

Zpravodaj

2/2020 Dopravního podniku Ostrava

**Stáhní on-line kámoše,
zahod' papír do koše!**

MojeDPO je nejlepší kámoš
na cesty Ostravou i celým krajem



Obsah

Korona nás nezlomí	2
Bertík radí: jak s jízdenkomatem	2
Nová verze MojeDPO	2
E-shop - Internetové jízdenkovnictví v praxi	3
Pohodlně v nové uniformě	3
MDŽ: Vážíme si našich žen v MHD	3
Astra z Plzně na součástky	4
Koronavirové omezení MHD	4
Poslušně hlásím	5
Co nového na „ejčárku“	5
Nenechte ho propadnout	5
Kdo je připraven, není překvapen	5
Premiéra pevné jízdní dráhy v Ostravě	6

Co nám koronavirus přinesl, co nás naučil nebo co nám „vysvětlil“	6
Šest mostů na sto let!	7
Digitální boj s koronavirem	8-9
Ekova Electric informuje	10
Společně to zvládneme	11
Jsmo přestěhováni!	12
Představení zaměstnanců DPO	12
Měříme kola pětiku na páté koleji	13
Žijeme na sociálních sítích	13
Pochvaly Prodáváme červené označovače	14
Dobroty pro Tyrkysovou sbírku - Mini pizza	14
Tisk o nás	15
Křížovka Pracovní jubilea v DP Ostrava	16

**Co nám koronavirus
přinesl, co nás naučil
nebo co nám „vysvětlil“**

více na straně 6

OSTRAVA!!!

Korona nás nezlomí



Je jasné, že všechno „hromadné“ dostalo v době po vyhlášení nouzového stavu v ČR ránu. A tak i Dopravní podnik Ostrava se ocitl v nelehkém období, protože lidé se cestování MHD obávali nebo z jakýchkoliv důvodů prostě s námi cestovat nemohli. Na druhé straně musím říct, že jsme na nastalou situaci reagovali jako jedni z prvních. Prakticky ihned jsme zřídili krizový štáb, který následně nastavoval bezpečnostní procesy, procesy desinfekce, důležitá provozní opatření a další. Myslím, že jsme svým přístupem a včasným přijímáním opatření šli ostatním příkladem a že jsme tak působili důvěry-

hodně a maximálně zodpovědně jak na cestující, kteří s námi v té době nepřestali jezdit, tak i na naše vlastní zaměstnance. Nehci to zakřiknout, ale pokud vím, tak doteď se žádný cestující v ostravské MHD nakazil a není mi znám ani žádný případ našeho řidiče nebo řidičky. Tuto krizi, resp. její první fázi, jsme tedy zvládli na výbornou, a můžeme to už o sobě, možná trochu neskromně, říct. To, že koronavirus tady s námi nějakou dobu prostě bude a že bude definovat jakýsi faktor obav jezdit s hromadnou dopravou je asi fakt, který nezměníme. Můžeme s ním ale něco udělat, protože z každé krize lze vyjít silnější, lepší a i my se můžeme zamyslet nad tím, co bychom mohli dělat jinak a lépe. Já osobně jsem přesvědčen, že v postkoronavirové době bude MHD v Ostravě určitě bezpečnější, určitě bude čistější, voňavější, bude taky schopná lépe informovat cestující. Rozhodně nerezignujeme na modernizaci a komfort, který chceme našim cestujícím poskytovat, abychom trvale dokázali konkurovat individuální automobilové dopravě. Koronavirus ale zcela jistě ovlivní i náš rozpočet, nicméně do těch oblastí, o kterých hovořím, prostě investovat budeme a bude-me aktivovat peníze, ať už se jedná o nové projekty směřující k čistotě, bezpečnosti, modernizaci, nebo o investice, které v tuto chvíli rozhodně nemíníme omezovat. Je ale pochopitelné, že některé naše jiné plány budou mít zkrátka nějaké zpoždění. Např. doubledeckery tady nebudou v červnu, ale až v srpnu, protože výrobní závod ve Španělsku dva měsíce nefungoval, a zřejmě také některé opravy na dopravní cestě budeme muset odložit na pozdější období.

Považuji za nesmírně důležité, že se snažíme zachovat původní dopravní výkony z doby před krizí, tak abychom udrželi stávající zaměstnanost. Dělá mi přitom radost, že v této nejisté době je stabilní společnost jako Dopravní podnik Ostrava atraktivním zaměstnavatelem, což pozorujeme i na našem náboru. Hlásí se k nám řada lidí z jiných společností a díky za to patří i vám, jak jsme tuto krizi zvládli a dělali tak naší firmě dobré jméno. Poděkování vám patří i za trpělivost, protože některá opatření určitě nebyla komfortní, a přesto jste plnili své pracovní povinnosti a zajistili téměř bezproblémový chod dopravního podniku v kvalitě, na kterou jsou naši cestující zvyklí. Věřím, že z této krize vyjdeme silnější a spolehlivější a že nám přinese i leccos dobrého, byť na počty cestujících z roku 2019 se budeme dostávat zpátky možná i několik let.

Váš Daniel Morys

Bertík radí: jak s jízdenkomatem

Natočili jsme nové instruktážní video s Albertem Čubou alias Bertíkem z Tří tygrů, známých z ostravského divadla Mír. Tentokrát jsme točili jak zacházet s novými tyrkysovými jízdenkomaty. Na výsledek se můžete těšit již brzy na našem YouTube kanále i na sociálních sítích DPO.

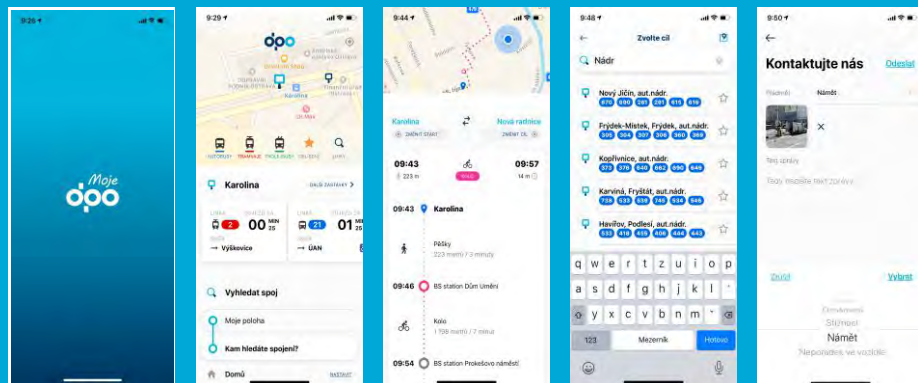
Ing. Karolína Rycková

Nová verze MojeDPO

V průběhu měsíce května jsme spustili novou verzi naší vlastní mobilní aplikace MojeDPO. V nové verzi aplikace je vyladěné vyhledávání spojení doplněné o krajská data, takže už si můžete v aplikaci najít spojení po celém

Moravskoslezském kraji u všech dopravců včetně vlaků. Novinkou je také možnost vyhledání spojení se zapojením bikesharingu a možnost okamžitě odeslat fotku v kontaktním formuláři.

