

ARREVUE

Časopis skupiny Arriva

1/2025

Téma čísla

**ARRIVA vlaky a rozhovor
s Jiřím Nálevkou**

Jezdí s námi

**ŽENY
STROJVEDOUCÍ**

 **arriva**



ARRIVA vlaky

Co nového nás čeká na kolejích? Přečtete si rozhovor s Jiřím Nálevkou.

6



Ženy strojvedoucí

Tři ženy usedly za ovládací pulty dieselových jednotek – a naplno rozjely svou jízdu za novou kariérou.

10



Rozhovor

Martin Štětkař, který stojí v čele KOVED, přibližuje změny ve veřejné dopravě na Zlínsku.

16



Seriál

Bolí vás záda? Potřebujete se protáhnout? Přinášíme vám další tipy na cviky, které můžete vyzkoušet kdykoli během dne.

18



Rychlé večeře

Hlad po směně nečeká. Přinášíme několik receptů, které vás zasytí bez dlouhého stání u sporáku.

28



Milé kolegyně a milí kolegové,

jsou mezi námi ještě pamětníci, kteří si vzpomenou na odznaky ČSAD, které se připínaly na klop saka? Možná je ještě máte ve své sbírce a ti mladší o nich určitě slyšeli nebo je zahlédli. Podobné máme i my – s logem Arrivy. Když si ho připevňuji na levou stranu svého saka, jsem hrdý, co všechno každý den společně zvládneme – pro sebe i tisíce cestujících. Od zdánlivých maličkostí přes velké činy, jako je udržování odkazu autobusácké historie prostřednictvím našich retro vozů, kterými vozíme cestující i fanoušky, až třeba po záchranu lidského života.

Na začátku května projížděl jeden z našich řidičů z mladoboleslavského depa frekventovanou ulicí s autobusem plným cestujících, když na chodníku zahlédl bezvládně ležícího chlapce. Zastavil, a protože mladík nejevil známky života, začal s jeho ožíváním. Nehezká situace má ale šťastný konec a vždy, když se ke mně taková nebo podobná zpráva dostane, jsem na nás v Arrivě ještě hrdější a připínám si svůj odznak s ještě větší radostí. Panu řidiči Vlastimilu Kovárnickému patří za jeho reakci velký obdiv, poděkování a samozřejmě náš odznak. A není sám – hrdiny máme i v Plzeňském kraji a na dalších místech republiky. Díky vám všem.

Když píšu o hrdosti, jsem nadšený, že tým našich vlaků v čele s Jiřím Nálevkou uspěl v další soutěži a už brzy v Plzeňském kraji ukážeme, že umíme provozovat i motorové vlaky. Už pátým rokem tady jezdí naše flotila modrých autobusů, moderní elektrické vlaky a za pár měsíců přidáme modernizované motoráky na lince z Plzně do Domažlic. Budou to ty samé, které máme ve Zlínském nebo Jihomoravském kraji. Mám radost, že dokážeme uspět i v náročných výběrových řízeních a rozšiřujeme naši přítomnost na dalších tratích po celé republice. A věřím, že zdaleka nekončíme.

Většina z vás už určitě plánuje letní dovolenou. Ani já nejsem výjimkou – letos si odpočinu na jihu Čech, v oblasti, kde je hodně lesů, luk a málo turistů, v místech, která jsou tak trochu pozapomenutá. Ať už vás léto zavede na chalupu ve stylu legendárních Chalupářů, na venkov jako z komedií Slunce, seno..., nebo na pláž připomínající muzikál Mamma Mia, inspirovaný songy Abby, prostě ať už budete kdekoli, přeji vám, ať si letní dny opravdu užijete. Ať si odpočnete, načerpáte energii a s novou silou se vrátíte do dalších měsíců, kdy zase společně ukážeme, co všechno v Arrivě dokážeme.

Daniel Adamka

generální ředitel skupiny Arriva

HANA SEDLÁČKOVÁ

marketingový specialista

Text: Helena Dostalová

Foto: Daniel Hamerník

V Arrivě jsme všichni na jedné lodi a nezáleží na tom, jestli sedíte za volantem, u počítače, nebo za pokladnou. Osmadvacetiletá Hanka je důkazem, že s kreativitou můžete uspět i v oboru, který je zdánlivě vzdálený vašemu vzdělání.

Jak ses dostala k marketingu a následně k Arrivě?

Moje cesta k marketingu vedla přes umění, ke kterému má vztah celá naše rodina. Děda byl členem umělecké skupiny, a dokonce jsem o něm psala diplomovou práci. Studovala jsem na Univerzitě Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem obor dějiny umění a kurátorství. Při přípravě výstav jsme řešili i jejich propagaci a tam jsem se s marketingem setkala poprvé.

Uměním se ale dost dobře uživit nedá a marketingových pozic v kultuře bylo málo a často neměly dlouhodobou perspektivu. Narazila jsem na nabídku Arrivy, což mě zaujalo, protože jsem z Teplic a Arriva Express jezdí i na trase Praha – Teplice. Tuto službu jsem využívala téměř každý týden. Tak jsem to šla zkusit.

Není to od umění k dopravě velký skok?

Jak se to vezme. Obor je to jiný než umělecká galerie, ale náplň práce – příprava grafiky, vymýšlení konceptů a textů pro sociální sítě – se hodně protíná s kurátorstvím. I kurátor vymýšlí koncepty, píše texty, spolupracuje s grafikou a dalšími lidmi z oboru s cílem vytvořit něco, co může komunikovat veřejnosti.

Když připravuji příspěvek na sociální sítě, nejde jen o to, co chci sdělit, ale i jak. Nestačí napsat „jedte s námi“. Chce to něco navíc – jak se říká v umění, ozvláštnit to. Příspěvek by měl říct, proč jet právě s námi a co to lidem přinese. A klidně může být i trochu vtipný.



Důležitá je i estetika – pěkný vizuál přitahuje pozornost. Nejlépe fungují hezké fotky vlaků a autobusů a jsme rádi, když je s námi lidé sdílí.

Co máš v Arrivě na starosti?

Spolupracuji s Dominikem Škachem, který řídí celý marketing. Starám se hlavně o sociální sítě – Instagram, Facebook a TikTok. S kolegy komunikujeme novinky na web a chystáme různé akce a soutěže pro naše sledující. Připravuji třeba i informace o výlukách. Pak zajišťuji interní komunikaci – když organizujeme něco pro zaměstnance, připravuji vizuály a texty.

Baví tě to?

Moc! Mám pocit, že každý den dělám něco jiného. Jsem typ člověka, který si rád organizuje práci. Líbí se mi, když vidím výsledky. Bavilo mě připravovat vánoční vlak – od prvního nápadu přes realizaci až po krásný výsledek. Dostávali jsme zpětnou vazbu od lidí, kteří se ptali, kudy vlak jezdí. Je to hezký pocit, když vidíš, že to lidi zajímá.

V čem spatřuješ hodnotu marketingu pro Arrivu?

Vytváří povědomí o značce. U dopravních společností si člověk často neuvědomuje, s kým cestuje – prostě jede vlakem. Marketing může značku zviditelnit a vybudovat základnu fanoušků. Firmy se dnes na sociálních sítích více otevírají a působí přátelštěji. Buduješ si vztah se zákazníky. Už to není jen „jedu autobusem“, ale „jedu Arrivou“.

Jaké to je, být jednou z mála žen v převážně mužském kolektivu?

Je zajímavé být v podstatě jediná holka v celém open space mezi chlapy ve věku 30 až 60 let. Zpočátku jsem se bála, že mi nebude vyhovovat prostředí větší firmy, které jsem neznala. A také jsem si říkala, že vlaky a autobusy jsou klučíci prostředí. Nakonec jsem zjistila, že je to super. Je to jiné, ale není čeho se bát.

Setkáváš se při své práci i s lidmi z provozu?

Ano, když připravujeme videa a rozhovory se zaměstnanci – řidiči, strojvedoucími i dalšími. Občas nastanou vtipné situace, protože vypadám dost mladě a řidiči se diví, co tam dělám. Ze začátku mě to trochu děsilo, ale dnes už to беру s humorem. Někdy se jich i zeptám, kolik by mi tiplí let – a některé odpovědi jsou opravdu zajímavé. Třeba i třináct. Všichni jsou ale vždycky moc fajn – je velmi zajímavé poznávat, co všechno jejich práce obnáší.

Co tě baví kromě práce?

Hlavně umění a malování. Kreslila jsem i ilustrace do kalendáře pro rok 2024, který měli lidé v provozech – párkrát se mě dokonce někdo ptal, kdo je dělal. Kromě toho mám ráda sport, chodím běhat a cvičím. Teď mi nejvíce času zabírá příprava svatby – za měsíc se vdávám. I tam se projevuje můj organizační talent a umělecké sklony. Všechno si dělám ručně, včetně dárek pro hosty.

Video Arriva v akci představují naše profese

Co u nás dělá strojvedoucí, průvodčí, řidič, elektromechanik, dispečer a další profese, to víme v Arrivě všichni. Vědí to ale cestující a naši zákazníci? Rozhodli jsme se představit naši práci a ukázat jim, co všechno stojí za tím, abychom je dokázali odvézt tam, kam potřebují.



Začali jsme točit krátká videa na sociální sítě, ve kterých chceme každý měsíc představit jednu profesi v Arrivě. Jak přesně vypadá práce průvodčího, co všechno dělá strojvedoucí, řidič, automechanik nebo elektromechanik? Jaké informace musí mít v hlavě dispečer, pracovník v zákaznickém centru nebo instruktor jízdy? Jaký je běžný den v Arrivě a jak fungují naše autobusy a vlaky? Odpovědi nabízí videa Arriva v akci. Mrkněte i vy!

Pilotní díl nás zavedl na koleje. Představili jsme průvodčí Kačku, se kterou jsme se sešli na nádraží v Turnově. Kačku možná znáte i z Instagramu a sítě X s jejím profilem **Život na dráze**, kde se s vtipem i nadhledem dělí o každodenní zážitky z provozu. Ve videu odpovídá na řadu otázek, proč ji práce průvodčí baví, jak vznikl nápad začít sdílet své příběhy, jaké situace ji na palubě vlaku nejvíc rozesmály, co nejbizarnějšího si cestující zapomněli a co ji na kontaktu s lidmi nejvíc baví. Další videa už připravujeme!



Naskenujte QR kód a sledujte videa Arriva v akci!



Chlapec zkolaboval na zastávce. Náš řidič mu zachránil život

Na lince do Bělé pod Bezdězem, na zastávce Jaselská, si náš řidič Vlastimil Kovárnický všiml bezvládného chlapce ležícího na zemi. Vedle něj stál rozrušený kamarád, který si nevěděl rady. Vlastimil neváhal ani vteřinu a okamžitě začal jednat.

„Nasměroval jsem druhého kluka, ať zavolá 155, a sám jsem chlapce uložil do stabilizované polohy. Když přestal dýchat, začal jsem podle instrukcí operátorky záchranné služby s masáží srdce. Po chvíli se chlapci podařilo obnovit životní funkce,” popisuje situaci.

Záchranka si ho po několika minutách převzala, intubovala a odvezla do nemocnice. Vše dobře dopadlo, ale bez včasné pomoci by chlapec možná nepřežil. „Pro mě to byla hlavně úleva. Věděl jsem, že je v rukou odborníků. A byl jsem hrdý, že jsem dokázal pomoci.”

Vlastimil má za sebou patnáct let praxe za volantem autobusu a několik situací, kdy šlo o život. Přesto ho překvapilo, kolik lidí kolem chlapce jen prošlo. „Spousta lidí se bojí pomoci nebo si myslí, že je to nějaký feťák. Ale i kdyby, pořád je to přece člověk.”

Na veřejnou pochvalu si nepotrpí – kontakt na sebe rodině chlapce nenechal a medializaci odmítl. „Nejde o to, být vidět. Důležité je jednat. A nebát se. Stačí zavolat 155 – i to pomůže,” vzkazuje kolegům Vlastimil Kovárnický.



Co se mění od června 2025 v zákoníku práce?

Důležité novinky pro každého zaměstnance

Od 1. června 2025 vstupuje v platnost novela zákoníku práce, která se týká nás všech. Nejvíce změn přináší v oblasti výpovědí a zkušební doby. Cílem těchto změn je **zjednodušit pravidla a zvýšit flexibilitu pracovního trhu**. Připravili jsme pro vás stručné a srozumitelné shrnutí – ať víte, na co se případně připravit.

Výpovědní doba začne běžet hned

Doteď platilo, že když někdo podal výpověď (ať už zaměstnanec, nebo zaměstnavatel), začala výpovědní doba běžet až od prvního dne dalšího měsíce. Od června ale začne běžet **okamžitě** – tedy dnem, kdy byla druhé straně doručena.

Příklad: Zaměstnanec podá výpověď 10. června. Dvouměsíční výpovědní doba začne běžet hned – a skončí tedy 10. srpna. Už se nečeká na „prvního“ jako dříve.

Výpovědní doba může být kratší – v mimořádných případech

V některých specifických situacích – například pokud někdo opakovaně porušuje pracovní povinnosti nebo nezvládá práci i přes opakované upozornění – může být nově výpovědní doba zkrácena na **jeden měsíc**. Tato úprava slouží spíše k řešení krajních situací a nevztahuje se na běžný pracovní režim.

Zkušební doba se prodlužuje

Pokud nastoupí nový kolega nebo kolegyně, zkušební doba může být podle nové úpravy delší: až **4 měsíce** pro běžné pozice (dosud 3 měsíce), až **8 měsíců** pro vedoucí pracovníky (dosud 6 měsíců). Účelem je dát oběma stranám – zaměstnanci i firmě – více času, aby si ověřily, že spolupráce opravdu funguje.

Proč se to všechno mění?

Ministerstvo práce a sociálních věcí chce, aby pravidla v zákoníku práce byla pružnější a přizpůsobená dnešní době. Pro zaměstnance to znamená větší přehlednost a jistotu, kdy co začíná a kdy končí. Pokud si s něčím nebudete vědět rady, obraťte se na své personální oddělení. Moc rádi vám pomohou.

Na Moravě mají autobusy s antibakteriálními potahy sedadel



Po českých silnicích jezdí čím dál víc Crosswayů s novou čelní maskou, které dominuje velké a čisté logo Iveca. Dalších pět takových jsme pořídili do Olomouckého a Zlínského kraje.

Zvenčí jsou autobusy celé bílé, jak je ve Zlínském kraji zvykem, tři z nich jsou nízkopodlažní na regionální linky. Dva autobusy jsme pořídili pro spoje na delší cesty s větším komfortem,

cestující nastupují po schodech, pro zdravotně znevýhodněné jsou vybaveny nástupní plošinou a „výtahem“ do autobusu. Vyjíždí hlavně na linky do Brna nebo Ostravy a nabízí 49 pohodlných sedaček. V žádném autobusu nechybí už obvyklý standard, jako je klimatizace nebo determnální skla a potah sedadel v antibakteriálním provedení.

Další autobusy v Plzeňském kraji



Jak se dlouhodobě ví, ceny jízdenek v Plzeňském kraji se nezvyšují, vozový park je moderní a díky tomu roste počet cestujících, kteří zdejší autobusy i vlaky využívají. Po dohodě s objednavatelem jsme přikoupili nové autobusy pro posílení spojů na vybraných linkách.

Naše modro-žluto-bílá plzeňská flotila se tak rozšířila o dva

malokapacitní autobusy Rošero. Další tři autobusy jsou v největším provedení, které v Plzeňském kraji provozujeme. K rozšíření kapacity volných míst na spojích nám pomohou 15metrové autobusy značky Setra S 518. Tento typ autobusu je už v novém provedení a od svého předchůdce s označením S 418, kterého v kraji cestující důvěrně znají, se v některých detailech liší. Můžeme říct, že není Setra jako Setra! Nejvýrazněji jsou změny vidět na čelní masce autobusu. Pokud si stoupnete před něj, uvidíte je na první pohled: jiné blinkry, jiný prolis na masce, upravený tvar světel i doplněné kulaté logo Setry.

Ve výbavě autobusů není žádná změna a nabízí v Plzeňském kraji už obvyklý komfort – jsou nízkopodlažní, plně klimatizované, s místem pro dva kočárky a v krajských barvách. Se změnami v jízdních řádech přibýly také nové spoje a víc místa pro cestující na lince IDPK 424 z Plzně do Klatov a posílení se dočkala také linka 531 do průmyslové zóny Ostrov u Stříbra.

CHCI POSÍLIT ROLI ARRIVA VLAKY V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ, ŘÍKÁ JIŘÍ NÁLEVKA

Text: Ondřej Kubala

Foto: archiv Arrivy

Od starších dieselů k novým elektrickým vlakům – takovou proměnou chce Arrivu na kolejích provést její šéf Jiří Nálevka. Právě teď, na začátku letošního léta, jeho tým obhájí linky, které máme pod smlouvou do roku 2027 nebo 2029. Vybral také dodavatele nových vlaků pro Západní expresy, chystá velký nábor nových kolegů a zároveň mapuje další místa, kde by mohly vlaky Arrivy ještě vyjet. „Chci, aby naši lidé mohli pracovat s moderní technikou,“ říká. Segment elektrických vlaků se rychle otevírá – a Arriva si ho nechce nechat ujet.





