, že chcete použít koření, připravte směs z koření smíchaného se sójovou omáčkou a před omotáním gázou maso směsí důkladně potřete. Maso v gáze nechte sušit alespoň týden třeba ve spížiřně nebo na jiném místě, kde je sucho, temno a relativně stálá teplota. Nechte ho viset tak dlouho, dokud nebude pořádně pevné. Někdo má raději šťavnatější, někdo vysušnější. Když se to napoprvé nepovede podle vašich představ, nechte se odradit, zkoušejte to dál a jistě časem docílíte vytožené podoby. Usušené maso vždy krájejte ostrým nožem na jemné plátky. Co nespoteřebujete, vložte do uzavíratelných pytlíků (nejlépe s absorberem vlhkosti), zavakuujte nebo uložte do mrazáku.



Text: red
Foto: archiv

Praga V3S jako hvězda četných videí na YouTube

DLOUHOVĚKÝ PRACANT

Ví se o ní, že zdolá téměř jakoukoliv překážku. Na YouTube jsou desítky videí, jak překonává všelijaké krkolomné terény. Třeba zledovatělý kopec šterku nebo strmou překážku připomínající stěnu pyramidy. Praga V3S.

Legendární vojenský třítunový speciál, lidově větrfieska nebo vejtra, popřípadě vejtrfaska, vznikl podle zadání a požadavků Československé armády a vyráběl se téměř čtyři desetiletí. Třínápravový terénní nákladní automobil s pohonem všech kol nejprve sloužil armádě, později se ale rozšířil „do civilu“ – od rozvozu zboží, pojízdných dílen přes přepravu kapalin a svoz dřeva až po montáž vrtných plošin nebo autojeřábů.

Konstruktéři národního podniku Auto Praga v Praze-Libni dostali zadání v srpnu 1951, vedoucím konstrukce se stal inženýr Jan Lanc. První prototyp vyjel už počátkem roku 1952 a výroba se rozběhla o rok později. Ukončena byla v závodech nedaleko Bratislavy až v roce 1990. Podle dostupných údajů se vyrobilo 130 tisíc automobilů typu V3S.



Praga V3S v terénu

VELIKONOCE – SVÁTKY JARA

1. VYHLEDÁVAČKA

Velikonoce jsou nejvýznamnějším křesťanským svátkem. Oslavují zmrtvýchvstání Ježíše Krista. Ten byl v prvním století našeho letopočtu na Velký pátek ukřižován u Jeruzaléma na vyvýšenině zvané _____. Zemřel, byl uložen do hrobu, ale v noci ze soboty na neděli vstal z mrtvých.

Vyhledejte slovo, které mezi ostatní nepatří.

POLKA • MAĎARKA • FRANCOUZKA • ČEŠKA • ALŽÍŘANKA
RUSKA • NĚMKA • AMERIČANKA • PORTUGALKA • NORKA
ITALKA • ČIŇANKA • ANGLIČANKA • BĚLORUSKA • ESTONKA
FINKA • VIETNAMKA • GOLGOTA • IRKA • KANAĎANKA
ŠVÝCARKA • TUNISANKA • RAKUŠANKA • SLOVENKA
ŠVÉDKA • BRAZILKA • EGYPŤANKA • ARMÉNKA • INDKA
JAPONKA • ŠPANĚLKA • AUSTRALANKA • MONGOLKA
UKRAJINKA • PERUÁNKA • MEXIČANKA • FILIPÍNKA

3. ROZDÍLOVKA

Velikonoce jsou i oslavou přicházejícího jara. Patří k nim: pořádný úklid, malování vajíček, dobroty jako beránek z piškotového těsta, mazanec, velikonoční nádívka, ve které by neměly chybět mladé kopřivy. Posledním dnem Velikonoc je pondělí. To se neobejde bez pomlázek, kterými chlapi a muži šlehají dívky a ženy, aby zůstaly mladé, a bez koledování. Inu, hody, hody doprovody, dejte vejce malovaný, když nemáte malovaný, dejte aspoň bílý, slepička vám snese jiný...