Ing. Karolína Rycková



Nová úvodní obrazovka apky MojeDPO

Na úvodní obrazovce apky MojeDPO se objevil úplný vyhledávací formulář. Tato funkce jednoznačně zlepšila ergonomii apky.

Už ne jen autobusem, tramvají nebo trolej-busem, od teď je v apce také možnost spojení s využitím bikesharingu. Stejně jako u ostatních výsledků vyhledávání apka nově vykreslí v mapě trasu spojení.

Krajská data vystřelila aplikaci o další významný stupeň nahoru.

Zajímavá nová funkcionálita je možnost přímého odeslání fotografie s doprovodným textem. Od této funkce se očekává, že lidé budou zasílat foto-podněty. Např. vyfotit nepořádek ve vozidle a odeslat. DPO pak může obratem zajistit úklid.



E-shop - Internetové jízdenkovnictví v praxi

Spuštěním možnosti nákupu z „pohodlí domova“ v e-shopu se v únoru 2011 Dopravní podnik Ostrava zařadil mezi několik málo moderních dopravních podniků, které v té době takovou možnost cestujícím nabízeli. Ani dnes po téměř 10 letech není takový prodejní kanál jízdného u dopravců MHD běžný. V roce 2011 nabízel e-shop DPO nákup časových jízdenek prostřednictvím elektronické bezkontaktní čipové karty s propagačním názvem E-karta (technicky identická jako dnešní ODISka), kterou bylo možné si také objednat a následně v e-shopu spravovat. Elektronickou bezkontaktní čipovou kartou byli vybaveni také všichni naši zaměstnanci. Od dubna 2011 totiž nahradila E-karta papírovou zaměstnaneckou jízdenku MHD, která dále sloužila a stále slouží pro evidenci pracovní doby v systému BIS a je aktivována na aplikaci čerpání pohonných hmot. V té době rovněž umožňovala jako identifikátor nákup jízdenek MHD z automatů určených k doplňkovému prodeji u řidiče.

Mezi cestujícími zaznamenal e-shop DPO hned po zavedení významný úspěch, což nešlo pozornosti Koordinátora ODIS s.r.o. V průběhu roku 2012 vyjednal DPO postoupení práv na e-shop právě této společnosti, která jej následně upravila pro potřeby všech dopravců v ODIS a stala se jeho novým správcem. Základy e-shopu DPO tak posléze využívali dopravci Arriva Morava, ČSAD, ČSAD Vsetín a další. Tím samozřejmě došlo

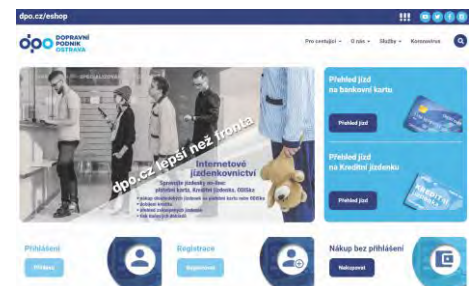
k významným finančním úsporám při vývoji dalších e-shopů pro potřeby ostatních dopravců a DPO ušetřil rovněž náklady, které si žádá dennodenní správa dat a úprava IT systémů.

První významná změna funkcionality e-shopu nastala v souvislosti se zavedením elektronického odbavení cestujících v dopravních prostředcích MHD, kdy od listopadu 2015 si mohli cestující prostřednictvím e-shopu dobít elektronické peněženky ODISky, které následně využívali k odbavení na jednotlivé jízdenky přímo ve vozidlech. Neméně významná změna nastala v souvislosti se zavedením odbavování cestujících na bankovní platební karty od června 2016. Pro toto nosné médium jízdních dokladů byl vytvořen samostatný e-shop. Etapa byla unikátní v tom, že Ostrava byla druhé město v Evropě po Londýně, kde značně automatizované odbavení cestujících pomocí bankovních karet fungovalo.

Od prosince 2018 došlo ve spolupráci s Koordinátorem ODIS k inovaci e-shopu ODISky v podobě přehlednějšího grafického rozhraní, umožňujícího rychlejší a jednodušší nákup jízdenek a ODISek. Mimo jiné bylo zjednodušeno už samotné přihlášení do e-shopu, kdy nově zákazníkovi stačila pouze e-mailová adresa. Odpadlo tedy hledání ztraceného potvrzení o vydání ODISky s přihlašovacími údaji.

Od března 2020 opět ve spolupráci s Koordinátorem došlo zatím k poslední „e-shopové“ změně, a to ke sloučení dvou doposud samostatných e-shopů pro ODISky a bezkontaktní bankovní karty s rozdílnými prostředky a rozdílnými přihlášeními do jednoho uceleného e-shopu pod jedním uživatelským účtem. Tato změna ale poslední nezůstane na dlouho, protože DPO intenzivně pracuje na úpravě vstupního prostředí do e-shopu přes vlastní webové stránky DPO, tzv. frontendu, přičemž veškerá funkční databáze, tzv. backend, zůstane ve správě Koordinátora. Opět jde o změnu, která je vedena snahou o dosažení větší intuitivnosti a jednoduchosti nákupu jízdenky. Současně takto upravený e-shop umožní další novinku, a to úhradu přírůžek za jízdu bez platného jízdního dokladu. Změna by měla proběhnout v červnu 2020.

Ing. Michal Scholz



Pohodlně v nové uniformě

Dokončili jsme prvotní rozvoz oděvů v rámci přestrojování. Od března 2020 bylo možné ve výdejní oděvů vyměnit součásti uniformy, které vám rozměrově nevyhovovaly. Nyní se blížíme do finále a v současné době probíhají poslední výměny. Snažili jsme se každému zájemci o výměnu maximálně vyhovět i přes nepříznivou situaci, kterou nám způsobily protiviřová opatření. Naším cílem je, abyste se cítili v nové uniformě pohodlně.

Martina Vybíralová



Výdejna oděvů našeho dodavatele, firmy DAFNE, se nachází na ulici 28. října u zastávky Hulváky.



Prostory výdejny oděvů s uskladněnými svršky.