Jsou linky, kde si dovedete představit, že by Arriva vyjela na vlastní komerční riziko, jako před lety do Trenčína a Nitrý? Když všichni soupeři na trase Praha – Ostrava a možná na tom finančně i krvácí?

Nemyslím si, že by tu všichni krváceli. Když se podíváte třeba na hospodářské výsledky RegioJetu, je schopen tuto relaci provozovat se ziskem. Po covidu odezněla na lince Praha – Ostrava doba cenového soupeření a ceny šly výrazně nahoru. Segment dálkové dopravy má potenciál být ziskový, ale teď to pro nás není aktuální. Soustředíme se na to, abychom zvládli rozjet linky, které jsme vyhráli, a na nové soutěže.

Jaká je šance, že Arriva na české železnici ještě dál poroste?

V dlouhodobém horizontu bych chtěl, abychom se více etablovali v dálkové dopravě. Zatím rosteme postupně a hledáme příležitosti ve výběrových řízeních, která se objeví. Dnešní rychlíky do Rakovníka nebo Tanvaldu jsou spíš meziregionální dopravou. Rád bych, abychom se od starších dieselových vlaků posunuli k elektrické vozbě s novými vlaky. S čímž pak bude nepochybně souviset otázka vlastního depa pro střední a těžkou údržbu, které budeme chtít vybudovat. Ať už sami, nebo s nějakým partnerem.

Už několikrát jsem od vás slyšel, že byste rád koupil RegioJet. Myslíte to vážně?

To je moje osobní přání. Pokud bychom se spojili, vznikla by firma, která by dávala obrovský smysl. Po ekonomické i dopravní stránce. ARRIVA vlaky je úspěšná v regionále a v motorové trakci, RegioJet umí dobře dálkovou dopravu a soustředí se na elektrickou trakci. Synergie by tam byly velké. Ale Radim to bohužel nechce prodat. (směje se)

Které soutěže na železnici teď sledujete?

Na začátku letošního léta obhajujeme dnešní linky, na které máme smlouvu do roku 2029. Těch deset let uteklo velmi rychle. Týká se to i severočeských rychlíků, o kterých se vedla velká polemika, jestli stát dokáže postavit alespoň část trolejového vedení a nabíjecí body tak, aby tu mohly začít jezdit moderní bateriové vlaky. Nabídky se Ministerstvu dopravy podávaly na začátku července, nyní čekáme na výsledky, jak soutěž dopadne (v době

uzávěrky tohoto čísla ArRevue ještě stát výsledky soutěže nevyhlásil, pozn. red.). Ale analyzujeme také velký tendr Prahy a Středočeského kraje na elektrické příměstské vlaky pro 400 cestujících.

V případě rychlíkové linky z Prahy přes Písek do Českých Budějovic končí Arrivě smlouva už v roce 2027.

To je pravda. Ministerstvo bude pro tuto trasu hledat v soutěži nového dopravce na čtyři roky plus je tam na dva roky opce do roku 2033. Do té doby by měla Správa železnic trať přes Příbram a Písek elektrifikovat a pak by tady měl už vyjet nový dopravce s elektrickými vlaky. I v tomto případě se budeme snažit uspět a dnešní výkony obhájit.

V souvislosti s rychlíky Praha – Kladno – Rakovník se často mluvilo o tom, že nedává smysl, aby je objednával stát, když jedou jen v rámci jednoho kraje a Prahy.

Pokud vím, jde o součást dohody mezi ministerstvem a kraji. Smlouva je uzavřená do roku 2029, pak přestane stát rychlíky do Rakovníka objednávat a dál už to bude věcí Prahy a Středočeského kraje. Souvisí to i s modernizací a elektrizací tratě do Kladna. Naše malé motoráky skončí, na trať vyjedou nové elektrické velkokapacitní vlaky a dál do Rakovníka bude, počítám, přestup do něčeho menšího. Ale to je otázka spíš na Středočeský kraj.

Jihomoravský kraj hledá dopravce pro bateriové vlaky na takzvané Vlárské dráze z Brna do Veselí nad Moravou od prosince 2029. Půjdeme do toho?

Ano, do této soutěže jsme se už přihlásili.

Mohlo by to znamenat i nové depo v Plzni nebo lepší zázemí v Praze?

Určitě to bude nezbytný krok, ale všechno bude záviset na tom, ve kterých soutěžích uspějeme. Zatím jsou motoráky 845 doma v Malešicích, na část údržby, kde musíme pod vlak, jezdíme do pražské plynárny v Michli. Elektrické Pantery udržujeme u Českých drah v Plzni, vybrané regionální jednotky na severu Čech u ČD v Liberci, depo ve Vsetíně máme pronajaté s vlastní údržbou a nově jsme začali využívat vlečku a halu bývalých železáren ve Veselí nad Moravou. Tam zatím funguje naše mobilní dílna.

Vlakový dispečink zatím zůstává v Malešicích v teplárně?

Ano, neplánujeme ho nikam stěhovat. Ale lidé tu s novými linkami samozřejmě přibývají.

S větším množstvím vlaků je spojeno i více výluk, a tedy větší potřeba náhradní autobusové dopravy. Je výhodou být ve skupině s největším autobusovým dopravcem v Česku?

Ano, je. Generálním dodavatelem náhradní autobusové dopravy je vždy naše územně příslušná autobusová provozní společnost a oni si tam už řeší sami, co zvládnou odjezdit a na co si vezmou subdodávky.

Jak je na tom dnes Arriva se strojvedoucími?

Naší velkou výhodou je, že zhruba polovinu strojvedoucích jsme si vychovali sami od základu. Díky tomu máme i v průměru mladší tým než třeba České dráhy. Když ale vstupujeme na novou linku, je naprosto běžné, že k nám část strojvedoucích přejde od původního dopravce. Často v tom místě bydlí.

A začal už nábor v Domažlicích na novou linku pro Plzeňský kraj?

Ano, spustili jsme náborovou kampaň na nové strojvedoucí, kteří by nastoupili do kurzu. Ten trvá optimálně devět měsíců. Začínáme včas, protože celý proces zabere hodně času – od pohovorů přes zdravotní prohlídky až po další nutná vyšetření.

Kdo jsou strojvedoucí, kteří chtějí jezdit u Arrivy?

Je to hodně pestré, ale významnou část tvoří naši průvodčí. Výhodou je, že o železnici leccos vědí a mají provozní zkušenosti. Ostatně většina našich slečen a paní strojvedoucích jsou bývalé průvodčí. Velmi zajímavou skupinou jsou například policisté nebo hasiči, kteří mají disciplínu a jsou zvyklí na směnný režim, odpovědnost, ale často už hledají méně adrenalinové povolání.

Co byste pro své průvodčí a strojvedoucí rád udělal?

Chtěl bych, aby s námi měli možnost sáhnout si na moderní techniku. To se teď na nové lince lince Západních expresů a Berounek podaří. Moc rád bych jim nabídl i kariérní perspektivu, že nebudou jezdit jen na motorácích, ale udělají si u nás i elektriku jako jejich první kolegové na plzeňských Panterech.

Když mluvíme o technice, musíme zmínit vlakový zabezpečovač ETCS, který jako první dostanou jihomoravské Stadlery. Proč je dodavatelem ETCS do našich vlaků AŽD Praha?

Vyhrálo výběrové řízení, nabídlo nejvýhodnější podmínky. A ve smlouvě na vybavení jihomoravských Stadlerů ETCS, které postupuje podle plánu, jsme měli opcí na vybavení dalších vozů, kdybychom s nimi uspěli v některé z dalších soutěží. Což se podařilo

v případě plzeňské linky P3. A stejně jsme to měli s Parsem v Šumperku. Smlouva na modernizaci vlaků pro jižní Moravu už obsahovala opcí na další vozy.

ETCS je velmi drahé zařízení, které instalujeme do starších vozidel. Kolikrát se zvýší hodnota Stadleru GTW jeho instalací?

O polovinu určitě. Ale víte, jakou má výhodu řešení AŽD? Je distribuované. Nemáte jednu velkou bednu na jednom místě, ale je to více zařízení, která můžeme rozmístit různě ve vlaku. V našem případě to bude často u stropu. Díky tomu neubereme žádná místa k sezení.

Co bude jednou s motoráky 845? Prošli sice velkou rekonstrukcí pro Českou republiku, ale přece jen už tady žijí svůj druhý život.

Pokud se budeme bavit pragmaticky, jejich konec se blíží a nastane s koncem

současné smlouvy na rychlíky, kde dnes jezdí. Nevidím úplně poptávku, že by takové množství souprav chtěl někdo koupit, Česko bude nejspíš jejich konečná. Není problém udržet jejich provoz dalších 10 let, co se týká technického stavu. Ale nesplní už nároky objednavatelů ani cestujících.

A jak běží instalace klimatizací?

Podle plánu. K polovině letošního roku jsme jimi vybavili 12 jednotek řady 845, celkem jich získá klimatizaci 33.

Proč je výhoda pracovat u ARRIVA vlaky, a ne u jiného dopravce?

Jsme stále malí. Dobře se známe a každý má relativně rychlý přístup k šéfům. Ani pro provozní zaměstnance nejsou lidé, kteří společnost řídí, neznámí. Ale zároveň už jsme dost velcí na to, abychom se mohli o své lidi postarat v případě, že v některém tendru neuspějeme, a nabídnout jim práci třeba kousek vedle.

A jak je vlastně Arriva na české železnici dnes velká?

Nejlépe se to měří takzvanými vlakokilometry (vlkm), tedy počty kilometrů, které naše vlaky ujedou na české železniční síti za rok. Teď aktuálně je to 9,4 mil. vlkm ročně, jakmile rozjedeme linku P3 v Plzeňském kraji, bude to 10,1 mil. vlkm, a pokud by vše dopadlo dobře s linkou do Chebu a Klatov, budeme mluvit o 13,4 mil. vlkm. Aby tato čísla platila i po roce 2029, musíme obhájit zakázky z roku 2019, na které máme desetileté smlouvy. Jsou to dnešní rychlíkové linky, kde jezdíme s motoráky řady 845, ale i regionální

vlaky v Libereckém a Zlínském kraji. Což je 60 procent všech dnešních výkonů.



Z malého dopravce na třetí největší sílu na českých kolejích



Březen 2016
Expresy Praha –
Trenčín – Nitra



Prosinec 2016
Spěšné vlaky
Praha – Benešov
u Prahy



Prosinec 2016
Expresy Praha –
Český Krumlov –
Nová Pec



Prosinec 2018
Městská linka
Roztoky u Prahy –
Praha-Hostivař



Prosinec 2019
Rychlíkové linky
Praha – Rakovník,
Praha – Tanvald,
Kolín – Rumburk –
Šluknov, Praha –
České Budějovice
přes Písek



Prosinec 2019
Osobní vlaky
na Liberecku:
Liberec – Lomnice
nad Popelkou,
Železný Brod –
Tanvald

Vyhráli jsme nové vlakové linky. Co bude dál?

Příští dva roky se bude mít společnost ARRIVA vlaky co otáčet. Vyhráli jsme soutěž Plzeňského kraje na linku P3 z Plzně do Domažlic a podepsali jsme smlouvu v miliardovém státním tendru s Ministerstvem dopravy na dálkové vlaky z Prahy do Chebu a Klatov. Je to fenomenální úspěch Arrivy na české železnici a největší kontrakt, jaký jsme v Česku kdy získali. V polovině července jsme podepsali smlouvu s plzeňskou Škodou, která pro nás nové vlaky vyrobí. Aby toho nebylo málo, obhajujeme rychlíkové linky, kde jezdíme s našimi motorovými jednotkami řady 845. V dohledné době nás čeká to samé i u regionálních vlaků na Liberecku a Zlínsku.

ARRIVA vlaky je úspěšný osobní dopravce. Z hlediska počtu kilometrů ujetých za rok na síti Správy železnic třetí největší za Českými drahami a RegioJetem. Zatím postupně nové výkony hlavně získávala, a když některé linky opustila, třeba spěšné vlaky z Prahy do Benešova, bylo to zpravidla proto, aby jiné rozjela. Anebo proto, že už na ně skončila smlouva, jako tomu bylo v případě městské linky S49 v Praze.

Hezkou vzpomínkou zůstávají i naše první komerční spoje z Prahy do Trenčína a Nitry, které bývaly plné. Jenže na dnešním přeplněném koridoru, kam bez zabezpečovače ETCS už žádný vlak nesmí, motoráky s kapacitou 120 míst a maximální rychlostí 120 km/h prostě nemají své místo.

Teď ovšem Arrivu čekají větší, jak je dnes moderní říkat, výzvy. Když jste menší hráč a bojujete postupně o nové zakázky, jde to snadno. Můžete jen

získat. I proto Arriva dosud na české železnici zatím jenom rostla. Teď se ale dostáváme do fáze, kdy budeme muset stávající vlakové linky v nových soutěžích obhájit. A to se může povést, ale také nemusí. Stejně jako to už roky známe z autobusů.

Domažlice, Klatovy a Cheb

Na konci června jsme podepsali s Ministerstvem dopravy smlouvu na desetiletý provoz dálkových vlaků na západ Čech. Od prosince 2028 převezmeme Západní expresy z Prahy do Chebu a rychlíky Berounka do Klatov, které dnes provozují České dráhy. Je to 3,32 milionu vlakokilometrů ročně. Kdo zná ranní zácpy na dálnici D5 před Prahou, ten si dokáže představit výnosový potenciál této linky – zvlášť když na ni vyjedou zcela nové soupravy, které tradičně přitahují další cestující.



Řadu měsíců jsme jednali s výrobcí, kteří by nám mohli dodat nové elektrické nízkopodlažní jednotky. Nakonec jsme dostali nejvýhodnější nabídku od Škoda Group, 22 nových vlaků nám tak dodá plzeňská Škoda.

Relativně dlouhý čas na přípravu je nutný kvůli tomu, že jednotky musí výrobce nově vyvinout, vyrobit a také nechat schválit pro provoz v České republice.

Čímž se dostáváme k dalšímu ostře sledovanému tématu. V první polovině dubna jsme podepsali smlouvu s Plzeňským krajem na vlakovou linku P3 z Plzně do Domažlic, kterou v prosinci 2026 převezmeme od Českých drah. Desetiletý kontrakt má hodnotu 2,070 miliardy korun a vyjedeme tu s modernizovanými, nízkopodlažními a klimatizovanými Stadler GTW, odkoupenými od Hessische Landesbahn. Ty už půl roku úspěšně jezdí na jižní Moravě. S naším příchodem na linku Plzeň – Domažlice změní kraj také jízdní řády – od prosince 2026 tu začne jezdit více osobních vlaků než doposud.

Zdejší vlaky budou velmi podobné těm, které už jezdí v Jihomoravském kraji. Kompletní modernizaci zajistí Pars ze skupiny Škoda v Šumperku a o vybavení zabezpečovačem ETCS se postará AŽD Praha. Přesnou podobu interiéru budeme letos ještě ladit společně Plzeňským krajem. O umístění depa v Plzni nebo jejím okolí zatím rozhodnuto není – budeme ho řešit zároveň se zázemím pro soupravy určené na dálkové linky z Prahy přes Plzeň do Klatov a Chebu.



Prosinec 2019

Osobní vlaky na Zlínsku: Vsetín – Býlnice, Vsetín – Velké Karlovice, Staré Město u Uherského Hradiště – Býlnice / Veselí nad Moravou / Luhačovice



Prosinec 2020

Rychlíky Liberec – Pardubice, Liberec – Ústí nad Labem



Prosinec 2023

Osobní vlaky Pňovany – Plzeň – Horažďovice předměstí



Prosinec 2024

Osobní vlaky na jižní Moravě: Znojmo – Břeclav, Zaječ – Hodonín, Hodonín – Vrbovice



Prosinec 2026

Osobní vlaky Plzeň – Domažlice



Prosinec 2028

Dálkové vlaky Praha – Plzeň – Cheb, Praha – Plzeň – Klatovy





ŽENY STROJVEDOUCÍ TŘI PŘÍBĚHY ZE SVĚTA VELKÝCH STROJŮ

Text: Helena Dostalová

Foto: Pavol Bigos

Milena, Tereza a Markéta usedly za ovládací pulty našich dieselových jednotek a míří vstříc nové kariéře. Tři ženy, tři životní příběhy, tři cesty k vysněné profesi, která byla ještě nedávno doménou mužů.

V červnu završily náročný výcvik a od té doby řídí osobní a spěšné vlaky na tratích střední Moravy. Markéta si plní sen z dětství, Tereza objevila svou vášeň během práce průvodčí a Milena se rozhodla úplně změnit životní směr v době, kdy většina lidí hledá spíš klid. Spojuje je touha stát se strojvedoucí a odvaha vydat se do prostředí, které nabízí volnost, výhledy a nepředvídatelnost.

„Těší nás, že zájem žen o pozici strojvedoucích neustále roste. Ještě před několika lety byla tato pozice vnímána výhradně jako mužská, avšak dnes v Arrivě na této pozici pracuje včetně těchto tří dam již osm žen. Věříme, že s dalšími plánovanými kurzy se tento počet bude nadále zvyšovat. Dámy ve výcviku prokázaly především svůj zápal a odhodlání a jsme velmi rádi, že posílily naše řady,“ říká personální manažerka ARRIVA vlaky.