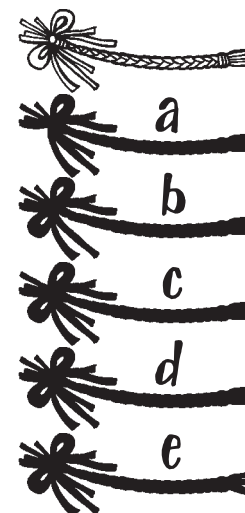
Najděte mezi obrázky sedm rozdílů.



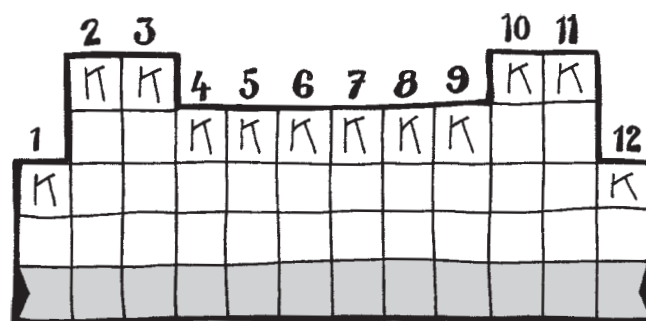
4. SROVNÁVAČKA

Na území Čech, Moravy a Slezska má pomlázka rozmanitá pojmenování. Říká se jí například hodovačka, mrskačka, sekačka, šlehačka, švihačka, houdovačka, dynovačka, binovačka, šibačka, šibák, šlaháčka, namrskut, šlerkust, šmigust, šmigrus nebo šmigus... A to zdaleka není všechno.

Který stín pomlázky je ten pravý?



Řešení:
1. Golgota.
2. Byl ocarován. Zahradníci!
3. viz obrázek.
4. Stín d.