MDŽ: Vážíme si našich žen v MHD

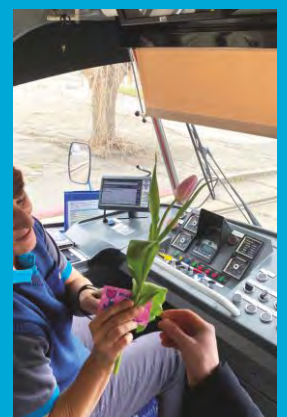
I v letošním roce jsme k příležitosti Mezinárodního dne žen rozdávali cestujícím dámy dáreček v podobě květin. Všechny 1200 tulipánků tak udělalo radost ženám napříč celou Ostravou. K oslavám se připojily i všechny tramvaje Stadler, které ozdobily

červené pusinky. „Paní tramvaje Štádlerky“ s úsměvem jezdily až do doby, než si kvůli koronaviru nasadily roušky. I letos našim hosteskám pomáhali asistenti přepravy. Děkuje!

Ing. Karolína Rycková



Letos jsme na MDŽ ženám rozdali 1200 tulipánků. Naším hosteskám přítom opět pomáhali asistenti přepravy.



Astra z Plzně na součástky

Z vozovny Moravská Ostrava vyjíždí přibližně dvacet let 14 ks Aster evidenčních čísel 1201 – 1214. Stejný typ tramvaje dodala Škoda k nám do Ostravy, dále do Olomouce, Brna a pro provoz mezi Mostem a Litvínovem. Nepatří mezi nejspolehlivější tramvaje, problémy vykazují především výzbroje Elin (nyní Siemens), která je sice celkem spolehlivá, ale opravy některých dílů trvají velmi dlouho a náklady se počítají ve státi-sících. Některé díly trakční výzbroje již bohužel ani sám výrobce Siemens nemá a neopravitelný díl může znamenat pro postiženou tramvaj konec jejího provozování. Časté poruchy také vykazují hydraulické brzdy a převodovky, které tečou, hučí, popř. se rovnou „vysypou“ a jejich opravy jsou také velmi nákladné.

Proto nás ve druhé polovině minulého roku zaujala zpráva, že Plzeňské městské dopravní podniky se rozhodly formou veřejné soutěže o nejvýhodnější nabídku prodat své tramvaje Škoda LTM 10.08 – Astra. Tramvaje

jim „dojely“ do limitu velkých prohlídek, cena za tuto prohlídku se jim zdá neúnosná, a tak nahrazují Astry novými tramvajemi EVO2 od Krnovských oprav a strojren.

Zástupci vozovny se vydali do vozovny v Plzni a vybrali vůz ev. č. 302, který byl vyroben v roce 1998, uveden do provozu 22. 4. 1999 a stihl najet 745 370 km. Vůz v pojezdovém stavu nám byl v Plzni předveden. Podali jsme proto nabídku a zakoupili jsme jej ve druhém kole výběrového řízení, až cena klesla z 830 000 Kč na přijatelných 300 001 Kč.

V pondělí odpoledne 27. 4. se souprava transportní firmy APB s tramvají objevila v Ostravě a vozidlo bylo složeno v dílnách Martinově.

Od počátku jsme uvažovali koupit vůz tzv. „na náhradní díly“. Vzhledem k tomu, že v Plzni mají o 10 mm větší rozkolí, jiný profil kol a opačnou polaritu v troleji, rozhodli jsme se

Astru raději nepřevážet na vozovnu a demontovat díly v Martinově. Ekova nám rozebere podvozky, demontuje převodovky, díly brzdového systému, kolejnicové brzdy a trakční motory. Dále nám jeřábem sundá ze střechy trakční střídač s funkčními fázovými moduly, pantograf a rychlovypínač. Další komponenty (regulátory, dveřní systémy, plentý, okna, atd.) si demontujeme vlastními silami. Po skončení demontáže dílů zbytek tramvaje prodáme do šrotu.

Některé náhradní díly budou ihned spotřebovány, již netrpělivě čekáme na převodovku na vůz ev. č. 1206. Displej řidiče použijeme na opravu tramvaje ev. č. 1208. Ostatní pak budou sloužit pro zrychlení oprav ostatních tramvají.

O tom, že se nákup tramvaje Astra vyplatí, je přesvědčen také brněnský dopravní podnik, který zakoupil dva kusy.

Pavel Riedel



Ostravská a plzeňská Astra v dílnách v Martinově



Plzeňskou Astru jsme pořídili na náhradní díly



Koronavirové omezení MHD

Dopravní podnik Ostrava prováděl od března do června omezení dopravy z důvodu dopadů pandemie nového typu koronaviru. Na základě rozhodnutí Krizového štábu DPO docházelo postupně od 11. 3. 2020 k dopravním opatřením, které omezovaly standardní provoz MHD. V době největší krize, kdy s námi cestovalo až o 80 % méně cestujících, byla opatření následující:

- neprovozovány školní spoje a školní linky,
- v autobusové dopravě omezeny linky 22-24, 26-29, 31-34, 37-41, 44, 45, 48-50, 53, 54-57 a 62,
- v autobusové dopravě zcela zastaven provoz na linkách 20, 35, 58, 59, 61, 62, 66, 73, 74, 90-92, 95-97 a 99,
- v tramvajové dopravě omezena linka 8,
- v tramvajové dopravě zcela zastaven provoz na linkách 6, 10 a 15,
- v trolejbusové dopravě provoz celý týden dle nedělních jízdních řádů,
- zrušeny střídané přestávky řidičů a výměny vozidel,
- kapacitní omezení na vybraných linkách,
- zrušení zastávek na znamení.

Postupně, jak se uvolňovala vládní opatření, se provoz MHD navracel do standardního režimu. Plné obnovení provozu bylo plánováno na 8. 6. 2020, s výjimkou trolejbusové dopravy, která svým nedělním provozem s posílením dopravní špičky měla pokračovat až do 1. 7. 2020 (uzávěrka Zpravodaje 18.5.).

Ing. Lukáš Meczner



Poslušně hlásím..

Od 1. 5. 2020 jsme přistoupili k úpravě času vyhlášení informací „linka ... směr ...“ venkovními reproduktory prostředků MHD. Toto vyhlášení je spouštěno automaticky palubními počítači vozidel od rána do pozdního odpoledne na zastávkách, které byly vybrány společně s ostravským Tyflocentrem, pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých cestujících. Hlášení je kvitováno také staršími cestujícími, kteří sice netrpí zrako-

vým postižením, ale vzhledem k věku již hůře vidí. Naopak s nelibostí vnímají hlášení obyvatelé okolní zástavby. Přínos pro špatně vidící občany je nezajímá a vyžadují svůj klid, zejména v ranních a pozdních odpoledních hodinách.

Nově nastavené časy vyhlášení by tedy měly být rozumným kompromisem a měly by uspokojit obě zájmové skupiny. V pracovních dnech je vyhlášení po úpravě spouštěno

od 8 do 16 hodin a během víkendů od 9 do 12 hodin. Cestující vybavení kapesním slepeckým povelovým vysílačem si samozřejmě mohou vyvolat hlášení i mimo tyto časy.