Výcvik na strojvedoucí není jednoduchý. Uchazečky absolvují teoretickou přípravu v Ústí nad Orlicí a v Praze, kde se učí dopravní předpisy, techniku vozidel i to, jak reagovat v krizových situacích. Následuje praktická část – jízdy pod dohledem zkušených kolegů. Nejtěžší bývá technická stránka, zejména pro ty, které přicházejí z netechnických oborů. „Musela jsem si domluvit doučování, všechno jsem potřebovala pochopit polopatě,“ přiznává Milena, která se dříve živila administrativou.

Na trati jsou dnes samostatné – ale nikdy na všechno samy. Všechny tři ženy se shodují, že podpora ze strany kolegů je silnější, než čekaly. „Strojvedoucí nás mezi sebe vzali a pomáhali nám hned od začátku. Nikdy jsem nezažila, že by někdo dal najevo, že tam nepatříme,“ říká Tereza.



Tereza (21 let): Práce strojvedoucí mě opravdu naplňuje

Blondýnka s jemnými rysy a usměvavou tváří, kterou by si člověk snadno představil jako učitelku v mateřské školce – což ostatně byl, kromě práce policistky, i její dětský sen. Přesto dnes Tereza s naprostou samozřejmostí ovládá diesellové jednotky společnosti Arriva a říká o sobě, že je v této práci úplně ve svém živlu.

Tereza nastoupila na železnici krátce po dokončení školy, nejprve jako průvodčí. Už během této práce ji ale víc než kontakt s cestujícími přitahovalo stanoviště strojvedoucího – prostor plný tlačítek, ciferníků a kontrol, zvuk diesellového motoru a především úžasný výhled na kolejiště a tratě. „Párkrát jsem se na stanoviště dostala a věděla jsem, že přesně tady jsem na správném místě.“

Náročný kurz na strojvedoucí zvládla s pomocí kolegů a instruktorů. Nejvíc si oblíbila praktickou část výuky, kde se učila, jak vlak reaguje v různých situacích, jak řešit technické problémy a jak zvládat nepředvídané situace na trati. „Technická stránka byla určitě těžší, ale zvládly jsme to,“ hodnotí zpětně nejtěžší část svého vzdělávání. „A kdybychom si nevěděly rady, funguje u nás technická podpora, kam můžeme kdykoliv zavolat,“ dodává s důvěrou.

Dnes už jezdí samostatně a má jasno v tom, co ji na této práci baví nejvíc: volnost a svoboda nejen na denních směnách, ale hlavně na nočních. „Člověk jede a je ticho, klid, nikdo na něj nemluví, nikdo nic nechce.“ Těší se i na chvíle, kdy bude přespávat mimo domov. A nebojí se ani chladného počasí a vypravování vlaku ve sněhu nebo dešti. „Myslím,

že máme kvalitní zimní bundy Arriva,“ směje se. „Takže to mi vůbec nevádí, vlastně se na zimu těším. Na celou práci strojvedoucí. Neskutečně mě naplňuje.“

Už má také svou oblíbenou trasu. „Bylnice, tam je to fakt nádherné. Miluju tam rána a večery, fakt krása, takže tamtudy jezdím velice ráda,“ popisuje cestu směrem na Vlářský průmysk, která trvá necelé dvě hodiny.

Důležitou roli v jejím rozhodnutí sehrála podpora nejbližších. Rodina i přítel ji v neobvyklé volbě od začátku podporovali. „Kolikrát stojím u kolejí a mávají mi, když jedu,“ říká s úsměvem. Ani to, že pracuje v převážně mužském prostředí, ji nijak neodradilo. „Někomu se to líbí, někomu ne. Já si jdu svou cestou.“

Máte nějaké talismany, které si berete na cesty?

Ráda nosím šperky, které jsem dostala od svých blízkých. Jsou to moje malé jistoty, které mě provázejí při každé jízdě.

Co vám profese přinesla osobně?

Hlavně radost a pocit naplnění. Neumím si představit, že bych chodila do práce s nechutí. Tady se každý den těším, co mě čeká. Je to práce, kterou prostě chci dělat.



Markéta (20 let): Splnila jsem si sen

Markéta měla jasno od dětství. Zatímco jiní toužili stát se zpěváky nebo astronauty, ona chtěla vést vlak. Rodina neměla auto, a tak pro ni bylo cestování po železnici běžné – zároveň ale výjimečné. Fascinovala ji krajina za oknem, pravidelný rytmus kolejí i síla strojů. Když se jako malá dostala na stanoviště strojvedoucího řídící jednotky, která nesla její jméno – Markétka –, byl to pro ni osudový moment.

Už jako dítě tíhla spíš k technickému světu než k panenkám. „Byla jsem hodně klučičí. Hrál jsem si s dinosaury, zvířátky, vlaky, letadly. A můj nejlepší kamarád je dodnes kluk,“ říká s úsměvem. Po základní škole se proto rozhodla pro Střední školu Edvarda Beneše v Břeclavi se zaměřením na dopravu. Volba směru byla přirozená – a brzy i rozhodnutí stát se strojvedoucí.

Díky předchozím znalostem zvládla výcvik bez větších potíží, i když přiznává, že některé části byly náročné. „Alternátory, motory – v tom jsem tápala. Byly i slabší chvíle, ale všechny jsme to zvládly.“ Během studia i praxe se nevyhnula předsudkům a posměškům. „Občas někdo řekl, že na to holky nemají, že to stejně nevydržím a že jsem trapná, když mě baví vlčky. Já jsem si z toho ale nic nedělala, prostě jsem šla za svým. A teď všem můžu ukázat, kam jsem to dotáhla,“ říká hrdě s tím, že i když se najdou dny, které jsou náročné, vzpomene si, že se jí přece vlastně splnil sen.

Na každou jízdu se těší – nejen kvůli samotnému řízení, ale i kvůli maličkostem, které dělají den výjimečným. „Mám ráda, když můžu



mávnout dětem u přejezdu nebo na ně zahoukat. Je to chvilka, ale člověk vidí, že jim to udělá radost." Baví ji, když se za okny střídá krajina, i to, že žádný den není stejný. Práce podle ní nikdy neztratí kouzlo.

V týmu strojvedoucích našla respekt i přátelství – nejvíc si cení podpory svých dvou kolegyň. „Je skvělé, že si můžeme říct i něco navíc, než jen kde jsme odstavily mašinu.“

Máte nějaké obavy z budoucí práce strojvedoucí?

Nejsou to vyloženě obavy, ale spíš vědomí, že existují situace, na které se člověk nemůže připravit. Když někdo vstoupí do kolejíště nebo se objeví vlak v protisměru. I když to už by se nemělo stát. Víím ale, že musím být pořád ve střehu, abych třeba nepřejela návěstidla.

Myslíte si, že je tahle práce pro každou ženu, kterou vlaky aspoň trochu lákají?

Určitě, ale nesmí se bát, že se občas umaže. Práce na železnici není jen vysedávání v kabině strojvedoucího. Zároveň se někdy vstává brzo, jindy jdete naopak až na odpolední. Pro vztahy to někdy není jednoduché, ale když je to opravdová vášeň, dá se to zvládnout.



Milena (48 let): Nechtěla jsem do šedesáti sedět v kanceláři

Energická žena na prahu padesátky, matka tří dětí, která se rozhodla otočit svůj život o 180 stupňů. Milena vyměnila teplo kanceláře za kabinu vlaku a místo vyřizování mailů, objednávek a kupních smluv dnes vede vlaky. Je důkazem toho, že věk nemusí být pro radikální změnu kariéry žádnou překážkou. Stačí, když má člověk odvahu a odhodlání.

Po pětadvaceti letech na obchodním oddělení cítila, že potřebuje změnit směr. Cestu k železnici začala jako průvodčí v Českých drah. Když jednou nahlédla do kabiny a uviděla tam ženu strojvedoucí, řekla si: „Když to může dělat ona, zvládnou to taky.“

Rozhodování nebylo snadné. Původně měla nastoupit ke konkurenci, ale nakonec dala přednost Arrivě. „Jeden kamarád, nynější kolega, mě přesvědčil a já si řekla, že Arriva je mladší a perspektivnější společnost.“

„Když jsem svým blízkým oznámila, že chci být průvodčí, ťukali si na čelo. A když jsem přišla s tím, že budu strojvedoucí, měli mě za úplného blázna. Jsem ale ráda, že jsem všem a hlavně sobě dokázala, že na to mám. A že i když je to vesměs mužská práce, poperou se s ní i ženy.“

Jak ale sama říká, některé věci přece jen byly boj. Největší překážku představovala technika – nebyla pro Milenu vůbec jednoduchá a musela si domluvit

i doučování. „Potřebovala jsem všechno vysvětlit polopatě. Vždycky jsem říkala: ‚Prosím tě, řekni mi to jak pro blbečky,‘ protože já se neumím něco našprtát, aniž bych věděla, jak to funguje.“

Těžké bylo také skloubení studia a rodiny. „Přijdete v pátek večer domů a nevíte, jestli máte vařit, uklízet, nebo se učit,“ popisuje praktické problémy matky tří dětí. Manžel, který po dlouhé době uvěřil, že to jeho žena myslí opravdu vážně a bude zastávat pozici strojvedoucí, jí byl velkou oporou i v tomto směru – jako programátor pracuje většinu času z domova.

Dnes už Milena jezdí pod dohledem zkušených kolegů a na práci ji nejvíc baví pocit nezávislosti. „Jsem svým pánem. Sedím na stanovišti, vedu vlak a nikdo mi do toho nekecá. Když se mi něco povede vyřešit, jsem hrdá, že jsem to zvládla.“

Jaké bylo být na kurzu s o generaci mladšími spolužáky?

Bylo to super. I když bych mohla některým dělat mámu, vzali mě mezi sebe. Byli jsme dobrá parta a dobře jsme si rozuměli. A s holkami jsme v kontaktu neustále. Jsou moc fajn.

Co byste poradila ženám, které by chtěly tuto profesi zkusit?

Holky, pojďte do toho, je to opravdu pěkná práce. Nebojte se.

Dámy vzkazují

Rády bychom poděkovaly všem kolegům z Arrivy, bez kterých bychom nebyly tam, kde nyní: lektorům Honzovi Konopíkovi, Adriánu Lahodovi, instruktorovi Láďovi Andryškoví, Romanu Gabkovi a všem strojvedoucím ze Starého Města, kteří měli potřebné zkušenosti a tu odvahu trávit s námi nemálo času na stanovištích Stadlerů a Lintů.

JAK ŠEL ČAS S BEZPEČNOSTÍ

Text: Miroslav Halász

Foto: archiv Arrivy

Dnešní autobusy jsou doslova prošíkované moderními technologiemi, které bdí nad bezpečností řidiče, cestujících i okolního provozu. Adaptivní tempomaty, asistenční systémy, čelní kamery a senzory – vše je připraveno zasáhnout ve zlomku vteřiny.

Ale kdy se vlastně začaly bezpečnostní prvky v autobusech objevovat? A jaké technologie najdeme v nejnovějších modelech, které právě vyjíždějí na naše silnice?



Nejprve si ujasněme rozdíl mezi aktivními a pasivními bezpečnostními prvky. Prvky aktivní bezpečnosti mají za úkol zabránit dopravní nehodě nebo jí předejít. Patří sem různé technické systémy, ale i vlastnosti daného vozidla, které pomáhají snížit riziko vzniku situace vedoucí k nehodě. Najdeme mezi nimi řadu asistenčních systémů – od **ABS, ASR** až po **ADAS** –, tedy inteligentní dopravní systémy, které přímo zasahují do řízení vozidla. Naopak pasivní bezpečnostní prvky slouží ke zmenšení případných následků škod při nehodě. Mezi ty hlavní patří konstrukce deformačních zón, opěrek hlavy, bezpečnostních pásů, airbagů a podobně.

Pásy až na konci osmdesátek

U osobních automobilů se bezpečnostní prvky začaly objevovat hned v počátcích jejich vývoje. S nadsázkou lze za úplně první prvek bezpečnosti považovat samotný brzdový pedál.

Nejběžnější prvek, a to bezpečnostní pás, byl zkonstruován už na konci 19. století. Než se ovšem podařilo jej zařadit do sériové výroby, uplynula ještě dlouhá doba. Teprve v roce 1959 představila automobilka Volvo první tříbodový pás zabudovaný sériově do vozidla.

U autobusů byl vývoj pomalejší – mezi prvními průkopníky byly značky Mercedes a Setra. U nás jsme se dočkali bezpečnostního pásu na sedadle řidiče v Karose řady 700 až koncem 80. let. Ostatní prvky, jako například ABS, byly opět zdokonaleny a masově zaváděny automobilkou Mercedes v 80. letech na zájezdovém voze typu O 303 RHD. Autobusy Karosa se přidaly až počátkem let devadesátých a pak se s těmito prvky roztrhl pytel a došlo k většímu rozvoji bezpečnostních systémů napříč různými typy vozidel, což podpořila i zpřísnující se legislativa.

Zásadní krok učinil Mercedes v roce 2006, kdy představil první zájezdový

autobus Travego – Safety Coach. Jeho záměrem bylo nejen zlepšit bezpečnost, ale i vyvinout tlak na politické špičky, aby podobné systémy podpořily. Už tehdy autobus disponoval hlídáním jízdního pruhu (SPA), adaptivním tempomatem (ART), elektronickým stabilizačním systémem (ESP) nebo elektronicky řízeným brzdovým systémem (EBS).

Od té doby Mercedes tuto technologii neustále zdokonaluje – aktuálně je na trhu už šestá generace vozidla, vybavená mimo jiné brzdovým asistentem ABA, který dokáže v nouzi zastavit až do úplného stání při rychlosti do 60 km/h. Díky propojení s radary kolem vozidla lze s jistotou nadsázkou říct, že se jedná o předzvěst autonomního řízení.

Letos se v našich provozech objevují nové autobusy Iveco Crossway, které mají nejen přepracovanou přední masku odkazující právě na použití systémů ADAS, ale také celou řadu

pokročilých bezpečnostních systémů. Na čele vozidla pod stěrači je jasně zřetelný kryt předního radaru, za čelním sklem jsou patrné kamery a za pravým předním kolem se nachází jakási „černá bradavice“, která opět skrývá radary, tentokrát chránící boční odstup.

A k čemu to vlastně všechno je?

U dálkových autobusů (tedy vozidel III. třídy) je to hlavně systém **AEBS** (advanced emergency braking system), známý z osobních aut, který rozpozná překážku, upozorní řidiče a poté přiměje vůz brzdít, aby zmírnil následky vaší nepozornosti.

Pak je tu radar chránící pravou stranu vozidla **BSIS Nearside**. Tím se rozumí systém, který informuje řidiče o možné srážce s jízdním kolem při změně směru jízdy doprava. Řidič je informován indikační kontrolkou na pravém okenním sloupku, včetně signalizace na palubní desce.

Další systém využívající čelní kameru je **ISA** – zjednodušeně řečeno „čtení dopravních značek“. **ESS** neboli

nouzové brzdění je systém, který snižuje riziko nárazu zezadu automatickým a rychlým blikáním směrových světel na obou stranách vozu současně, aby upozornil vozidla jedoucí za ním, že autobus provádí nouzové brzdění.

Novým pomocníkem je i **asistent únavy řidiče**, který z více systémů rozpoznává, že reagujete zpožděně, a vyzve vás klasickou ikonkou „šálku kávy“, abyste si dali pauzu.

Systém **MOIS** sleduje prostor před autobusem a upozorní řidiče na chodce nebo cyklisty ještě předtím, než se vozidlo rozjede.

Autobusy jsou navíc připravené i na instalaci **alkohol testeru**, který bude v některých zemích standardem – například ve Francii se už sériově montuje.

S rostoucí digitalizací a tím, že vozidlo je dnes „online“, se klade důraz také na **kybernetickou bezpečnost**. Zkrátka, nikdo vám nesmí vozidlo na dálku „hacknout“ a znemožnit vám další jízdu.

Známý systém kontroly tlaku v pneumatikách **TPMS** je nově

integrován do palubní desky. A všechny nové autobusy musí být povinně vybaveny **couvací kamerou**, která pomáhá eliminovat mrtvý úhel za vozidlem.

Všechny výstrahy těchto asistentů lze v případě potřeby jednoduše na pár kliků dočasně deaktivovat prostřednictvím palubního menu. Po nastartování ale budou opět funkční. Ale i to časem skončí a jejich využívání se stane běžnou součástí každé jízdy. Řidič tak bude informován například o překročení rychlosti v obci.

Abychom se ale nevěnovali jen asistenčním systémům, nové Crosswaye mají přepracované i stanoviště řidiče. Nově je ve stropní části prostor pro další elektronická zařízení. Standardem jsou **LED světlomety s funkcí přisvětlování do zatáček (corner function)**. Připravena je i technologie pro **automatické přepínání dálkových světel**, která je aktuálně ve fázi testování, ale časem se stane běžnou výbavou. Pro řidiče tak bude jízda pohodlnější a provoz bezpečnější.