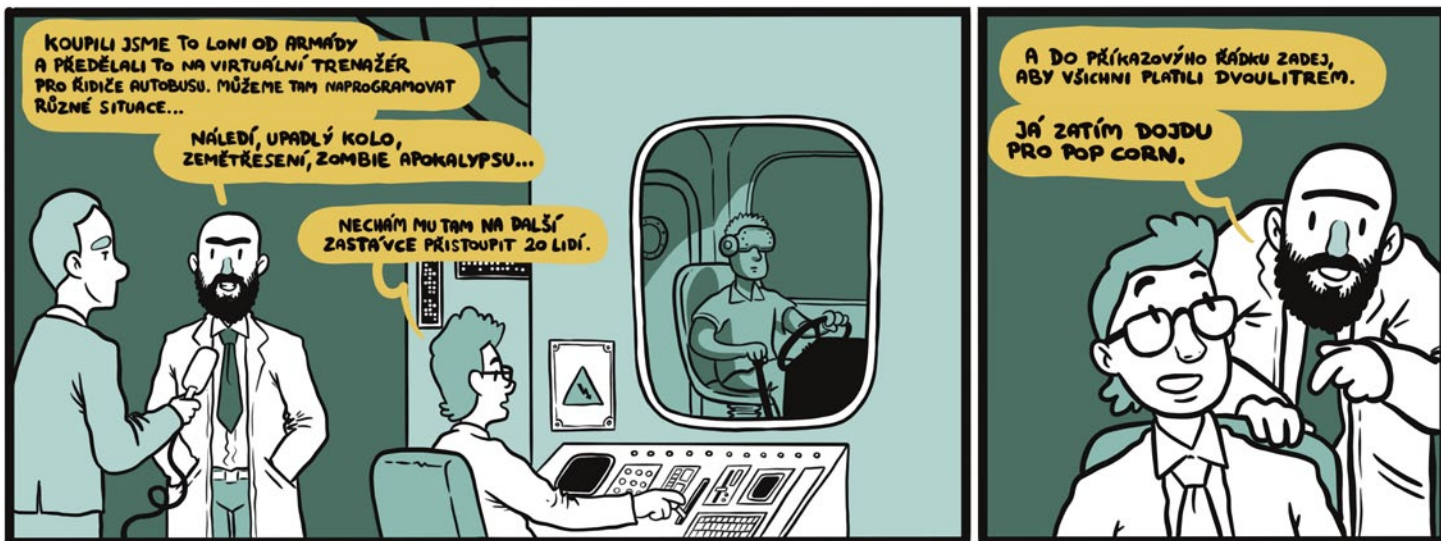


POMŮCKA: KOUČ

1. OHNIŠTĚ V BYTĚ
2. NÁSILNÝ, ZLÝ
3. POUŽÍVAT MOTYKU
4. BICYKL
5. TRENÉR
6. ROHATÉ DOMÁCÍ ZVÍŘE

7. VÁNOČNÍ RYBA
8. VOLÁNÍ NA KATEŘINU
9. TĚLNÍ TEKUTINA
10. DOMÁCÍ MAZLIČEK
11. KOUŘOVOD
12. HLAS VRÁNY

TĚŽKO NA CVIČIŠTI, LEHKO NA BOJIŠTI



Píše: Život Kreslí: Michal Menšík

POMŮCKA: ROREJS	ÚPRAVA VLASŮ	ZKOUŠKA	INICIÁLY REŽISÉRA SMOLJAKA	DĚJSTVÍ	PLÍSNĚNÁ	✳	POKLAP	INICIÁLY ZPEVAČKY PILAROVÉ	POTÉ	✳	DOLOVAT	DRUH SLÍNOVCE	ANTOUŠEK	JMÉNO SPISOVATELE McBAINA	???	ZADRŽOVATI V POHYBU		
ÚTISK						ZEVNIŘ PRYČ BAKLAŽÁN				MĚSTSKÝ PTAK								
???										ZTRÁCET NA VÝZNAMU UMĚNÍ								
NÁZEV SYKAVKY			FINTA KVĚTENSTVÍ				ROURA							ZNAČKA RADIA ČASTO KAPAJÍCÍ				
POČET PROCENT CELKU				HAJDY VAŘENÉ VEPŘOVÉ MASO			OSAĀÁNÍ						KUJNÝ NEROST TOHLE					
✳	DRUH SLOVA	SLOVENSKY „KONĚ“ ???							ZÁPASIŠTĚ PRO JUDO									
BRATI-SLAVAN					✳				STARÁ STRIBRNÁ MINCE	ZASE PŘESNĚ								
ŠEŘÍKOVĚ FIALOVÝ				ITALSKÝ HOUSLÁRSKÝ ROD	NOŘIT POD HLADINU				ASIATĚ									
OKRÁDAT						LUDOLFHOVO ČÍSLO	CHLUPOVÝ POROST	✳	VĚDRO U STUDNÝ ŤUK					ZNAČKA DLAŽDIC	NAPADENÍ			
STÁŘÍ (slovensky)				PSÍ RASA TITUL MUŽE					HRANIČNÍ POPLATEK				EPOCHA IZOLAČNÍ LEPENKA					
INICIÁLY ROSTANDA			PSACÍ POTŘEBA PŘEDLOŽKA						DRUH LEMURA ZDE					ZNAČKA ASTATU POLNÍ MÍRA				
KOSITI								???										
OHODNOTIT							OMASTEK							TRUMF KARETNÍ HRY				

Správné řešení tajenky v minulém čísle: SOLARIS, MERCEDES, SETRA, IVECO, SOR, MAN. Výhercem je Dagmar Šotová z Kralovic. Znění nové tajenky nám pošlete nejpozději do 31. června 2021. Adresa: arrevue@arriva.cz. Vylosovaný výherce obdrží záchranný covid balíček, tedy roušky a respirátory.



INTRANET PRO VŠECHNY ZAMĚSTNANCE ARRIVA

ARRIVANET.CZ

**Chcete mít informace z první ruky?
Vše naleznete na novém Arrivanetu!**

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



Více fotek,
zajímavostí a aktualit
ze světa Arrivy?

**Sledujte
naše sociální sítě!**



www.arriva.cz