Aleš Hladký



Co nového na „éjčárku“

Odbor lidské zdroje přivítal ve svých řadách novou kolegyni. Na personálním oddělení se od dubna můžete potkávat s usměvavou a milou Luckou Dybovou, která vždy chtěla pracovat v oblasti personalistiky a komunikovat se zaměstnanci. Před 3 roky tuto příležitost dostala a to ve firmě, která se zabývala recyklací použitých olejů. „Když jsem viděla, že Dopravní podnik hledá nového člověka na personální pozici, tak jsem si řekla, že je to

pro mě výzva“ a poslala životopis. „Měla jsem štěstí, dnes pracuji v Dopravním podniku a jsem ráda, že jsem toto rozhodnutí udělala. Věřím, že nová pracovní pozice bude pro mě velkým přínosem.“ Stejně tak věříme i my, že se Lucce u nás bude líbit a že svou pozitivní náladu bude šířit nejen mezi své kolegyně, ale také mezi ostatní zaměstnance.

Veronika Seidlerová



Lucie Dybová – nová posila personálního oddělení

Nenechte ho propadnout

Vážené řidičky, vážení řidiči,

jestli držiteli průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel (tramvaj, trolejbus, speciální hnací vozidlo), kterému končí platnost v červnu 2020 a později, sjednejte si prostřednictvím e-mailu, příp. telefonicky, s dostatečným časovým předstihem schůzku k výměně průkazu způsobilosti v sídle Magistrátu města Ostravy, odboru dopravy – drážního správního úřadu, Prokešovo nám. 8, kancelář č. 289 (druhé patro vpravo), tel.: 599 443 306, e-mail: opalkovsky@ostrava.cz.

O výměnu můžete požádat nejdříve tři měsíce, ale nejpozději 20 dní před koncem platnosti! Žadatelé o výměnu průkazu způsobilosti si na úřadě vyplní žádost a doloží fotografií o rozměrech 35 x 45 mm na výšku (barevná fotografie zachycující aktuální podobu žadatele, dle formátu a zásad pro pořízení fotografie pro občanský průkaz nebo cestovní pas), která jim bude vrácena. Nový průkaz způsobilosti bude žadateli vystaven na počkání. Výměna průkazu způsobilosti za nový v případě, že končí doba jeho platnosti, není zpoplatněna. Propadlý průkaz způsobilosti je neplatný a neopravňuje k řízení drážních vozidel!

Ing. Ondřej Palkovský

Magistrát města Ostravy – odbor dopravy, drážní správní úřad



Kdo je připraven, není překvapen

Ve dnech 23. a 24. 4. 2020 proběhl v Dopravním podniku Ostrava a.s. druhý plánovaný kontrolní audit v souladu s požadavky normy ČSN EN ISO 9001:2016, který realizovali dva zkušení auditoři (vedoucí auditor Ladislav Říha a auditor Rudolf Pinkas) mezinárodní certifikační firmy TÜV NORD Czech, s.r.o., s pozitivním výsledkem. Pracovníkům DPO se podařilo obhájit realizované činnosti a auditoři konstatovali doporučení prodloužit platnost certifikátu o další rok. Doporučení bylo následně schváleno i certifikačním manažerem.

Vzhledem k omezenému vstupu externích osob do DPO, který je zapříčiněn pandemií Covid-19, byl kontrolní audit naplánován a realizován v plném rozsahu virtuálně s využitím komunikačního software Skype. S dostatečným předstihem byl dohodnut časový harmonogram schůzek s jednotlivými odpovědnými zaměstnanci a zaslány dokumenty v požadovaném rozsahu. V průběhu

realizace virtuálního auditu byly kladeny upřesňující dotazy a sdíleny další informace podporující jednotlivá tvrzení a zajišťující důvěryhodnost realizačních procesů. Zaměstnanci, kteří doprovázeli certifikační auditory ve virtuálním prostředí, vzhledem ke kolísání internetového připojení, využívali i připravené záložní způsoby komunikace. V celém průběhu kontrolního auditu byly prezentovány nejen výkonné procesy poskytování dopravních služeb, plánovací i servisní procesy a nákupní činnosti, ale zejména způsob manažerského řízení, který je v DPO úspěšně využíván. Přístup a zapojení všech manažerů i zaměstnanců DPO do přípravy a realizace kontrolního auditu byl excelentní a zaslouží si uznání.

Certifikát ČSN EN ISO 9001:2016 má tříletou platnost, proto je již nyní plánován na duben 2021 recertifikační audit.

Lumír Pektor



Premiéra pevné jízdní dráhy v Ostravě

Dnem 4. 5. 2020 byla zahájena dlouho plánovaná rekonstrukce sdružené zastávky náměstí Svatopluka Čecha. Konec realizace se předpokládá 30. 6. 2020.

Tato stavba je součástí rozsáhlejšího projektu modernizací tramvajových tratí na území města Ostravy, jehož součástí jsou navazující modernizace tramvajové trati v Sadu B. Němcové, na ulici Hlučínské, Opavské a dalších, které mají být realizovány do roku 2022. Bude se jednat o první úsek tramvajové trati v Ostravě, který bude proveden jako PJD (pevná jízdní dráha). Tato konstrukce bude mít pozitivní vliv na snížení hlavně hluku a vibrací od projíždějících tramvajových vlaků. Součástí modernizace je také nově navržený systém zastávky, který kombinuje

prvky bezpečnosti, díky kterým bude pohyb občanů při nastupování na mnohem vyšší úrovni bezpečnosti. Zároveň tímto řešením zastávky dojde ke zklidnění individuální dopravy v daném místě.

Na závěr si dovoluji popsat pár technických detailů k navrženému systému pevné jízdní dráhy. Nový tramvajový svršek je navržen v dotčeném úseku na pevné jízdní dráze z železobetonové desky o základní výšce (mocnosti) 37,6 cm a šířce 170 cm od osy koleje. Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) tramvajového svršku i spodku bez PJD mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se stávajícím šterkovým ložem v délkách 10 m. Konstruktivní opatření ke zvýšení únosnosti pláně v přechodovém

klínu budou řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Na svršek jsou použity kolejnice 57R1. Upevnění kolejnic je pomocí pružného upevnění zakrytovanými komplety o rozměrech a vlastnostech W-tram. Kolejnice jsou od konstrukce základy odděleny lepenými bokovnicemi za účelem snížení hluku a vibrací. Svršek je oddělen od spodku antivibračními rohožemi z nerecyklovaného materiálu tloušťky 24 mm, které budou uloženy vodorovně na urovnanou vrstvu pod pevnou jízdní dráhou. Kolmé boční rohože se opírou o L-prefabrikáty na podkladní ložné vrstvě ze šterkodrtě frakce 0-32, které budou tvořit ztracené bednění.