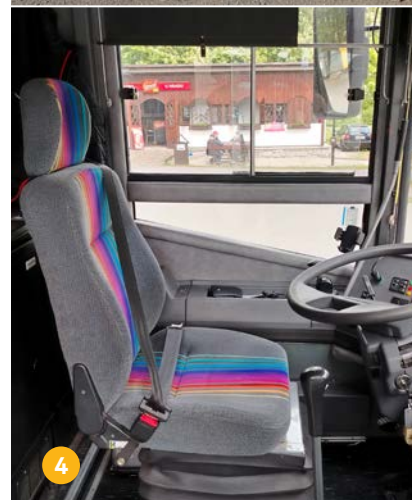
Obr. 1 – Na snímku je dobře patrná „nová bradavice“, která po faceliftu přibyla na bočníci na vozidlech vybavených systémem ADAS. Jde o dvojici sdružených bočních radarů SRR. Tyto radary snímají prostor v úhlu 40° před i za vozidlem a monitorují oblast vedle vozidla, včetně bočních překážek a cyklistů pohybujících se v mrtvém úhlu.



Obr. 2 – Horní šipka směřuje na kameru SCAM4T, která se skládá ze dvou čoček (střední zorné pole a rybí oko). Tuto kameru využívají systémy **AEBS**, asistent únavy řidiče, **ISA**, **MOIS** a systémy hlídající vyjetí z jízdního pruhu. Spodní šipka ukazuje na radar středního dosahu MRR a radar krátkého dosahu SRR. Tyto radary jsou klíčové pro systémy **AEBS** a adaptivní tempomat.



Obr. 3 – Autobus Mercedes-Benz Safety Coach poslední generace, který se dá s trochou nadsázky považovat za předvoj autonomních autobusů. Automobilka ušla velký kus cesty a byly to právě její autobusy, které hrály prim v bezpečnosti na silnicích.



Obr. 4 – Známé pracoviště zájezdového autobusu Karosa LC 936 z roku 1996, kde se kromě ABS i ASR nacházel i bezpečnostní pás řidiče! V té době nadstandardní výbava. Dnes prvek, který po usednutí automaticky podvědomě zapínáme, aniž bychom si uvědomili, že před pár desítkami let řidiče spíše štal, než aby docenili jeho pomoc v případě nehody.

UŽ I BABIČKY SI CHVÁLÍ ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ

Text: Ondřej Kubala

Foto: IDZK

Integrovaná doprava Zlínského kraje je jedním z nejmladších koordinátorů veřejné dopravy, letos slaví teprve páté narozeniny. Zajišťujeme pro ni řadu regionálních vlakových linek i autobusovou dopravu v okolí Zlína a Luhačovic. Právě Zlínský kraj je první, který sáhl po švýcarské aplikaci FAIRTIQ pro odbavení cestujících. Její hlavní výhodou podle jednatele IDZK Martina Štětkaře je, že cestující se odbaví sami a po řidiči nic nepožadují.



Co je pro vás ve veřejné dopravě na Zlínsku nejdůležitější?

Dlouhodobě pracujeme na tom, abychom lidem cestování maximálně zpříjemnili. Nalákat cestující jde jen na kvalitní služby. Čistý autobus a čistý vlak už není první věc, která vás přitáhne, to musí být standard. Důležité jsou také vybavené a jasné označené zastávky s přehledným jízdním řádem. Zastávky jsou pro nás vlastně vítacím bodem. Rychle dopředu jdou i způsoby odbavení, placení hotovostí u řidiče už není pro řadu cestujících atraktivní. Na druhou stranu

zůstává velká část lidí, kteří vždy budou chtít platit penězi.

Hotovost není myslím přínosem ani pro řidiče...

Je to tak. Řidič by měl řídit a dovést cestující do cíle, ostatní by měl obstarat systém. A tam směřujeme. Snažíme se odbavovací systémy nastavit tak, aby řidiče co nejméně zatěžovaly. Teď se zaměřujeme hlavně na rozvoj mobilních aplikací, nově využíváme švýcarskou aplikaci FAIRTIQ, což je z hlediska celé Evropy i světa špička. Je to systém, kdy řidiče do odbavení vůbec nezapojujete,

cestující si vše řeší sám. Řidič pouze zkontroluje cestujícímu mobil, jestli má aplikaci aktivní a je v placeném režimu. Nicméně vyvíjíme i vlastní aplikaci pro časové kupony, kterou aktuálně spouštíme.

Dovedete si představit, že byste řidiče z kontroly cestujících vyřadili úplně, otevřeli v autobusech všechny dveře a posílili systém revizorů?

Začnu u vlaků. Ty jsme vybavili už loni pokladnami a validátory. Udrželi jsme tu i platbu v hotovosti, řada cestujících ty dvacetikoruny – v uvozovkách – do pokladny házet chce. Jsme s tímto systémem velmi spokojeni, lidé ho využívají. Mohou si zde koupit tarif nejen v rámci našeho kraje, ale i celé republiky. Do budoucna chceme, aby ve vlaku nebyli vlakvedoucí a prodejci jízdenek, ale jen revizoři. Zatím nákupy ve validátorech a pokladnách ve vozidlech testujeme a plánujeme touto cestou jít. Pravděpodobně se tak stane od nových smluv s vlakovými dopravci v roce 2029.

A otevírání všech dveří v autobusech?

To je cesta prospěšná a ve Zlínském kraji realistická. Už ji testujeme na lince 300, která obsluhuje oblast Uherského Hradiště, Starého Města a Kunovic. Tyto autobusy máme vybaveny i validátory, které cestující znají z MHD. Takže se tu odbaví sami. Nám to urychluje nástup a výstup. Lidé se chtějí rychle přepravit, a to dost dobře nejde,

když u předních dveří autobusu čeká dvacet školních dětí.

Jaké mají revizoři zkušenosti z této linky?

Prohřešků ze strany cestujících je tu minimum.

Masivně jste zavedli zastávky na znamení. Povede to v kombinaci s nástupem všemi dveřmi k reálnému zkrácení jízdních dob?

Proto jsme k tomuhle kroku přistoupili. Zastávky na znamení teď musíme vyhodnotit. Zatím jsme nechali jízdní doby původní, ale věřím, že od letošní prosincové změny jízdních řádů už první změny ve zkrácení jízdní doby budou zřetelné. Zkušenosti jsou zatím pozitivní, i televize prováděla anketu mezi cestujícími a babičky, které jely od doktora, si chválily, že autobus cestou dohnal zpoždění, které nabral kvůli nehodě na třídě Tomáše Bati.

Jak to vypadá s tarifním zapojením MHD ve Zlíně a Otrokovcích do krajského integrovaného tarifu?

Zlínský kraj podepsal memorandum se Zlínem, tedy zřizovatelem MHD Zlín Otrokovice, o budoucí integraci. Pokud ovšem cestujete na mobilní aplikaci FAIRTIQ, můžete jet na tuto jízdenku i v MHD ve Zlíně nebo v Kroměříži už dnes. Není potřeba odbavovací systém jednotlivých dopravců, všechno má cestující ve svém mobilu. To je její obrovská výhoda, velmi levně a rychle jsme ji mohli zavést do praxe.

Zatím ale není možné dostat do FAIRTIQu měsíční nebo roční kupony. Je to tak?

Ano, proto běží dál i vývoj naší vlastní aplikace. Dnes můžete jezdit na FAIRTIQ celý den a systém vám potom naučtuje jízdenku celodenní. Vybere vám vždy tu nejvýhodnější variantu podle toho, jak jste cestoval. My bychom chtěli, aby takhle mohl jezdit cestující celý měsíc nebo půlrok, to ale zatím v této švýcarské aplikaci není vyvinuté. Ovšem spolupracujeme s dodavatelem a hledáme řešení, jak najít alternativu pro naše časové kupony v zónovém tarifu. U nás časové kupony tvoří ani ne deset procent jízdenek, drtivá většina lidí ve Zlínském kraji jezdí na jednotlivé jízdné.

Zvykají si lidé na online odbavení?

Pořád je u nás velký podíl těch, kteří platí hotovostí, ale nárůst bezhotovostních plateb vidíme každý měsíc.

Právě s aplikací FAIRTIQ je cestování i levnější než jezdit za kilometrický tarif. Je zajímavé sledovat, jak vyskočil počet uživatelů FAIRTIQu, když tu bylo třeba Vizovické trnkobraní nebo Masters of Rock. Návštěvníci kraje, kteří jsou u nás na krátkou chvíli, si aplikaci rychle našli.

Kolik vlastně vyberete jízdného od cestujících a kolik doplácí za veřejnou dopravu kraj?

Přibližně 600 milionů v loňském roce zaplatili cestující za jízdenky. Celkové náklady na veřejnou dopravu ve Zlínském kraji jsou zhruba 1,7 miliardy ročně, takže kraj loni doplácel přibližně 1,1 miliardy. S počtem cestujících jsme u nás spokojeni, rok od roku jich přepřavujeme více. Loni to bylo 24 milionů cestujících.

Řada krajů teď řeší téma poptávkové dopravy, která jede jen tehdy, když má objednávku od cestujících. Může to být pro Zlínský kraj zajímavý doplněk k běžným autobusovým linkám?

Poptávková doprava se hodí do oblastí, kde je spíš řídké osídlení. My jsme hustě osídlený kraj a i menší obce nám generují dost cestujících pro pravidelné linky. Sledujeme tohle téma, vyhodnocujeme si ho, ale zatím pro něj nevidíme ve Zlínském kraji využití.

ARRIVA vlaky má smlouvu na zlínské železniční linky do roku 2029. Počítám, že velmi brzy na tyto vlaky vypíšete novou soutěž.

Ano, to je velmi žhavé téma, které má závazné termíny.

Budete už po zkušenostech posledních let hledat jiný typ vozidel nebo měnit soutěžené oblasti?

Ano. Řešíme myšlenku, že by se snížil počet soutěžených oblastí, jsme spíš menší kraj. Diskutujeme teď různé varianty. A kraj si pohrává i s myšlenkou bateriových vlaků. Tlačí nás ekologické zákony, že musíme pro dopravní obslužnost zajistit určitý počet nízkoemisních a bezemisních vozidel, a v současné době se objevila také zajímavá dotační příležitost na pořízení bateriových vlaků.

Na kterých tratích byste si je dokázali představit?

Bude záležet na tom, jak uspějeme se žádostí o dotaci a kolik bateriových vlaků bychom si mohli pořídit. Ale jde o tratě do Rožnova, Velkých Karlovic, Kroměříže nebo třeba část dráhy ve Vlárském průsmyku.

A představu o další soutěži na autobusové dopravce už máte?

Tu zatím neřešíme, přednost teď má železniční soutěž, protože musí proběhnout mnohem dříve i s ohledem na to, že vyrobit nové vlaky trvá velmi dlouho.

Jak jste vlastně ve Zlínském kraji s Arrivou spokojeni?

Co se týká autobusů, na rovinu musím říct, že jsme velmi spokojeni. Spolupráce se společností Arriva je na skutečně kvalitní úrovni. Vše, co potřebujeme, operativně řešíme s panem vedoucím a vždy najdeme shodu. Spolupráce je rychlá, flexibilní a i odezva od cestujících na řidiče je velice pozitivní. Arriva autobusy patří ke špičce našich dopravců. Co se týká vlaků, tady je spokojenost nižší. Děláme si své kontroly a hlídáme kvalitu služby, kterou nabízí dopravce a ke které se v tendru zavázal. Zde by měla ARRIVA vlaky udělat ještě hodně práce, aby se věci plynoucí ze smluv dodržovaly. Sám jsem absolvoval několik kontrol a stav v roce 2024 nebyl uspokojivý.

Je léto, plná sezona cyklobusů. Sami pro vás jednu cyklobusovou linku jezdíme. Jaký je o ni zájem?

Ano, jde o linku ze Zlína do Bystřice přes Hostýnské vrchy. Snažíme se každý rok přinést i v této rekreační dopravě něco nového. Letos v létě spouštíme další linku, která propojí Holešov a Zlín s jihovýchodní oblastí kraje. Od této sezony navíc začínáme testovat i držáky na kola na zadních autobusech na linky, kde jezdí cyklistů méně.

Která cyklobusová linka je nejvyužívanější?

Linka, která jede ze Zlína přes Vsetín a Velké Karlovice až na Pustevny. Tímto cyklobusem se dostanete do nejvyšších partií Beskyd.

Martin Štětkář

je jednatelem společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED), což je organizace zřízená Zlínským krajem.

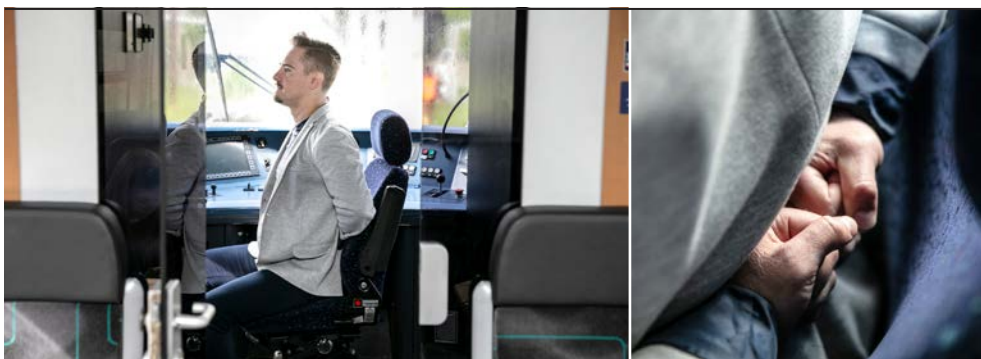
Veřejné dopravě v regionu se věnuje od roku 2013. Nejprve pracoval na Odboru dopravy Krajského úřadu Zlínského kraje, od roku 2021 působí jako jednatel KOVED. Vystudoval obor technologie a řízení dopravy na VŠB–TU Ostrava.

SERIÁL: JAK ULEVIT ZTUHLÝM SVALŮM (2. díl)

Text: Helena Dostalová, Boris Ljubčenko

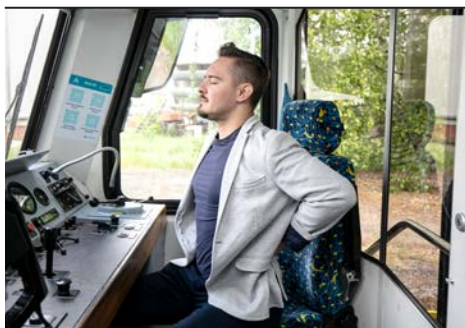
Foto: Daniel Hamerník

Ať už vás bolí krční páteř, nebo bedra, sedíte za volantem autobusu, v kabině strojvedoucího, u počítače nebo děláte jakoukoliv jinou práci, připravili jsme pro vás seriál s tipy na cviky, které lze vyzkoušet kdykoli během dne, abyste se cítili lépe. V prvním díle jsme se zaměřili na krční páteř. Tentokrát se budeme věnovat bedrům, kyčlím a středu těla.



1. Automasáž beder

Pokud cítíte napětí v oblasti beder, nebojte se jemné automasáže. Opřete se zády o sedadlo a zatlačte pěstmi do spodní části zad, těsně nad pánev. Krouživými pohyby jemně masírujte oblast směrem k bokům. V místech, kde cítíte větší napětí, se na chvíli zastavte a prodýchejte. Masáž lze provádět i přes oblečení.



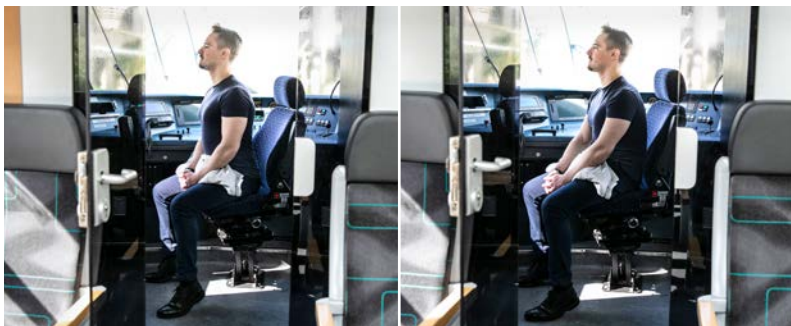
2. Hluboký nádech do beder

Položte dlaně na spodní část zad. Zavřete oči a zhluboka se nadechněte „do dlaní“ – tedy směrem dozadu. S výdechem zkuste uvolnit napětí v bedrech. Opakujte několikrát.



3. Protažení dolní části zad vsedě

Sedte vzpřímeně, nohy na šíři boků. S výdechem se pomalu předkloněte, jako byste se chtěli dotknout kolen či holení. Hlava volně visí. Dýchejte do spodní části zad a s každým výdechem nechte tělo více uvolnit. Poté se pomalu vraťte do výchozí polohy.