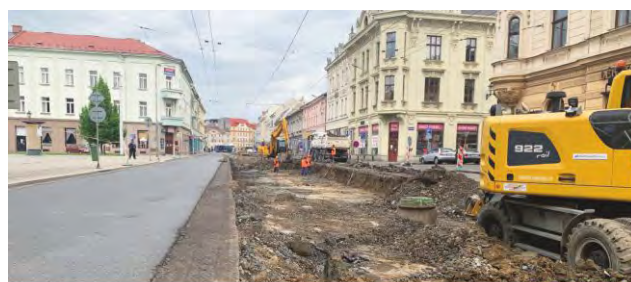
Ing. Petr Holuša

Tramvajový svršek je řešen jako pevná jízdní dráha ve skladbě:

Kolejnice 57R1	180 mm
Pryžová podložka	5 mm
Plastová podkladnice	34 mm
Celkem	219 mm

Skladba živničního krytu koleje:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11	40 mm
spojovací postřik PS,A	0,5 kg/m ²
asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16	60 mm
infiltrační postřik PS-C ČSN 736129	0,3 kg/m ²
podkladní beton C20/25-XF4	tl. 125 mm
beton C30/37-XF4	tl. 376 mm
antivibrační rohož	tl. 24 mm
zhuťné šterkové lože	tl. 200 - 300 mm
Celkem min.	835 - 935 mm



Na tomto místě bude instalována pevná jízdní dráha, která mj. snižuje hluk a vibrace.

Co nám koronavirus přinesl, co nás naučil nebo co nám „vysvětlil“

Bylo pro mě velmi poučné a zajímavé sledovat schopnost naší firmy přizpůsobit se změněným podmínkám v době koronavirové krize, kdy jsme byli často nuceni přerušit nebo výrazně omezit vzájemné osobní kontakty a museli jsme se naučit využívat digitální komunikační prostředky, tzn. video-konference, konferenční hovory nebo psanou elektronickou komunikaci všeho druhu. Mnohdy jsme spolu nemohli jednat v kancelářích, nebyli jsme ani na svých pracovištích a jednali jsme z našich domovů. Podařilo se nám vytvořit podmínky, aby mnoho našich zaměstnanců mohlo využívat tzv. home office, tedy pracovat z domu a nevystavovat sebe ani kolegy v práci riziku případného přenosu nákazy.

Koronavirová krize nás zastihla v pokročilé fázi digitalizace firemních procesů. Nemůžeme říct, že jsme se digitalizaci připravovali na to, co přijde, ale na druhé straně se projevíla důležitost naší snahy používat elektronické nástroje, jako jsou elektronické podpisy, on-line dopisy, on-line dokumentace, elektronický oběh dokladů, service desk a další záležitosti. Zjistili jsme ovšem také, že některé

námi zavedené nástroje nejsou zcela dokonalé, že musíme buď hledat lepší nebo ty stávající opravit nebo lépe přizpůsobit našim potřebám a podmínkám. Naučili jsme se vychytávat nedostatky, na které bychom bez intenzivního využívání těchto technologií vůbec nepřišli.

Faktem je, že jsme lépe poznali také sami sebe, že jsme zjistili, kdo je v nouzi ochoten pomoci, kdo naopak v krizi myslí především na sebe a na své potřeby. Já bych chtěl ocenit především ty, kteří patří do té první skupiny, a je jedno jestli byli na home office nebo v kanceláři, ale už na samém počátku, kdy jsme ani pořádně nevěděli, čemu čelíme, tak se řada z vás nabízel jako dobrovolníci, a bez ohledu na svou normální pracovní náplň jste desinfikovali vozidla MHD. Někteří z vás najednou neměli možnost řídit dopravní prostředek, a tak se chtěli jakoukoliv jinou formou účastnit na podpoře fungování dopravního podniku. Musím tady ale také říct, že i my ve vedení jsme se chytli za nos při zjištění, jaké ještě máme rezervy v komunikaci, v přenášení informací na zaměstnance. Toto téma pro nás určitě byla a stále je výzva.

Rozhodně chceme systém vnitřní komunikace zlepšit, zrychlit a zpřesnit. Mám na mysli konkrétně např. rychlost přenosu informací z porad až do první linie našich zaměstnanců, tedy k řidičům a dělnickým profesím. Proto chceme a plánujeme instalovat informační tabule nebo monitory, aby se všichni, i ti kteří v pracovním procesu nemají k dispozici chytré telefony nebo počítače, dozvěděli např. formou audiovizuálního obsahu, co se aktuálně děje, co se připravuje nebo co je potřeba. Jedním z prvních takových počínů je video, které připravil tým lidských zdrojů na téma představení nových prostor pro pracovníky ředitelství. Jsem přesvědčen, že takový způsob komunikace je důležitý a účinný. Do budoucna bude předávání informací formou audiovizuálního obsahu stále častější. Nakonec bych rád vyzval všechny zaměstnance, aby v případě nápadu na zlepšení komunikace napsali svůj návrh na email mamnapad@dpo.cz. Úspěšné nápady zcela jistě oceníme.

Váš Daniel Morys

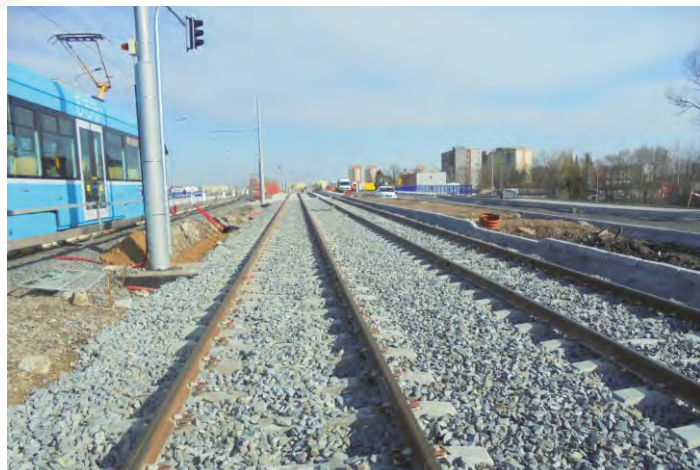
Šest mostů na sto let!

Jak jste si již mnozí stihli všimnout dne 15. 5. 2020, po dlouhých dvou letech, skončila kompletní rekonstrukce „Výškovických mostů“, na které se podíleli Moravskoslezský kraj a náš Dopravní podnik Ostrava. Pro připomenutí si dovoluji připojit pár faktů o stavbě samé.

I když to není na první pohled patrné, jednalo se o kompletní rekonstrukci dohromady šesti mostů. Dva silniční a jeden tramvajový přes dráhu ČD a dva silniční a jeden tramvajový přes ulici Rudnou. Ty co nás nejvíce zajímají, jsou mosty tramvajové, které co do rozsahu prací tvořili celou třetinu.

Tramvajový most přes dráhu ČD

Most je o jednom poli, z tyčových prefabrikovaných nosníků se spřahu-jící železobetonovou deskou, otevřeně uspořádaný se spodní monolitickou železobetonovou stavbou. Na opěrách je nosná konstrukce uložena přes koncové příčníky na hrncových ložiskách uložených na ložiskové bloky. Založení je provedeno plošné se zlepšeným podložím sloupy tryskové injektáže. Most je šikmý s šikmostí 80,4°, šikmou délkou přemostění 21,98 m, kolmou 21,67 m. Celková šířka mostu je 8,6 m. Na pravé straně je římsa, ve které jsou umístěny tramvajové trakční kabely.



Most přes železniční trať je dlouhý 22 metrů.

Tramvajový most přes ulici Rudnou

Most je o dvou polích, z tyčových prefabrikovaných nosníků se spřahu-jící železobetonovou deskou, otevřeně uspořádaný se spodní monolitickou železobetonovou stavbou. Na opěrách a pilířích je nosná konstrukce uložena přes příčníky na hrncových ložiskách uložených na ložiskové bloky. Založení je navrženo plošné. Most je kolmý, s délkou přemostění 40,6 m. Rozpětí jednotlivých polí je 21,0 + 21,0 m. Celková šířka mostu je 8,6 m. Na pravé straně je římsa, ve které jsou umístěny tramvajové trakční kabely.



Součástí projektu je 411 metrů nové dvojkolejné tratě

Tramvajová trať-železniční svršek, spodek

Celková délka upravovaného úseku činí cca 411 m dvojkolejné tratě. Osobní vzdálenost kolejí je v celém úseku 3,5 m. Tramvajová doprava je vedena na samostatných mostech v místech křížení s tratí SŽDC a ulicí Rudnou.

Tramvajový svršek – v nově upravovaném úseku (mimo mosty) je zřízeno otevřené šterkové lože provedené ze šterku DK 32/63 v tloušťce 300 mm pod spodní plochou pražce. V tomto úseku je provedena nová kolej z kolejnic tvaru 49E1 a železobetonové tramvajové pražce B – 03 DP 07P s výstrojí a s rozdělením pražců „c“. Dále je provedena výplň mezi pražci a pod pražci ze šterku frakce 32 – 63 mm. Pro vymezení průjezdného průřezu mimo mosty jsou podél trati osazeny nové betonové obrubníky ve vzdálenosti 1,750 m od osy tramvajové koleje.



Jednokolejka komplikovala přepravu do sídliště Zábřeh a Výškovice dva roky.

Na mostech je zřízeno přímé upevnění koleje na betonové desky (pevná jízdní dráha) konstrukce mostu. Pro kolej je použita kolejnice tvaru 49E1, typ upevnění – žebrové podkladnice s pružnými svřkami a s rozdělením „c“. Pod patu kolejnice jsou umístěny pryžové rýhované podložky a pod podkladnice je dána tlumící podložka z vulkanizované pryže minimální tloušťky 25 mm. Na okrajích mostů u pohyblivých ložisek jsou do kolejí osazeny dilatační zařízení tvaru S49 určené pro mosty se zvýšeným hrotem pro tramvajové kolo. Přečlov mezi pevnou jízdní dráhou a šterkovým ložem bude řešen přechodovými úseky délky 7 m, které jsou provedeny metodou strukturního lepení šterku pryskyřicí.

Životnost mostů samých je plánovaná na 100 let a věřím, že po celou dobu bude sloužit dobře a bez jakýchkoliv problémů.

Ing. Petr Holuša



Slavnostního přestřžení pásky dne 30. 4. za účasti zástupců města, kraje, DPO a dodavatele.

Digitální boj s koronavirem



TeamViewer

Workplace



Vážení kolegové, máme za sebou vyhlášení nouzového stavu pro období od 11. března do 25. května 2020 s hrozcí nákazou COVID19. Nečekaně někteří z nás museli změnit své pracovní návyky, v podstatě přes noc se omezily běžné činnosti a mnohdy jsme byli odkázáni na čtyři stěny v bytě, kdy jediným pojičkem byl notebook a připojení k internetu.

V dopravním podniku se od mého nástupu snažíme prosadit vyšší míru digitalizace, odbourání papíru a možnosti i vzdálené komunikace. Dovolil jsem si v období roz-volňování koronavirových opatření kolegům zaslat několik otázek na téma, jak prožili období nouzového stavu a jak jim pomohly již dříve provedené kroky. Pro ilustraci prožitých chvil přidávám i mé odpovědi.

Dotazy:

1. Jak jsem byl/a schopen/a zajistit obvyklé zpracování administrativy v době nouzového stavu (koronaviru)?
2. Dokáží si představit stejnou situaci před cca 2 lety bez podpory systému DMS, elektronického podpisu, videokonference?
3. Co mne nejvíce rozčilovalo při práci z domu?
4. Co mi nejvíce pomohlo při práci z domu?
5. Ostatní – cokoliv chcete sdělit.

Patrik Elbl – vedoucí odboru ICT

1. Díky možnosti elektronického podpisu, dokumentů v myTEAMU, vzdáleného přístupu do sítě a realizaci všech jednání přes videokonference a také díky externím partnerům jsem měl možnost vyzkoušet snad většinu systémů pro videokonference: jit.si, Google meet, Skype, Teams, Zoom... Za mě tak nedošlo k žádnému většímu ovlivnění těchto činností.

2. Ne, pokud bych musel jet podepsat fakturu do práce, případně připomínkovat smlouvu a následně ji parafovat ručně, tak bychom asi nic nazaplatili a neuzavřeli.

3. To, že si doma vzájemně krademe signál Wi-Fi. U nás vznikla situace, kdy já jsem byl připojen na videokonferenci, manželka (učitelka) vyučovala přes jinou videokonferenci, syn měl on-line hodinu a dcera plnila úkoly na internetu nebo ve školní aplikaci Bakaláři a všichni z notebooku jsme připojeni na stejně slabou Wi-Fi s občasnými výpadky signálu. A v neposlední řadě mizerná židle (fakt se to na ní 8 hodin v kuse nedalo).

4. Asi nejvíce uvolnění videokonferencí pro bezplatné využití, možnost vzdáleně řešit administrativu i trpělivost rodiny.

5. Děkuji všem za maximální snahu i přes komplikované podmínky splnit své úkoly, mnohdy za zvýšeného úsilí i výrazně delšího času na jejich splnění.

Eva Kubičková, specialista pro personálistiku

1. Sestavením denního plánu a sepsání úkolů, které musím do konce dne splnit. Schopnost zvládnutí běžné administrativy

a úkoly s ní spojené klade na zaměstnance mnohem větší nároky, co se týče zodpovědnosti a vlastního time managementu. Zároveň to dodává velkou míru svobody a mnohem větší prostor pro skloubení pracovního a soukromého života.