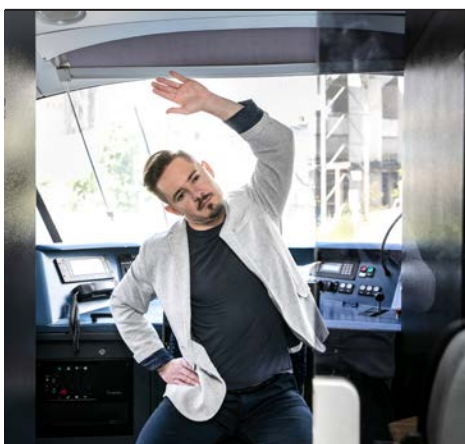
4. Mobilizace pánve

Vhodné pro všechny, kteří dlouho sedí bez pohybu. Vsedě se vzpřímenými zády jemně naklánějte pánev dopředu (zvýrazněte bederní prohnutí) a dozadu (páteř mírně zakulaťte). Pohyb je malý, ale účinný – pomáhá prokrvit bederní oblast a uvolnit ztuhlost.



5. Aktivace středu těla

Silný střed těla podporuje zdraví beder. Seděte rovně, vtáhněte břišní svaly směrem k páteři a na 5 sekund je zpevněte. S výdechem uvolněte. Opakujte několikrát, aniž byste zadržovali dech.



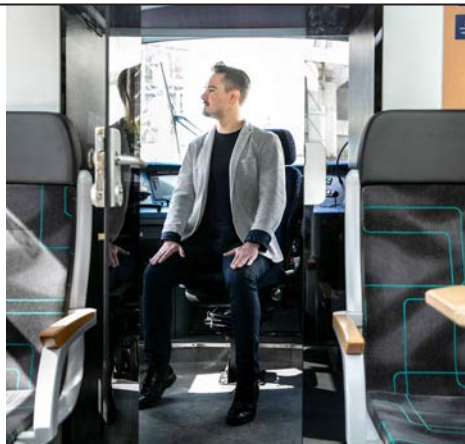
6. Úklony vsedě

Seděte rovně a uvolněně. Opřete pravou ruku v bok, levou vzpažte a pomalu se uklánějte na pravou stranu. Vnímejte tah na levém boku a bedrech a vydržte několik nádechů a výdechů, poté vystřídejte strany. Cvik šetrně protahuje boky a odlehčuje bederním svalům.



7. Izometrické posílení beder

Opřete se zády o opěradlo, kolena držte v pravém úhlu. Položte si ruce na stehna a s výdechem jemně zatlačte stehna proti dlaním, jako byste chtěli nohy zvednout. Zada zůstávají rovná. Tento nenápadný tlak posiluje bederní i břišní svaly, aniž by bylo nutné se hýbat.



8. Uvolnění bederní páteře do otočení

Seděte rovně, chodidla položte celou plochou na zem, kolena držte v pravém úhlu. Trup otočte doleva. Pravou rukou se opřete o levé stehno, levou o opěrku sedadla. Pomalu otočte trup víc dozadu – jako byste se chtěli ohlédnout. Hlava následuje směr pohybu. Vydržte 10 až 15 sekund a poté se vraťte zpět. Opakujte na druhou stranu.



9. Protahání hýžďových svalů

Vsedě si položte pravý kotník na levé koleno. S výdechem se mírně předkloňte. Pocítíte protažení v oblasti pravé hýždě a beder. Zhluboka dýchejte a po chvíli vyměňte nohy. Tento cvik výrazně ulevuje od bolesti způsobené dlouhým sezením.



10. Protahání ohýbače kyčle vsedě

Posadte se na kraj židle nebo sedadla tak, abyste mohli jednu nohu posunout dozadu. Levé chodidlo zůstává na zemi, pravou nohu vytáhněte dozadu, špička se může lehce dotýkat podlahy. Udržujte vzpřímený trup a neprohýbejte se v bedrech. Lehké podsazení pánve prohloubí protažení. Vydržte 20 až 30 sekund, dýchejte zhluboka a vnímejte tah v oblasti třísla a přední části stehna. Vystřídejte nohy.

VZHŮRU DO PODZEMÍ. KAM V ČESKU ZA VÝLETEM DO HORNICKÉ MINULOSTI

Text: Vít Štěpánek
Foto: viz popisky u fotografií

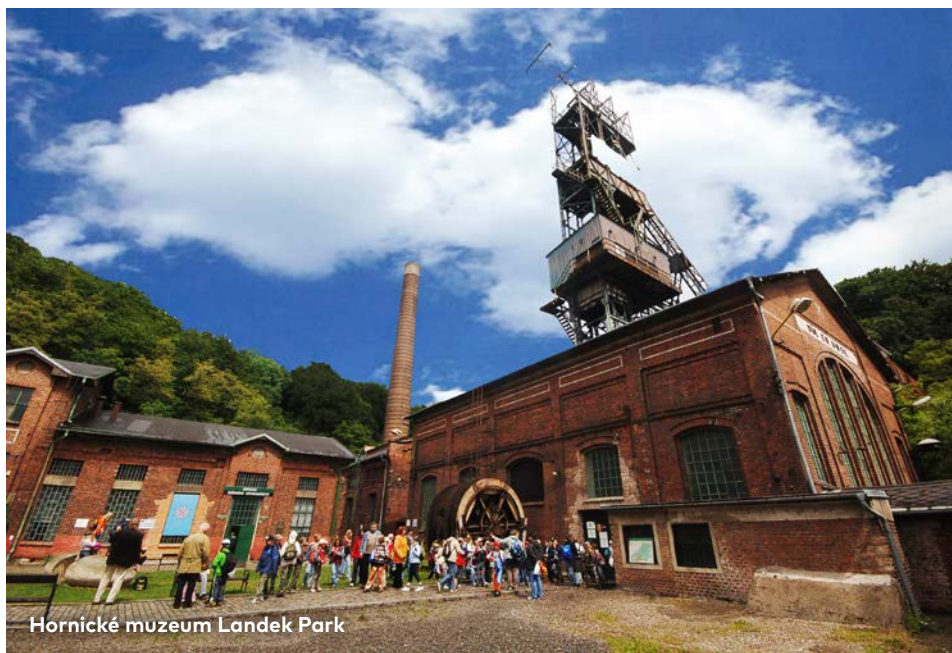
Sfárat hluboko pod zem, procházet stísněnými štolami a na chvíli se vcítit do kůže horníků a havířů. Takové zážitky nabízejí hornická muzea, důlní skanzeny a podobné expozice po celé České republice. Najdete je v oblastech, kde se dříve těžilo uhlí, ale stejně zajímavé výpravy vás čekají třeba i do někdejších stříbrných či kaolinových dolů.

Hornické muzeum Landek Park

Uhlí se tu netěží už více než tři desítky let, přesto budete mít při návštěvě Landek Parku pocit, jako by se důlní stroje zastavily teprve včera. Rozlehlý průmyslový areál v těsné blízkosti Ostravy, jehož součástí je i bývalý černouhelný Důl Anselm, patří mezi největší technické památky svého druhu v Evropě a směle se může měřit s podobnými muzei ve starých průmyslových oblastech třeba v Anglii či Porúří.

Expozice v Landeku se dělí do dvou částí, nadzemní a podzemní. Na povrchu se vedle ukázek důlní techniky seznámíte také se širším kontextem, tedy jak se v této oblasti vyvíjely lidské aktivity od pravěku až po „dobu uhelnou“. Těžba černého uhlí tu začala v roce 1782 a poslední fárání v Ostravě proběhlo roku 1994. Světovým unikátem je expozice báňského záchranářství, jejíž součástí jsou mj. nejstarší dochované důlní dýchací přístroje z roku 1884.

Pro většinu návštěvníků Landeku však bude pravděpodobně vrcholem výletu prohlídka podzemí. V Dole Anselm, jemuž dominuje 40 metrů vysoká těžní věž, sfáráte původní těžní



Hornické muzeum Landek Park

klecí a projdete si 250 metrů dlouhou štolu. Na trase se seznámíte s různými havířskými technikami i fungováním důlních strojů.

Doprava: Landek Park leží na levém břehu Odry v ostravské čtvrti Petřkovice. Z ostravského hlavního nádraží je to pěšky nebo na kole něco přes tři kilometry.



Výztuž ve štolu Dolu Anselm v Landek Parku u Ostravy

Foto: Creative Commons, licence CC BY-SA 3.0, autor MMO

Foto: Honza Groh



Důl Ševčínský z roku 1813 – šachetní budova

Hornické muzeum Příbram

Jedno z největších muzeí svého druhu v Evropě dokumentuje těžbu stříbrných a uranových rud na Příbramsku. Zatímco stříbro se tu dobývalo již od středověku (těžba byla ukončena v roce 1978), uran přišel na řadu až po druhé světové válce a měl výrazný politický podtext.

Nejzajímavější část expozice najdete v příbramské čtvrti Březové Hory. V památkově chráněných objektech bývalých dolů Ševčínský, Vojtěch, Anna a Drkolnovský si můžete projít autentické důlní prostory, svést se důlním vláčkem Prokopskou štolou či se sklouznout po padesátimetrové „důlní skluzavce“, která končí u obřího vodního kola z 19. století, určeného k odčerpávání vody z dolů. V Dole

Vojtěch je k vidění parní těžní stroj Breitfeld & Daněk z roku 1873, nejstarší v Česku.

S dobýváním uranu je spojený Důl Bytíz, umístěný asi pět kilometrů východně od Příbrami. Tamní relativně nedávno otevřená expozice se stále upravuje a rozšiřuje. Zároveň slouží jako varovná připomínka temné kapitoly našich dějin – zneužívání nucené práce politických vězňů komunistickým režimem v náročných podmínkách uranových dolů.

Stejně téma zpracovává i unikátní expozice v nedalekém Památníku Vojna Lešetice. Areál v 50. letech 20. století sloužil jako vězení pro odpůrce tehdejšího režimu. Ti byli zpravidla nasazováni právě do uranových dolů. Památník je zároveň jediným autenticky dochovaným táborem nucených prací z období komunismu na českém území.

Doprava: Expozice v Březových Horách jsou z nádraží v Příbrami, kam zájždějí i rychlíky Arriva, vzdáleny asi 1,5 km. K Bytízu a Památníku Vojna je vhodné dojet autem.



Důl Vojtěch (založen roku 1779) – šachetní budova z roku 1870



Důl Anna

Foto: Christian Bedeschinski

Foto: Hornické muzeum Příbram

Foto: Miroslav Zelenka



Solvayovy lomy

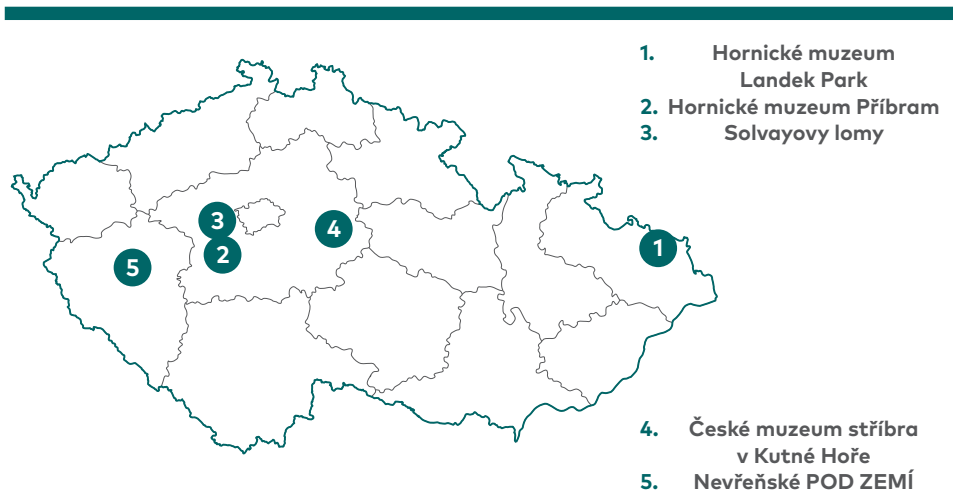
Jeden z půvabů hornického skanzenu Solvayovy lomy nedaleko Berouna spočívá v jeho dokonalém ukrytí před vnějším světem: areál někdejších vápencových lomů na okraji Českého krasu není z dálky odnikud vidět, a když se tam chcete podívat, musíte jít pěkný kus pěšky nebo jet na kole.

Neobvyklá je i historie a důvod dobývání vápence v této lokalitě. Belgická firma Solvay totiž potřebovala pro svoji továrnu na výrobu sody v severočeských Neštětčicích dostatek kvalitního vápence a potřebný zdroj našla právě u Berouna. S dobýváním se netypicky začalo ještě na konci první světové války, těžba byla ukončena v roce 1956.

Skanzen Solvayovy lomy dnes provozuje společnost Barbora, která mimo jiné opravila část bývalých důlních objektů a zrekonstruovala úzkorozchodnou železnici, po níž se vozíky s vyrubaným vápencem dopravovaly k lanovce a po ní dolů do údolí do obce Loděnice k vlaku. Lanovka je sice již dávno zrušená, ale v plánu je obnova její horní stanice.

V Solvayových lomech se po části zmíněné úzkorozchodné železnice svezou rádi nejen děti, ale i dospělí. K vidění je i podzemní štola a každý si může osahat volně přístupné důlní technologie. Atraktivní je i okolní příroda, skanzen se nachází v srdci CHKO Český kras.

Doprava: Nejbližší (asi 2 km) jsou Solvayovy lomy z obce Bubovice, dostupné autobusovými linkami Pražské integrované dopravy, případně lze zaparkovat auto na okraji vesnice. Pěší trasa z Berouna, kam zajíždějí i vlaky Arriva, vede po červené značce přes Svatého Jana pod Skalou a měří sedm kilometrů.



České muzeum stříbra v Kutné Hoře

Ve 14. století zažila Kutná Hora zlaté časy – dolování stříbra dosáhlo takového rozmachu, že se město zařadilo mezi nejvýznamnější sídla Čech. Některé tehdy vzniklé chrámy či paláce směle konkurovaly těm pražským.

Jak už to ale u hornických měst často bývá, mimořádná prosperita netrvala věčně – stříbrný boom zabrzdlily husitské války, a až se poté podařilo těžbu s využitím nových technologií opět rozšířit, výnosy postupně klesaly – a s nimi i význam města.

Dnes je Kutná Hora provinčním městem, kam návštěvníci přijíždějí za koloritem středověkého sídla a také za návštěvou Českého muzea stříbra. Jeho středobodem je lokalita Hrádek, jen pár set metrů od slavného chrámu svatě Barbory. Vedle prohlídky expozice, přibližující proces dobývání a zpracování stříbra, si návštěvníci mohou projít také asi 250 metrů dlouhou odvodňovací štolu. V zahradě Hrádku je pak k vidění replika bývalé havířské osady.

S historií kutnohorského dolování je spojen i Vlašský dvůr, někdejší palác a královská mincovna, kterou tu nechal v roce 1300 zřídit Václav II. za účelem ražby nových mincí, tzv. pražských grošů.

Doprava: Kutná Hora je snadno dostupná vlakem, z hlavního nádraží na trati z Kolína do Havlíčkova Brodu je vhodné ještě popojet po místní dráze do stanice Kutná Hora město.



Foto: Petr Žák



Podzemní štolu v bývalém kaolinovém dole v Nevřeni u Plzně

Foto: Visit Plzeň

Nevřeňské POD ZEMÍ

Nejen uhlí, stříbro či vápenec – s hornickou minulostí se lze seznámit také na příkladu kaolinu, suroviny využívané především na výrobu porcelánu a dlaždic. Málokdo přitom ví, že Česko patří co do produkce kaolinu ke globální špičce a mezi všemi státy světa mu patří třetí až čtvrtá příčka.

Zajímavou expozici zaměřenou na těžbu kaolinu můžete navštívit nedaleko obce Nevřeň severozápadně od Plzně. Zpřístupnění historického kaolinového dolu, který se dnes nachází uprostřed lesa daleko od obydlených sídel, přitom pomohla náhoda. Až do roku 2019 jeho existence sice byla známa, ovšem do dolu se dalo vlézt pouze „načerno“ skrze betonovou rouru. Lokalitu si ale vybrali filmaři pro natáčení snímku Čertí brko, čímž se Nevřeň dostala do obecného povědomí – a pak už byla cesta k legálnímu otevření pro veřejnost krátká.

Výchozím bodem návštěvy je expozice Centrum Caolinum v Nevřeni, po jejíž prohlídce se návštěvníci vydávají pěšky asi 20 minut k vlastnímu dolu.

Zajímavostí je, že ač se kaolin běžně dobývá povrchovým dolováním, v Nevřeni se těžilo hlubinně. Důvodem je, že v lokalitě se vyskytoval kaolin

obsažený v arkóze – hornině, která se dala poměrně snadno lámat. Původně se tam těžilo zřejmě ručním kopáním těchto arkóz a teprve později, když se zjistilo, že kaolin obsahují i hlubší partie horniny, přešli na těžbu hlubinnou. Sílu lidských svalů posléze nahradila ta koňská a teprve kolem roku 1884 došlo k mechanizaci.

Asi 700 metrů dlouhá prohlídková trasa proto prochází podzemím. Štoly jsou rozměrné, až 12 metrů vysoké, a v době, kdy byl důl aktivní (1870 až 1897), jimi dokonce vedla úzkokolejná dráha. Na stěnách chodeb se dodnes dochovaly stopy po ručním dobývání horniny.

Doprava: Nevřeň má časté autobusové spojení s Plzní, k dolu je poté nutné dojít asi jeden kilometr pěšky.