2. V nedaleké minulosti jsem si nedovedla představit přesunout většinu práce a vzdělávání do virtuálního prostředí bez „papíru a šanonu“. Okolnosti nás ale nutí více využívat nové způsoby komunikace a rozvíjet digitální procesy, které se stanou nezbytností pro zajištění efektivních činností. To vše bylo možné i dříve – technologie k tomu existovaly. Jenže mnohdy chyběla vůle. Zatímco před pandemií zaměstnanci vnímali některé technologie jako něco, co mohou využít, po vypuknutí koronavirové krize po digitálním řešení sáhnout museli (např. videokonference, používání el. podpisu, zadávání úkolů přes myTEAM a pod). Již nyní má firma získala vybavení pro plnohodnotnou práci mimo kancelář se zavedením podpory DMS.

3. Chybějící časový harmonogram v návaznosti na dostupnost zaměstnanců během dne, tzv. komunikační plán (dohoda se zaměstnancem, kdy musí být na telefonu a e-mailu, obdobný režim tak jako ve standardní pracovní době, přesměrování klácky na mobil apod.).

4. Nejvíce mi pomohlo vzdálené ovládání a podpora ICT přes TEAM VIEWER při synchronizaci vzdáleného přístupu do firemní sítě.

Jana Mičáková, ekonomka

1. Díky šikovným kolegům z oddělení podpory HW, kteří nám zajistili vzdálený přístup pomocí Pulse Secure, jsme v době karantény mohli bez problémů pracovat se všemi systémy.

2. Pojem „home office“ nebyl nijak v prostředí DP znám a používán – tedy alespoň na ekonomickém úseku. Takže ne, bez elektronizace dokumentů, v mém případě fakturace došlo, by to fungovat nemohlo. Ostatní systémy jako IS Helios a Korund+ už i v té době pracovaly bez větších problémů.

3. Pokud má člověk vytvořené podmínky (nemá doma malé děti) a umí si řádně zorganizovat svou práci, nemůže ho nic rozčilovat. Snad jen to, že se toho udělá mnohem více, než za běžnou pracovní dobu v kanceláři.

4. Krásné a klidné prostředí.

5. Už delší období se v myTEAMU často zobrazuje hláška „něco se pokazilo“. Stejně tomu bylo na začátku ostrého provozu. Pak se vše zlepšilo a teď se to děje znova (tedy alespoň do 21. 5. 2020). Jinak přejí mnoho štěstí při spouštění dalších částí v my TEAMU a šťastnou ruku při výběru nových systémů pro prostředí DP.

Petr Tomala, vedoucí odboru kolejová vozidla

1. V době nouzového stavu probíhalo zpracování jako obvykle, nepocítli jsme žádné závažné problémy.

2. Nové systémy nám samozřejmě pomohly, zejména jsme s kolegy na home office (HO) komunikovali přes videokonference a chaty.

Díky myTEAM probíhaly všechny schvalovací procesy bez problémů.

3. Nerozčilovalo mě asi nic, jen zpětná odpověď od některých kolegů nebyla vždy okamžitá.

4. Vzhledem k tomu, že jsem byl v kanceláři denně, jsem z domu nepracoval. Nicméně někteří z mých podřízených byli na HO a s těmito jsem komunikoval buď pomocí mobilního telefonu, nebo přes videokonference. Během nouzového stavu jsme si na odboru zavedli pravidelné týdenní videokonference, při kterých jsem mohl rychleji předávat informace z krizového štábu a řešit s vedoucími jejich potřeby. Absolvoval jsem samozřejmě i videokomunikaci s externími subjekty, a i tam proběhlo vše bez problémů. Dokonce bych řekl, že většina těchto jednání byla rychlejší, věcnější, zkratka bez zbytečných „keců“.

5. Z těch komunikačních nástrojů, které jsem mohl vyzkoušet, bych vyzvedl Workplace pro interní komunikaci a s externími subjekty to pak bylo webové „meet.jit.si“, které si velice rychle osvojili např. kolegové ze Stadleru, se kterými tak probíhaly zcela bez problémů pravidelné kontrolní dny. Důležité je při této komunikaci sdílení obrazovky, kdy všichni na svých monitorech mohou sledovat například zápis a řešit dané body, stejně, jako je tomu při osobním setkání. Myslím si, že by se videokonference měly stát nedílnou součástí našich schůzek. Nám, kteří „nesedíme“ na ředitelství, by to ušetřilo spoustu času s přejížděním ze svých kanceláří. Pro tyto účely by se mělo vybrat takové prostředí, které bude co nejjednodušší pro jeho ovládání a bylo tak rychlejší a s větší vstřícností přijato našimi kolegy.

Miroslav Albrecht, vedoucí odboru marketing

1. Vzhledem k tomu, že jsem byl po dobu nouzového stavu v drtivé většině dnů na svém obvyklém pracovišti v kanceláři, nepocítil jsem při administrativních činnostech vlastně žádný rozdíl oproti normálnímu stavu. Snad jen v komunikaci s kolegy, kteří měli home office, jsem se kontaktoval nikoli osobně, ale telefonicky nebo častěji videokonferencí. Na našem útvaru jsme si vystačili s konferenčními videohovory v aplikaci WhatsApp. Při komunikaci s kolegy z jiných útvarů jsem si oblíbil videokonference „meet.jit.si“, a to pro jednoduchost obsluhy.

2. Tak představit si ji dokážu, ale některé věci by se dělaly obtížněji a některé by asi na dálku šly jednoduše se zaměstnáním kurýra, který by jezdil s fakturami a jinými dokumenty a pro podpisy.

3. Dcerka zpočátku nechápala, že i když jsem doma, jsem vlastně v práci – úsměvně to bylo ve chvílích, kdy se přimísila do videokonference. Ale vážně: občas mě zlobí vzdálené připojení k myTEAMU v případech připomínkování dokumentů, resp. jejich otevírání, úprava a uložení.

4. U dlouhých videokonferencí jsem si mohl udělat pohodlí na gauči. Jinak, už delší dobu si chválím plnohodnotné možnosti přístupu k firemní poštovní schránce v MS Outlook i z prostředí mimo domovu DPO, stejně jako vzdálený přístup k síťovým diskům a firemním databázím.