Foto: Petr Žák

ANDĚL (NEJEN) Z NÁDRAŽÍ

Text: Kateřina Kubalová

Foto: Klára Škodová

Tři desítky let pomáhala lidem na hranici života a smrti – často jen za pomoci slov. Hana Kvasničková byla policejní vyjednávačkou, která zachraňovala rukojmí, mluvila s vyděrači, sebevrahy a zvládala situace, kde šlo o vteřiny. Teď své zkušenosti předává dál – budoucím zdravotníkům a sociálním pracovníkům. Učí je, že klíčovou schopností v krizových chvílích není mluvit, ale opravdu naslouchat.



Máte za sebou stovky zásahů. Kolik z nich se vám nikdy nevykouří z hlavy?

Situací, kdy jsem byla nasazena jako vyjednávačka, bylo opravdu dost. Jsou to příběhy, které se vám vryjí pod kůži. V podstatě každý příběh, kdy šlo o život, mi utkvěl v paměti. Vybaví se mi i po letech.

K jakým případům jste vyjížděla nejčastěji?

Jednoznačně k pokusům o sebevraždu, těch bylo nejvíc. Výjimkou ale nebylo ani zadržování rukojmí, barikádové situace, případy únosů nebo vydírání.

Který případ byl pro vás nejzásadnější?

Zásadní je každý moment, kdy jde o lidský život. Ale jeden se trochu vymykal běžnému postupu – šlo o mladou maminku dvou dětí, která chtěla ukončit svůj život. Nejprve jsme spolu mluvily po telefonu. Z rozhovoru jsem pochopila, že žena

už se jednou v minulosti o sebevraždu pokusila. Nejdřív mi nevěřila, ale nakonec souhlasila, že se se mnou setká. Domluvily jsme se na vlakovém nádraží. Popsala jsem jí, jak vypadám, a požádala ji o totéž. Hlídka mě v tichosti, bez majáků přivezla na místo. Do nádražní haly jsem šla sama. I v nočních hodinách zde bylo plno. Rozhlédla jsem se a podle popisu – a trochu i intuitivně – jsem si přisedla k drobné ženě na lavičku.

Představila jsem se a ona na mě vystrašeně pohlédla. Možná čekala, že ji budu chtít odvést. Řekla jsem jí ale, že nikam nemusíme chodit, že si klidně můžeme povídat právě tam. A tak začala vyprávět. Mluvila o svém manželství, rozvodu i o synovi, který se pohybuje v autistickém spektru. O tom, jak ji nikdo nechápal – lékařka, škola, ani rodina. Právě tohle nepochopení ji přivedlo až na koleje. Povídal jsme si, ani sama nevím jak dlouho. Nakonec se na mě podívala a řekla mi, že jsem první člověk, kterého zajímá její trápení, kdo si s ní o tom povídá a snaží se ji pochopit a pomoci. Smutné, že? Nakonec jsme se spolu domluvily, že ji neodvezeme do nemocnice, což je běžná a důležitá praxe. Ukázalo se totiž, že sama pracuje jako zdravotní sestra. Nabídla jsem jí, že se pokusím najít nějakou odbornou pomoc. Dohodly jsme se, že přespí na svém oddělení se sestrami na noční službě a ráno mi zavolá, že je v pořádku.

Ozvala se?

Věřte mi, že jsem měla bezesný zbytek noci. Byl to ode mě velký risk, který mohl skončit velmi špatně. Ráno mi přišla dlouhá textová zpráva, že je v pořádku a že mi děkuje. Na jejím konci bylo, že přemýšlí, jestli jsem se jí jen nezdála a opravdu existuji. Napsala mi, že možná jsem anděl, který se jí zjevil na nádraží, naslouchal jí – a pak zase zmizel.

No a já si konečně oddychla, že žije a bude dál matkou svým synům. Tím pro mě ale tento příběh neskončil. Hledala jsem pomoc, kterou jsem slíbila. Kontaktovala jsem jednu neziskovou organizaci, která se věnuje právě rodinám s dětmi v autistickém spektru. Řekli mi, že se na ně může kdykoliv obrátit, že jí pomohou. Pak jsem ji znovu vyhledala v nemocnici. Když mě uviděla, zeptala se, jestli mě může obejmout. Usmívala se. A to byla ta největší odměna za moji práci. Předala jsem jí kontakt a ještě chvíli jsme si povídal a pak jsme se rozloučily.

Víte, nikdy jsem žádného člověka, který chtěl spáchat sebevraždu, neodsuzovala. Vždycky jsem se snažila pochopit jeho jednání a najít mu cestu zpět k chuti žít. Protože nikdo z nás neví, jak kruté s ním jeho osud zatočí a zda nebude stát na té pomyslné linii života a smrti.

Jaký je to vlastně pocit – být tím, kdo rozhoduje o osudu druhého člověka? Může to vyjednávač takto vnímat?

Nikdy jsem o tom takhle nepřemýšlela. Básnický řečeno – možná člověka vracíte zpátky do života. Ale když před vámi někdo opravdu stojí a říká, že už nechce žít, myslíte hlavně na to, jak ho ochránit. Jak zajistit bezpečí jemu i sobě. Nasloucháte a hledáte slova, která mají váhu.

A když všechno dobře dopadne, tak mu popřejete, ať všechno zvládne, a doporučíte mu, aby se svým trápením nezůstával sám. No a vy se vracíte zpět do práce nebo domů.

Výcvik vás změní

Jak jste se stala policejní vyjednávačkou?

Původně jsem byla učitelka, ale osud mě před lety zavál na krajskou kriminálku v Hradci Králové. Oba moji tehdejší partáci byli vyjednávači. Začala jsem se o jejich práci zajímat a párkrát jsem s nimi i vyjela do akce. Když si mě takzvaně otipovali, jednoho dne mi řekli, že jsem pěkně ukecaná, držím partu a jestli nechci být u vyjednávačů. Byla jsem z jejich slov nadšená, ale zároveň jsem cítila i strach, zda zvládnu výcvik a pak i ostré výjezdy. Byla to směs radosti, ale i velké pokory a pocitu zodpovědnosti.

Co musí vyjednávač umět?

Určitě musí být komunikativní a mít bohatou slovní zásobu. Někdy je potřeba říct jednu věc opakovaně, ale pokaždé jinými slovy. Naštěstí český jazyk je velmi bohatý. Pak musí být empatický a umět aktivně naslouchat člověku, který se ocitl v krizi. Musí se snažit pochopit jeho situaci teď a tady. Zásadní je také kreativní a hlavně rychlé myšlení. Říkávám, že je potřeba myslet za dva až tři rohy a předvídat, kam se celá situace může vyvinout. A hlavně je nutné být trpělivý, nespěchat. Čas, který na místě incidentu plyne, je časem výhradně pro vás a pro osobu v krizi. Telefony za vás vyřizuje někdo jiný.

Práce vyjednávače není sólová, je to krajně týmová práce.

Spoustu věcí, které jste vyjmenovala, má člověk v sobě, ale spoustu se toho musí naučit během výcviku. Jak dlouho takový výcvik trvá a co obnáší?

Základní výcvik trvá dva týdny a je velmi intenzivní. Možná si řeknete, že za tak krátkou dobu se nedá nic pořádně naučit. Ale věřte, že dá. Intenzita výcviku je tak náročná, že si během něj několikrát sáhnete na své fyzické i psychické dno. Mnohokrát o sobě pochybujete, hledáte sílu na další den. Na konci ale zjistíte, že vás těch čtrnáct dnů změnilo. Jste pokornější, vnímavější, jiní. A tím to nekončí. Celou dobu své vyjednávačské kariéry se musíte stále učit, pracovat na sobě. Usnout na vavřínech může znamenat, že selžete. Každý zásah se po návratu probírá s ostatními vyjednávači. Hledáte další možné postupy, chyby, kterým je třeba se příště vyhnout. Prostě se krátce poplácáte po rameni a pak rozebíráte, kritizujete a hledáte nové postupy.

Kolik je v ČR vyjednávačů?

Na každém krajském ředitelství PČR je tým vyjednávačů, který je metodicky veden týmem na Útvaru rychlého nasazení. Vyjednávači drží 24hodinové dosahy, takže pokrývají celou Českou republiku po celý rok.

Důležité je zachovat lidskou důstojnost

Jak vypadá příprava na zásah? Jak dlouho se můžete chystat?

No, tak to je někdy mazec. Na přípravu máte třeba jen pár minut, a to ještě často sama řídíte auto. Během cesty zjišťujete informace od operačního důstojníka policie, hasičů i záchranky. Poskládáte si základní obraz situace a přemýšlíte, jak začít. A pak přijedete na místo a často je všechno trochu jinak. Musíte se rychle zorientovat a reagovat. Výborné je, když vás na místo veze prvosledová hlídka. Pak máte víc času na přípravu, nemusíte sledovat situaci v silničním provozu a prostě těm klukům věříte, že vás v pořádku dovezou. A první oslovení? Prostě pozdravíte, projevíte svoji slušnost a dáte najevo, že si osoby v krizi vážíte jako člověka.

Co je z vašeho pohledu na zásahu nejtěžší?

Jsou asi dva hlavní okamžiky. Tím prvním je samotný začátek. Musíte navázat kontakt a ten budovat. A tím druhým závěr. Aby se „něco nezvrtilo“. Protože chyba, která se stane, se dá jen těžko napravit. V případě sebevrahů považuji za důležité zachovat jejich lidskou důstojnost. Když tak přemýšlím, nejtěžší je vlastně celý zásah, protože se vždy může něco nepředloženého stát a vy na vzniklou situaci musíte okamžitě reagovat, nemáte čas rozjímat.

Co nesmí vyjednavatel nikdy udělat?

Myslet si, že je ze všech nejlepší a že už ho nic nemůže překvapit. Dovolte mi citaci z pohádky Pyšná princezna: „Před nikým se nepokloním a nad nikým se nepovyšuju.“ A také nesmíte nikdy zapomenout na bezpečnost svých kolegů na místě. A ani na tu svoji.

Práci vyjednavců známe většinou jen z detektivek. Vezměte nás s sebou na modelový zásah. Jak vypadá?

Každý výjezd začíná zvoněním vašeho telefonu – a to vás může zastihnout kdekoli, v práci, doma nebo třeba na ulici. Operační důstojník vám stručně popíše situaci, vy mu sdělíte, co je třeba zajistit a zjistit, a pak jedete na místo. Cestou naložíte parťáka, druhého vyjednavce. Společně přemýšlíte nad taktikou a řešíte mnoho věcí. Na místě jdete rovnou do akce a nikdy nevíte, jak dlouho to bude trvat. Může jít o desítky minut, ale i hodiny. Naše nejdelší vyjednávání trvalo 20 hodin, ale mohou to být i dny.

Někdy se celý případ začíná odvíjet jen po telefonu. To je velmi náročné, protože nemáte vizuální kontakt. Bývá to v případě pátrání, kdy ani pořádně nevíte, kde se daný člověk nachází. Musíte ho zklidnit tak, aby si neublížil, a spoléhat na to, že vám říká pravdu. Za nejnáročnější pak považuji jeho přenechání hlídce, která ho najde a předá do péče lékařům. Často ale telefonický rozhovor postupně přejde ve vyjednávání tváří v tvář. No a pak je konec, a tak jak jste tiše přijeli, zase tiše odjedete. Ale víte, každý výjezd je jiný, nejsou dva stejné příběhy.

Jste v kontaktu s lidmi, se kterými jste vyjednávala?

Ne, trvalý kontakt zpravidla neudržíme. Někdy se stane, že někoho potkáte na ulici a jen si vyměníte pohled nebo letmý úsměv.

A to je vlastně dobře, není potřeba lidem připomínat jejich slabou chvíli, která je mohla stát život. Jste vlastně ráda, že žije, a to vám stačí. V jenom případě jsem ale byla s jednou mladou ženou v občasném kontaktu skoro dva roky, protože to prostě potřebovala. Dnes už spolu v kontaktu nejsme.

Jak úspěšní jste v případech sebevrahů byli?

Nechci se chlubit, ale je dobře, že se nám podařilo skoro všechny vrátit do života. Ve třech případech se nám to ale nepovedlo. Jednou jsme přijeli pozdě. A pak tu byla jedna z nejnáročnějších situací – měla jsem na telefonu mladého muže, který nemluvil. Slyšela jsem jen jeho zrychlené dýchání a pak už jen troubení vlaku a hlášení, že volaný účastník není dostupný.

To je strašné. Jak jste pečovala o své duševní zdraví třeba po takto náročném zásahu?

Na to se nás lidé často ptají, ale nečekejte, že budu vyprávět, jak jsem chodila běhat do přírody, plavat nebo něco takového. Když totiž třeba po probdělé noci přijдете domů, tak myslíte na to, že máte hlad a jste strašně unavení. Takže jsem se najedla, umyla a šla alespoň na chvíli spát. Navíc většina vyjednavců u policie má ještě svoji policejní práci, služební povinnosti, které za ně nikdo neudělá. Práci vyjednavce děláme nad rámec svých služebních povinností.

Ve volném čase jsem relaxovala asi jako každý, v kruhu rodiny, s vnoučaty. Mimochodem děti jsou úžasní terapeuti. Mám ráda také procházky se svými pejsky, mám dvě holky shih-tzu, práci na zahradě, setkávání s přáteli. Jsou to obyčejné věci, ale člověk si jich po takové práci začne víc vážit. Uvědomíte si, že nic z toho není samozřejmé.

To vás práce vyjednavce naučila?

Ano. Naučila mě pokoře, úctě k životu i k lidem, trpělivosti a tomu, že nedělám rychlé závěry, když nemám potřebné informace. Naučila jsem se naslouchat druhým a nesoudit je za jejich názory nebo postoje. Také umím dělat kompromisy a hledat cestu k porozumění.

Dnes už patří práce vyjednavky do vaší minulosti. Naplno se věnujete pedagogické činnosti na Univerzitě Pardubice a také na Univerzitě Hradec Králové, kde učíte komunikaci

budoucí zdravotníky, učitele a sociální pracovníky. Proč je podle vás komunikace alfou a omegou a určitě nejen pro zdravotníky, ale nepochybně i pro pracovníky v dopravě?

Jednoduše proto, že domluvit se pomocí slov, najít společnou řeč k řešení problému nebo i předcházení problémům je velmi důležité. Umět vyjádřit své myšlenky, svoje potřeby je zásadní, stejně jako umět reagovat na vzniklou situaci a orientovat se ve vzniklém problému. Vždyť v dopravě, v cestovním ruchu je to hlavně o lidech, se kterými se setkáváme. Jsou to klienti se svými osudy, náladami a bolestkami.

Správná komunikace je důležitá i uvnitř kolektivu – vytváří prostředí, kde se lidé cítí dobře. A na tom záleží, protože v práci trávíme spoustu času.

Kromě toho, že učíte, jste také jednou z tváří Corty – neziskového projektu, který vznikl ve spolupráci s Českou zemědělskou univerzitou a je vlastně takovým průvodcem krizovými situacemi. Jak jste se k tomu dostala?

Právě přes svoji předchozí práci policejního vyjednavce. Projekt Corty (corty.info) je o rychlém a stručném řešení, jak si poradit v krizi. A v krizi je důležitá i komunikace. Umět mluvit, správně pojmenovat situace, věci, vyjádřit myšlenky. Mnohdy si to neuvědomujeme, ale slova mají sílu. Správně volená slova, ale i neverbální komunikace mohou eskalující konflikt zmírnit nebo i zastavit.

Hana Kvasničková

působila bezmála 30 let u Policie ČR, kde se podílela na objasňování nejzávažnější násilné trestné činnosti. Přes 10 let vedla tým policejních vyjednavců v Pardubickém kraji. Za svou práci byla oceněna plakétou Vězeňské služby ČR II. stupně a oceněním Policista roku 2021 Krajského ředitelství PČR Pardubického kraje za záchranu rukojmí – šestitýdenního kojení. V současné době přednáší na Univerzitě Pardubice a na Univerzitě Hradec Králové krizovou komunikaci a je lektorkou kurzů řešení krizových situací. Podílí se na přípravě a realizaci informačního programu corty.info pod záštitou České zemědělské univerzity v Praze.

Corty.info

Připrav hlavu, žij líp.



POSILUJEME SCHOPNOST
LIDÍ ČINIT INFORMOVANÁ
ROZHODNUTÍ V KRIZOVÝCH
SITUACÍCH.

PROČ JE PROJEKT DŮLEŽITÝ:

SVĚT KOLEM NÁS PŘINÁŠÍ MNOHO KRIZOVÝCH SITUACÍ, NA KTERÉ MUSÍME BÝT CO NEJLÉPE PŘIPRAVENI. **ZÁKLADEM CELÉ PŘÍPRAVY JE NÁŠ MOZEK.**

ROZHODUJE O TOM, JESTLI DOKÁŽEME V KRIZOVÉ SITUACI ZAREAGOVAT, NEBO ZAMRZNEME. JESTLI DOVEDEME **OCHRÁNIT ZDRAVÍ ČI ŽIVOT NÁS SAMOTNÝCH, PŘÍPADNĚ NAŠICH BLÍZKÝCH.** PROTO SVŮJ **MOZEK MUSÍME TRÉNOVAT.** ABY BYL PŘIPRAVEN, JAKMILE KRIZE NASTANE.



VYCHÁZÍME Z FAKTŮ

80 % ČECHŮ NEVÍ, KDE JE NEJBLIŽŠÍ ÚKRYT.

SKORO POLOVINA LIDÍ **NETUŠÍ, JAK REAGOVAT** PŘI ÚNIKU CHEMICKÝCH LÁTEK.

80 % DOTÁZANÝCH PODPORUJE **ZAHRNUTÍ PŘÍPRAVY NA KRIZE DO ŠKOLNÍ VÝUKY.**

ZDROJ: NKÚ, DUBEN 2024

WEB APLIKACE **corty.info**

AKTUÁLNÍ STAV:

UNIKÁTNÍ, PLNĚ FUNKČNÍ WEBOVÁ APLIKACE PŘIPRAVENÁ NA ROZŠÍŘOVÁNÍ OBSAHU A TÉMAT.

ZA TVORBOU OBSAHU STOJÍ **TÝM ODBORNÍKŮ Z IZS, ZKUŠENÝCH SPECIALISTŮ NA KOMUNIKACI A BEZPEČNOSTNÍCH EXPERTŮ.**

MOBILE FIRST OBSAH. OBSAH PŘÍZPŮSOBENÝ PRO VERTIKÁLNÍ SCROLLING NA SMARTPHONECH.

SOCIÁLNÍ SÍŤ. OBSAH PŘÍZPŮSOBENÝ PRO SOCIÁLNÍ SÍŤ. JIŽ ZALOŽENÝ INSTAGRAMOVÝ ÚČET, NÁSLEDOVAT BUDOU FACEBOOK, TIKTOK A X.

CO MÁME V PLÁNU:

DALŠÍ SITUACE Z PRAXE DÍKY **SPOLUPRÁCI** S INSTITUCEMI I DALŠÍMI ODBORNÍKY, ALE I RELEVANTNÍMI INFLUENCERY NAPŘÍČ REPUBLIKOU.

INTEGRACE **TÍSŇOVÉHO VOLÁNÍ.**

SPUSTIT VIRTUÁLNÍ **TRÉNINK MOZKU** SKRZE **GAMIFIKACI, VIDEOOBSAHU, NAPOJENÍ NA TRÉNINK V TERÉNU.**



RYCHLÉ VEČEŘE

NEJEN PRO CHLAPY

Text: Dagmar Tichá

Foto: pexels.com

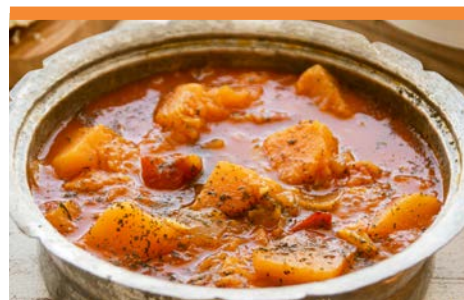
1. DÍL

Kdo tráví den v autobusu nebo vlaku, ví, že tahle práce není jen samé řízení. Je to budík ve čtyři ráno, oběd podle jízdního řádu a směny, které často končí bůhví kdy. A když konečně dorazíte domů, ozve se hlad. Jenže kdo má po takovém dni ještě náladu nebo sílu stát u plotny? Jasně, zastavit cestou pro kebab nebo hodit do mikrovlnky hotovku ze supermarketu jde vždycky. Ale dělat to denně? Ani pro peněženku, ani pro břicho to není žádná výhra.

Tenhle seriál není pro šéfkuchaře. Je pro všechny, kdo chtějí večer něco teplého, sytého a přitom rozumného. Jídla, která zvládnete připravit rychle – s jedním okem na televizi, jednou rukou na pánvi a druhou v lednici. Tipy na večere,

kteřé nevyžadují žádné vychytávky ani zvláštní nákupy. Vystačíte si s tím, co většinou doma máte. A hlavně: chutnají normálně. Žádné smoothie, žádné klíčky.

Protože když celý den vozíte ostatní, večer je čas postarat se taky o sebe. A jídlo je dobrý začátek.



Chleba ve vajíčku... s jalapeños!

Rychlá klasika do 15 minut

Nečekejte žádnou exotiku. Chleba ve vajíčku byl, je a bude osvědčenou klasikou, kterou si však můžete upravit v bezpočtu variací přesně na míru. Přidejte na chleba křupavou slaninu, do vajíček nakrájenou cibulku, nebo

otestujte pikantnější verzi a nechte se inspirovat receptem s jalapeños.

Ingredience

- 2 krajíce chleba (klidně i staršího)
- 2 vejce
- 100 až 150 g tvrdého sýra, zvládnete to s eidamem, goudou nebo čedarem
- nakládané jalapeños
- olej, sůl a pepř

Postup

V míse rozšlehejte vejce, přidejte na kolečka nakrájené jalapeños, osolte, opepřete a dobře promíchejte. Do jiné misky si nastrouhte sýr.

Rozpalte na pánvi trochu oleje. Chleby pořádně namočte do vaječné směsi, ať nasáknou ze všech stran. Vložte je na pánev, stáhněte plamen a smažte dozlatova. Až je jedna strana křupavá, otočte – a osmažte druhou stranu posypte sýrem. Teplo ze spodní části ho krásně rozpustí.

Hotové chleby můžete spojit do sendviče nebo si je dát zvlášť. Přidejte čerstvou zeleninu, trošku kečupu nebo cokoli, co máte rádi. Hlavní je, že je to rychlé, syté a chutná to jako doma.

Frankfurtská polévka

Sytá polévka, když máte víc času – 25 minut

Jinými slovy: polévka s párkem. Žádná věda, a přesto je to výborné. Ať už máte doma jakékoli párky, při příštím nákupu si vzpomeňte – čím kvalitnější párek, tím chutnější výsledek.

Ingredience

- 1 střední cibule
- 2–3 stroužky česneku
- 4–5 větších brambor
- sádlo nebo olej (sádlo tomu dodá šmak)
- sůl a pepř dle chuti
- 3 lžičky mleté sladké papriky
- 1 lžička mleté pálivé papriky
- chilli dle chuti
- špetka drceného kmínu
- 1 polévková lžíce majoránky
- 2 polévkové lžíce hladké mouky
- 3–4 nožičky párků
- 1–1,5 litru vývaru nebo 1 kostka masoxu

Postup

Oloupejte cibuli, česnek i brambory. Cibuli nakrájejte nadrobno, brambory

na kostičky, česnek si zatím nechte stranou. Párky nakrájejte na kolečka.

V hrnci rozpalte sádlo nebo olej a nechte na něm cibuli zesklovatět. Přisypte mouku a připravte jíšku – míchejte, ať se netvoří hrudky. Krátce zarestujte, pak přidejte koření a dobře promíchejte. Postupně přilévajte vývar nebo horkou vodu (a přidejte masox), stále míchejte, aby se jíška hezky rozpustila.

Až bude tekutina hotová, přiveďte ji k varu a přidejte brambory. Vařte, dokud nejsou skoro měkké. Pak přidejte nasekaný nebo prolisovaný česnek a kolečka párků. Společně dovařte, až budou brambory měkké. Nakonec přidejte promnutou majoránku, případně dochuťte. Na talíři můžete ozdobit petrželkou.



Špagety pomodoro

Italská jednoduchost – hotová do 20 minut

Tenhle recept je tak jednoduchý, až si člověk říká, jak může být tak zatraceně dobrý. Stejně jako u jiných těstovin si můžete i s těmhle pohrát dle libosti. Přidat orestovanou slaninu nebo klidně i kuřecí maso, použít čerstvá rajčata, zasypat si jídlo hromadou syra typu parmazán. Fantazii se meze nekladou a hlavní je, abyste si pochutnali. Základ je opravdu snadný.

Ingredience

- ▶ 1 balení špaget
- ▶ 6 stroužků česneku
- ▶ 1 plechovka loupaných krájených rajčat
- ▶ sůl, pepř
- ▶ olej
- ▶ 1 polévková lžíce bazalky
- ▶ 1 polévková lžíce oregana

Postup

Špagety nebo jiné těstoviny uvařte podle návodu. Česnek oloupejte a nakrájejte na plátky.

Lehce ho orestujte na oleji, ale jen krátce, aby nezhořkl.

Vyklopte k němu plechovku rajčat, osolte, přidejte bylinky a případně dle chuti pepř.

Krátce povařte, aby se rajčata prohřála a odpařila se případná přebytečná tekutina.

Rajčatovou směs smíchejte s uvařenými těstovinami. Jednodušeji už to snad nejde!

Tip: Pokud máte čerstvou bazalku, použijte ji místo sušené a nešetřete s ní.



Vepřové plátky na hořčici

Elegantní večeře s omáčkou – 30 minut

Nikdy nezklamou a nabízejí spoustu variací, kdy si na talíř můžete přidat třeba nakrájené vejce natvrdo nebo kyselou okurku a jídlo se rázem posune směrem ke španělskému ptáčku – ale bez složité přípravy.

Pokud máte hořčičnou omáčku raději jemnější, stačí do ní vmíchat pár lžic smetany. V nouzi se to dá vyřešit i mlékem, ale co si budeme povídat... smetana je smetana. Zkrátka, kdo se chce dobře najíst a nemá čas vyvařovat, musí to nahradit kreativitou. Jen ne na úkor chuti.

Ingredience

- ▶ rýže
- ▶ 4 vepřové plátky, nejlépe z pečeně
- ▶ olej
- ▶ sůl a pepř
- ▶ plnotučná nebo hrubozrnná hořčice
- ▶ hladká mouka
- ▶ 1 střední cibule
- ▶ vývar nebo kostka masoxu

Postup

Rýži uvařte podle návodu. Plátky masa lehce naklepejte, osolte, opepřete a z jedné strany potřete silnější vrstvou hořčice. Obalte z obou stran v hladké mouce, stranu s hořčicí opatrně, aby vám hořčice nezůstala více v mouce než na mase.

Rozpalte v kastrolu trošku oleje a všechny plátky masa na něm zprudka z obou stran opečte. Maso dejte stranou a na výpeku orestujte cibuli.

Maso vraťte i se šťávou, kterou pustilo, do kastrolu a přiklopte poklicí. Stáhněte sporák opravdu na minimum a dejte masu zhruba 5 až 10 minut čas, aby pustilo šťávu. Pak podlijte tak, aby maso bylo celé ponořené. Použijte buď vývar, nebo kostku masoxu rozpuštěnou ve vodě.

Duste téměř doměkka. Poté maso vyjměte a omáčku zahustěte takzvanou záklehtkou: ve vodě rozkvedlejte trochu hladké mouky a postupně vmíchejte do omáčky. Ochutnejte a případně přidejte ještě lžičku hořčice.

Maso vraťte zpátky do omáčky a ještě krátce povařte, aby vám změklo a mouka se v omáčce dostatečně provařila. Podávejte s rýží.

Tip: Pokud by se vám zahuštění omáčky nepovedlo a měli byste v ní nehezke kousky, nevěste hlavu. Chce to jen ponorný mixér, minutku času a omáčka bude hladká a na chuti jí nic neubere.



EXTRA RECEPT PRO SILNÉ POVAHY

Pravé české carpaccio

Pokud už vám došly veškeré síly cokoli vařit, stále je tu pro vás věrná klasika. Tohle jídlo zažene únavu, všechny bacily světa a vykouzlí vám úsměv na tváři v kterékoli roční i denní době!

Ingredience

- ▶ 250 g gothaje nakrájeného na plátky
- ▶ 2 velké cibule
- ▶ pepř
- ▶ ocet

Postup

Cibuli oloupejte a nakrájejte na tenká kolečka. Salám rozložte na talíř a pokryjte cibulí. Opepřete. V hrnku si připravte nálev z octa a vody podle chuti – kdo má rád říznější verzi, přidá víc octa. Nálev nalijte na salám s cibulí. Hotovo.



KDYŽ KOLABUJE CESTUJÍCÍ

Text: Ondřej Kubala
Foto: Depositphotos.cz

Některým z vás se tohle už stalo. Cestující, kterého zrovna vezete, se najednou sesune v sedačce, zbledne jak stěna, ztratí na chvíli vědomí a po probuzení těžce dýchá, stěžuje si na bolest na hrudi a prosí o pomoc. V tom lepším případě. Co dělat? Zastavit? Volat záchranku? Nebo risknout, že to ještě chvíli vydrží a rozchodí to?

Ať už jste řidiči autobusu, průvodčí, nebo strojvedoucí, v takové chvíli bude cestující potřebovat hlavně vaši pomoc. Jste totiž často jediní, kdo na rozdíl od cestujících bezpečně ví, kde se nachází, což je pro přivolání záchranné služby

zásadní. Operátor záchranky bude potřebovat mluvit přímo s vámi.

Společně s lékařem pražské záchranné služby Ondřejem Fraňkem jsme pro vás připravili jednoduché návody, jak si v krizových situacích poradit. Nebojte se toho – pokud se

pokusíte pomoci, nic tím nezkazíte. Situací, které vás s cestujícími ve vlaku nebo autobuse potkají, není moc a jejich řešení bývá podobné.

A co dělat s vozidlem? Pokud je to možné a bezpečné, autobus by měl zastavit a počkat na příjezd záchranné

služby. V případě vlaku platí, že by měl dojet alespoň do nejbližší stanice nebo zastávky.

Jak může včasná a správná reakce zachránit život, ukazuje nedávný příběh jednoho z vašich kolegů – najdete ho v aktualitách na straně 4. Když na zastávce zkolaboval chlapec, řidič autobusu neváhal, zavolal záchranku a podle pokynů operátorky udělal všechno potřebné. Díky jeho duchapřítomnosti chlapec přežil.

Kolaps

Jako kolaps označujeme situaci, kdy člověk takzvaně „odpadne“ (na chvíli ztratí vědomí) a po pár vteřinách se zase probere. Ve většině případů je příčina banální, ale někdy je kolaps projevem vážného onemocnění.

Pokud dojde ke kolapsu cestujícího, nejprve jej oslovte a zeptejte se, jak se cítí a zda ho něco nebolí. Pokud komunikuje a chce vstát, pomozte mu do sedu nebo polosedu.

Záchranou službu (linka 155) volejte, pokud:

- ▶ cestující nereaguje nebo reaguje zmateně, mluví nesrozumitelně nebo se chová divně;
- ▶ špatně se mu dýchá, má nezvyklé bolesti nebo jiné neobvyklé potíže;
- ▶ při kolapsu se o něco tvrdého uřadil do hlavy;
- ▶ ke kolapsu došlo bez zjevné příčiny nebo vsedě;
- ▶ jde o opakovaný kolaps.

Zůstaňte s cestujícím až do příjezdu záchranné služby. Sledujte, zda normálně dýchá, jestli znovu neomdlévá nebo se jeho stav nezhoršuje. Pokud ano, znovu volejte 155 – operátor vám poradí další kroky. Pokud cestující potřebuje pít, dejte mu maximálně jeden dva loky, víc ne. Nikdy ho s takovými příznaky nenechte vystoupit a neodjíždějte od něj, ani když tvrdí, že je mu lépe. Samotnému na zastávce už mu nikdo nepomůže.

Naopak, pokud ke kolapsu došlo po dlouhém stání, zejména v prostředí s vyšší teplotou nebo vydýchaným vzduchem, a postižený se již cítí dobře, zajistěte postiženému místo k sezení, nabídněte mu vodu, požádejte ostatní cestující, aby na něj dohlédli, a můžete pokračovat v jízdě. Pokud by se však stav opakoval nebo zhoršoval, přejděte ihned k postupu popsanému výše – tedy volejte záchranou službu na číslo 155.

Epileptický záchvat

Epileptický záchvat je situace, která může působit velmi dramaticky, i když většinou naštěstí po chvíli samovolně odezní. Záchvat provázejí silné křeče, během nichž cestující nereaguje na okolí, může mít oči v sloup, silně se třese a hází sebou, slintá a v některých případech až modrá nebo fialoví.

Dokud probíhá záchvat, můžete postiženému pomoci jenom tak, že se budete snažit zabránit poranění, zejména hlavy. Hlídejte, aby se o něco neudeřil.

Epileptický záchvat postupně sám odezní. Epileptik bude po probuzení zmatený – pomozte mu se zorientovat. Pokud bude s rodinou, která ví, jak s ním pracovat, nechte ho v její péči. Pokud postihne záchvat někoho, kdo cestuje úplně sám, volejte záchranou službu (155).

Pozor na záměnu: Křeče neznamenaají vždy epilepsii. Pokud křeče trvají jen pár vteřin a postižený se nebudí, může jít o zástavu oběhu – viz dále.

Kolaps a následné bezvědomí

Někdy cestující zkolabuje a na rozdíl od běžného kolapsu se už neprobere. Zůstává ležet v bezvědomí, nijak nereaguje. V takové chvíli rozhodují minuty.

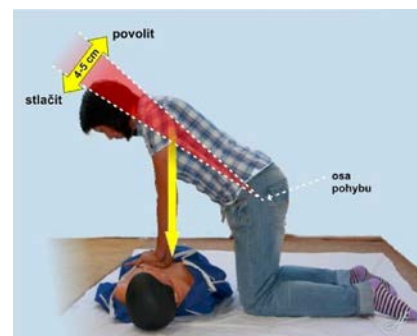
lhned volejte záchranou službu na čísle 155. Telefon si přepněte na hlasitý odposlech, abyste měli volné ruce – operátor vás celým postupem provede. Cestujícího opatrně položte na záda na zem – ideálně do uličky, na místo pro kočárek nebo do představku ve vlaku. Hlavu mu mírně zakloňte dozadu, ničím ji nepodkládejte.

Nejdůležitější je sledovat, zda dýchá. Pokud ano – normálně nebo i rychle, ale pravidelně – neprovádějte žádný zásah, zůstaňte u něj a sledujte ho až do příjezdu záchranářů. Pokud ale začíná dýchat nepravidelně, lapat po dechu nebo mezi jednotlivými nádechy vznikají dlouhé pauzy, začněte s resuscitací.

Klekněte si vedle něj, položte obě ruce na střed hrudníku a začněte stlačovat. Hrudník by se měl zmáčknout asi 5 centimetrů hluboko, ideálně rychlostí 100 až 120 stlačení za minutu. Můžete resuscitovat v kuse i 15–20 minut, jen se ideálně po dvou až třech minutách střídejte s ostatními cestujícími. Resuscitace je fyzicky náročná.

Pokud je v okolí zdravotník nebo někdo, kdo umí poskytnout umělé dýchání, zapojte ho. Pokud jste na místě sami nebo si na umělé dýchání netroufáte, soustřeďte se pouze

Jak resuscitovat



Klekněte si vedle cestujícího, položte obě své ruce na sebe. Můžete proplest prsty mezi sebou. Ruce propněte v loktech a dlaně položte na střed hrudníku cestujícího. Celou vahou těla začněte stlačovat zhruba 5 cm hluboko. U dětí opatrněji cca do třetiny hrudníku a menší silou. Měli byste provést 100–120 stlačení za minutu, tedy dvě za vteřinu. Tento rytmus odpovídá dětské písničce Skákal pes přes oves, vánoční písni Rolničky, rolničky nebo třeba songu od Bee Gees Stayin' Alive. A ne, nebude to vypadat hloupě, když si je budete v duchu zpívat, abyste udrželi rytmus. Hlavně když zachráníte život.

na masáž srdce. I ta sama o sobě může zachránit život – hlavní je začít a nepřestat, dokud nepřijedou záchranáři.

Dusící se děti

Taková situace se může stát kdykoli – dítě si během jízdy strčí do pusy bonbon, kousek jídla nebo drobnou hračku a začne se dusit.

Pokud dítě kašle, povzbuzujte ho, aby v tom pokračovalo – právě kašel je nejúčinnější způsob, jak cizí předmět dostat z dýchacích cest ven. Když se to nedaří, mírně ho předkloňte a několikrát ho pevně udeřte do zad mezi lopatky. Většinou to zabere.

Pokud ale dítě kašlat přestane, začíná modrat, nemůže se nadechnout, nebo dokonce ztrácí vědomí, okamžitě volejte záchranou službu. Připravte se na to, že možná bude potřeba zahájit resuscitaci. Operátor vás po telefonu povede, stejně jako u dospělého. Podobné chvíle jsou vždy náročné, ale i tady platí – každá včasná reakce se počítá.

V PŘÍPADĚ NEHODY POTŘEBUJEME PRVNĚ MLUVIT S VÁMI, **NE S CESTUJÍCÍMI**

Ondřej Franěk stojí za metodikami, podle kterých dnes fungují dispečinky záchranné služby v celé republice. Jako lékař pražské záchranky i člen posádky letecké záchranné služby zažil tisíce zásahů a stále létá k těm nejzávažnějším. Právě on vysvětluje, proč je při nehodě zásadní, aby s dispečerem mluvil jako první řidič, strojvedoucí nebo průvodčí – ne náhodný cestující. Důvod je jednoduchý: přesná orientace rozhoduje o čase. A čas může zachránit život.

Když dojde k nehodě vlaku nebo autobusu – a někdo by měl volat záchranku, kdo by to měl být?

Záchranka potřebuje především vědět, kde k události došlo. Cestující ale často nevěnují jízdě pozornost, čtou si, povídají a neorientují se tak rychle. Naopak řidič, strojvedoucí nebo průvodčí ví, kde se nachází, takže v ideálním případě volají na linku 155 právě oni. S lokalizací sice dneska hodně pomáhá i moderní technika, ale není dokonalá a operátor potřebuje co největší jistotu. Tady se dá hodně zkazit, nebo strašně vylepšit.

Stačí vám v první okamžik jen místo?

Součástí volání by měla být rychlá orientace, kolik lidí jsem vezl, jak vážný byl mechanismus nehody a co se dá očekávat. Řidič, strojvedoucí nebo průvodčí to vědí nejlíp. Nemusí to být nic složitého – stačí říct, že je hodně potlučených, ale všichni jsou při vědomí. Nebo že jsou lidé zaklínění, převrátili jsme se, někdo může být pod vozem. Operátor potřebuje alespoň základní přehled. Vůči tomu je poskytování pomoci sekundární, to mohou udělat ti, kteří to rozumně přežili. Řidič i průvodčí by měli být zároveň autoritou, která to bude řídit: Tady je lékárníčka, pán v modrém a červeném triku, jděte poskytovat pomoc, já volám.

A pokud je tam více zraněných? Neměl by hned po telefonátu vyběhnout pomáhat i kolega z Arrivy, který volal?

Ještě ne. Druhá důležitá úloha, pokud je tam větší množství zraněných, je důkladně projít ten autobus nebo vlak, míjet lidi s rozbitou hlavou, kteří křičí,

a podívat se, jestli někde pod sedačkou není zapadlé dítě, někdo, kdo se dusí, tiše umírá, protože nedýchá nebo silně krvácí. A až třetí krok je pak poskytovat první pomoc těm, kteří to nejvíc potřebují.

Říká se, že kdo křičí, je v pohodě, kdo mlčí, potřebuje pomoc. Platí to?

Přesně tak. Křičící lidé při vědomí, jsou – aspoň relativně – v pohodě. Horší jsou ti, kteří neříkají nic. Těm se musíte věnovat jako prvním. Stejně tak těm, kteří silně krvácejí, i když je to paradoxně dobrá zpráva. Mají dobrý tlak, dobrý krevní oběh. Jen je potřeba krvácení rychle zastavit.

Často se říká, že nemám po nehodě s lidmi hýbat, abych jim neudělal něco s páteří.

Pokud je člověk při vědomí a dýchá, tak to platí. Nechte jeho vyproštění na profesionálech. Pokud je ale v bezvědomí, nedýchá nebo lapá po dechu, na nic nečekejte, vytáhněte ho a začněte s resuscitací. V takové situaci vůbec nic jiného neřešte, horší už to být nemůže.

Mluvíme o telefonátu, ale dnešní moderní technologie umí dát operátorům tísňové linky i oči, je to tak?

Ano. Dnes už vám umí všechny záchranky poslat odkaz do esemesky, na který když kliknete, spojíte se s operátorem videohovorem. Je to podobné, jako když máte staženou aplikaci Záchranka v mobilu. A operátor vás pak může požádat, ať místo nehody ukážete kamerou, abyste se prošli místem nehody s mobilem a místo neštěstí mu ukázali. Je to nová technologie, která může pomoci.



Ondřej Franěk

je hlavní lékař operačního střediska Zdravotnické záchranné služby hlavního města Prahy. Od roku 1991 se pohybuje v oborech intenzivní, akutní a resuscitační medicíny a v roce 1993 začal pracovat jako lékař na záchranné službě. Je také soudním znalcem v oboru urgentní medicíny. V roce 2007 obdržel z rukou prezidenta ČR vyznamenání Zlatý záchranný kříž za mimořádný přínos pro záchranné služby v ČR, především za rozvinutí konceptu telefonicky asistované neodkladné resuscitace, která se stala standardním postupem operačních středisek v celém Česku.

ZANIKLÉ PROFESE

Text: Dagmar Tichá

Foto: Želpage.cz

Byla to práce, která voněla uhlím, olejem a poctivou dřinou. Ještě před pár desítkami let byste je potkali na každé stanici nebo ve vozech – lampáře, topiče, avizéry i průvodčí v autobusech. Dnes už ale podobné profese nejen z oblasti dopravy zmizely v oblaku páry a digitalizace. Zůstaly po nich jen staré fotografie, vyprávění pamětníků a příjemný pocit nostalgie.

Avizér

Zodpovědná funkce avizéra spočívala v informování zaměstnanců o mimořádných směnách či náhlých pracovních změnách. Měl u sebe seznam lidí – od strojvedoucích po výhybkáře –, a pokud se stalo něco nečekaného, obcházel je dům od domu. Při přepravě kusových zásilek navíc oznamoval příjemcům jejich příchod. Jeho práce zanikla s rozmachem telefonů.

Poštovní průvodčí či úředník

Zpočátku se dopisy a balíky přepravovaly služebními nebo nákladními vagony. Později byly zavedeny speciální vlakové pošty, což umožnilo třídit zásilky už během jízdy a zvýšit tak rychlost, efektivitu i preciznost. Vlaková pošta skončila v Česku roku 1999. Pokud si chcete funkci poštovních vozů připomenout, můžete si pustit legendární detektivku z roku 1970 Na kolejích čeká vrah.

Hláskář

Hláskář pracoval v tzv. hlásce – malém domku na otevřené trati mezi stanicemi. Jeho úkolem bylo sledovat průjezd vlaků, ovládat návěstidla a hlásit vlak dispečerům nebo sousedním stanicím. Dříve pomocí telegrafu, později telefonicky. Hláskář musel být naprosto spolehlivý – každá chyba mohla mít tragické následky. Pracoval často sám, v izolaci, za každého počasí.

Hradlař

Hradlař seděl v tzv. hradle, které sloužilo jako řídicí bod pro výhybky a návěstidla na větších tratích nebo v uzlech. Na rozdíl od hláskaře měl často na starost složitější soustavu výhybek a komunikoval se stanicemi i dalšími hradly. Pomocí mechanických

pák a lan vedl provoz přes kolejiště – bylo to fyzicky náročné, ale velmi precizní řemeslo.

Závorář

Závorář seděl ve strážním domku u železničního přejezdu a měl jediný, ale nesmírně důležitý úkol – včas a bezpečně spustit závory před příjezdem vlaku. Musel sledovat signály, naslouchat komunikaci mezi stanicemi a obsluhovat ručně klikou nebo pákou závory, někdy i signalizaci (červené světlo nebo zvukový signál). Někteří závoráři také bydleli v domku přímo u přejezdu.

Topič

Jízda parní lokomotivy byla výsledkem dokonalé souhry topiče a strojvedoucího. Úkolem topiče bylo udržet dostatek páry, aby lokomotiva jela – přikládat uhlí, regulovat tlak, znát trať, stoupání a včas reagovat. Fyzicky i technicky náročná profese,

kteřá zmizela s příchodem dieselových a elektrických lokomotiv.

Brzdař

Parní vlaky se potřebovaly nejen rozjet, ale také zastavit. Před vynálezem brzd na stlačený vzduch museli vlaky zastavovat brzdaři. Jejich práce byla velice nebezpečná, mohla snadno skončit zraněním či smrtí mezi vagony. Brzdař zastavoval vlak manuálně na pokyn z lokomotivy; hvízd píšťalky nebo zvonění na zvonek byly jasné signály, aby brzdař utáhl kliku brzd a skrze mechanický převod dolehly brzdové špalky na jízdní plochu kol. Většinou byli ve vlaku brzdaři dva, občas v případě velkého nákladu nebo dlouhého vlaku i tři. Brzdaři byli také zodpovědní za rozpojování a připojování vagonů.

Lampář

Klíčová postava železničního provozu v době, kdy osvětlení tratí a stanic záviselo na petrolejových lampách. Jeho hlavním úkolem byla údržba a obsluha přenosných lamp, které se používaly na návěstidlech, výhybkách, k označení konce vlaků a jako ruční svítilny. Ve velkých stanicích pracovalo ve směně i několik lampářů, kteří měli své pracoviště v lampárně. Právě odtud, případně z obdobné profese v dolech, nejspíš pochází známé úsloví: „Jděte si stěžovat do lampárny!“

Průvodčí v autobuse

Zatímco dnes řidič zavře dveře automaticky, šlápně na pedály, zařadí a jede, dřív to tak snadné nebylo. Obsluhu autobusu zajišťoval průvodčí. Ve 30. letech minulého století bylo prací průvodčího zavřít dveře, zvonkem dát řidiči znamení k odjezdu a projít celý autobus a prodávat lístky. Později zůstalo jen u prodeje lístků, dnes už však není potřeba ani to.



VAŘÍTE RÁDI?

**Možná vám
udělá radost citát
Zdeňka Pohlreicha,
který najdete v tajence.**

Výherce získá cestovní kufr.



	TYP PŮDY	NASADITI NA NOHY	1. DÍL TAJENKY	SOUVISLÁ PLOCHA, POZEMKŮ	OCHOTNĚ	INICIÁLY HERCE VIZNERA	KAZY	DOMÁCKY OTAKAR		VES U BE-NEŠOVA	STARŠÍ SKAUT	OKOLKY	VĚNOVAT	INICIÁLY HEREČKY ČERNÉ	4. DÍL TAJENKY	SJÍDLO V RECKU
PATŘÍČÍ REŽISERU POJAROVI									SMĚNY ZBOŽÍ ZA PENIZE							
ČASTO OBÍRAT									MACHŮV SPOLUŽÁK 3. DÍL TAJENKY							
DOSED-NUTI						OPATŘIT DATEM RUSKÁ ČÍSE								TYP FORDU POSEKAT KOSOU		
ZBAVENÁ BOT					BRATRŮV SYN CIZÍ MUŽ. JMÉNO								FRANCOUZ-SKÝ „SŮL“ DOMÁCKY ANETA			
ZKRATKA ODĚVNÍ TVORBY			BIBLICKÁ OSOBA 2. DÍL TAJENKY							ODEZVA NA POPUD						
SLANISKO				POPĚVEK ČASNÁ							MUŽSKÉ JMÉNO ŘÍDKÁ TKANINA					HAZARDNÍ KARETNÍ HRA
	ČESKÝ AUTOMO-BILOVÝ ZAVODNÍK	SAŇ ČI								DUNA HAFANI						
ŠÍROKÁ LAHEV S ÚZKÝM HRDLEM							HUDEBNÍ DÍLO	ODDÍLY VOJSKA	PLETENINA DOMÁCKY ILJA							
BIBLICKÁ OSOBA					SRBSKÉ MĚSTO ÚDER NOHOU								PROUD MISTR POPRAVČÍ			
ČLOVĚK UŽÍVAJÍCÍ HLAVNĚ LEVICI						VEŘEJNÝ ČINITEĚ NÁZEV ZN. DRASLIKU								VIDA (nářečně) ZNAČKA GERMANIA		
JEDNA I DRUHÁ				ODLETUJÍCÍ ŠUPINKY KOVU PŘI KOVÁNÍ						PODDRUH OSLA ASIJSKÉ-HO						
JAKÁ VĚC?				OPASEK						TUMÁTE!						POMŮCKA: EKALE, LE PHOV, SEL

Znění tajenky nám pošlete nejpozději do 30. 9. 2025 na adresu arrevue@arriva.cz. Výherce získá kufr s cestovní výbavou. V minulém čísle jste luštili kvíz. Na prvním místě skončil Richard Knedlík, na druhém Zdeněk Krejča a na třetím Jakub Felt.

O₂

Vylepšené tarify O₂ Family

Sdílení dat mezi zařízeními a více bezpečí

NEO Modrý Family

4 GB ^{5G}
dat

Neomezené volání + SMS



3 dny neomezených dat každý měsíc



O₂ Connect

Připojení chytrého zařízení dle výběru



Zabezpečení proti online hrozbám

349 Kč
samostatně

299 Kč
v O₂ Spolu

NEO Bronzový Family

12 GB ^{5G}
dat

Neomezené volání + SMS



5 dnů neomezených dat každý měsíc



O₂ Connect

Připojení chytrého zařízení dle výběru



Zabezpečení proti online hrozbám

449 Kč
samostatně

399 Kč
v O₂ Spolu

NEO Stříbrný Family

Neomezená data

Rychlost 10 Mb/s
Neomezené volání + SMS



5 dnů zrychlení na maximum každý měsíc



O₂ Connect

Připojení chytrého zařízení dle výběru



Zabezpečení proti online hrozbám

599 Kč
samostatně

499 Kč
v O₂ Spolu



A díky Unity
vám pošleme zpět 300 Kč
každý měsíc na účet Air Bank.
Více na www.o2.cz/unity.



Získejte přístupový kód od zaměstnavatele – na intranetu, od personálního oddělení.
Vyplňte objednávku na www.o2.cz/o2family, zavolejte na 800 02 02 02
nebo se stavte v některé O₂ Prodejně.

Vyhrazujeme si právo nabídku změnit. Aktuální ceny a další podmínky najdete na www.o2.cz/o2family.

K nabídce



Přidejte se k nám!

Právě otevíráme kurz
pro nové strojvedoucí



725 100 725
arriva.cz/kariera



ArrivaCZ