Karolína Rycková, vedoucí oddělení tiskové a PR

1. Vše trvalo déle, běžné procesy byly časově náročnější, ale když se chce, všechno jde, takže více méně bez problémů.
2. DMS, elektronické podpisy i videokonference už byly technicky možné i před dvěma lety, jen v DPO se moc nevyužívaly.
3. V rámci profesní roviny mě nejvíce rozčilovala zdoluhavá komunikace s ostatními kolegy napříč útvary a díky tomu i nutnost určení jiných priorit z hlediska plnění jednotlivých úkolů. Jinak mě dost rozčiloval přítel, který v karanténě pracovat nemusel a jenom se válel a pes s kočkou, kteří si neustále vyžadovali pozornost, takže jsem před nimi velmi ráda utekla zpátky do kanceláře, jak nejrychleji to šlo.
4. Videohovory a konference.
5. Překvapilo mě, jak pružně se DPO dokázal přizpůsobit dané situaci a díky IT oddělení za veškerý support.

Vítězslav Kučera, vedoucí odboru controlling

1. Střídavě – z domu (HO), z práce, ale bez výrazného omezení, zejména díky vzdálenému přístupu a technice.
2. Ano, představit si to dovedu, ale bylo by to výrazně komplikovanější a pravděpodobně by spousta procesů nefungovala dostatečně a zároveň si uvědomuji, že dopady by byly výrazně nákladnější.
3. Scházela občas osobní komunikace (face to face); scházelo mi pohodlné pracovní prostředí (kvalitní židle), ale nejvíc mně asi nakonec vadilo zjištění, že vlastně pokud pracuji z domu, tak pracuji celý den a podřizuji se spíše požadavkům okolí a následně se vytrácí rodinný život (pracovali jsme v „koronavirovém omezení“ z domu vzdáleně oba s manželkou).
4. Vyřešené vzdálené datové připojení, možnost využití videokonferencí s více účastníky,...
5. Raději nic, kritizoval bych některá vládní rozhodnutí.

Kristýna Sýkorová, účetní

Home office jsem nečerpala, takže nemohu na dotazy odpovídat. Kolegyně home office čerpaly, takže samozřejmě nám v této době výrazně pomohl myTEAM, protože faktury a smlouvy jsou na jednom místě, přístupné online, takže když něco potřebujeme řešit, napíšeme si jenom e-mail, že faktura od společnosti XY variabilní symbol xxxxxxxx je v řešení (protože nelze jednoznačně určit, kterému útvaru patří a má být zaslána ke zpracování a schválení), ať ji kolegyně nechají v myTEAMu v konceptech (každý den odpoledne nesmí být v konceptech žádná položka, pouze mimořádně tam může něco zůstat), a to nám k pracovnímu životu stačí. Elektronický podpis nemám, videokonference nepotřebujeme, nám stačí e-mail nebo klasický telefonní hovor, když je něco složitějšího k řešení.

Šárka Mašinová, ekonom

1. Home office vůbec nevyužívám, pro mou práci se mi jeví jako nevýhodný. Pro většinu

úkonů mám vedle sebe na monitoru otevřený vedle sebe současně Helios i myTEAM, nebo 2 x myTEAM (faktura - smlouva) a často ještě i další excelovskou tabulku (např. investiční plán), proto práce na malém monitoru notebooku je problém. Výhodou je široký monitor nebo dva monitory, jak využívá účtárna.

2. Stejná činnost by mě proto stála doma více času a dělala by se špatně. Práce jsem prováděla v kanceláři stejně jako před nouzovým stavem. Podpora systému DMS a možnost elektronického podpisu mi usnadnily spolupráci s nadřízeným a kolegy, bez těchto možností by dlouhodobější home office nebyl pro mou spolupráci s nimi možný.

3. Viz předchozí odpověď 1.

4. Viz předchozí odpověď 1.

5. Pro mou práci v oblasti zpracování investičních faktur je pro mě myTEAM až na drobné nedostatky (které se snad časem také odstraní) přínosem.

David Hýža, projektový manažer specialista

1. Díky zavedené digitalizaci jsem se mohl naplno věnovat administrativě v době nouzového stavu, protože jsem byl nucen zůstat doma s dětmi, protože stát zavřel školy a školky. Velká výhoda byla, že jsem si práci mohl rozdělit na kteroukoliv hodinu a vše tím tak stihnout.

2. Kdyby nastala tato situace před rokem, tak bez DMS, videokonferencí a vzdáleného přístupu bych byl nucen jít na ošetřovnu. Díky home office mohla moje žena nadále vykonávat práci lékaře a být tak v první linii.

3. Home office měl i stinné stránky, kdy jsem se nemohl věnovat dětem, které pozornost vyžadovaly, ale na druhou stranu, celou situaci pochopily a byly rády, že je táta doma a jsem jim na blízku.

4. Pomohlo mi okamžité zajištění vzdáleného přístupu, DMS a videokonference.

5. Na začátku nouzového stavu jsem si ihned uvědomil, že bez DMS a ICT podpory by nebyla práce z domu možná. Tím chci celému týmu velice poděkovat. Dá se říct, že to bylo vizionářské zajištění za pět minut dvánáct. Všichni tátové a mámy od dětí jsou stále odkázáni na otevření škol a školek, a tak práce z domu je velkou výhodou jak pro ně, tak pro zaměstnavatele.

Michal Scholz, vedoucí odboru přepravy a tarifu

1. Zajištění zpracování administrativy bylo důležité a zásadní hned na začátku epidemie, kdy jsme museli zorganizovat práci našich administrativních pracovníků na home office (HO). Zde nám značně pomohlo oddělení ICT, které našlo řešení, jak zprovoznit naše systémy i na PC technice, která je v osobním vlastnictví zaměstnanců v jejich domácnostech, aniž by musel provést takovéto nastavení zaměstnanec ICT osobní návštěvou. Značně to zrychlilo možnost zahájení práce z domu a také se v počátcích epidemie, kdy nikdo neměl představu, jak intenzivně se virus bude šířit, zmenšilo riziko přenosu nákazy mezi zaměstnanci. V průběhu epidemie jsme se všichni naučili pracovat v několika produktech pro video konference, kdy jsme se přesvědčili, že je to efektivní a operativní

nástroj pro schůzky.

2. Nemám historii.

3. Sám jsem byl na HO pouze 3x, takže na tuto otázku moc odpověď nemám.

4. Sám jsem byl na HO pouze 3x, takže na tuto otázku moc odpověď nemám.

5. Pokud bych měl hodnotit práci mých podřízených na HO, tak samozřejmě chybělo proškolení, jak se na HO chovat. Pro mnohé to byla první zkušenost. Někteří zaměstnanci si svou práci udělali pozdě odpoledne, večer až v noci, ale přes den nebyli někdy k zastavení, což ztěžovalo práci ostatním. Takže pro příště by to chtělo upravit, jak bude práce na HO vypadat, aby byla efektivní pro celou firmu.

Veronika Seidlerová, vedoucí odboru lidské zdroje

1. Za mě zpracování bylo v pohodě, většina mých lidí byla na home office (HO), takže jsme spolupracovali především pomocí mejlů, telefonů a hlavně myTEAMu. Ten se ukázal jako velice efektivní nástroj v případě, kdy nelze komunikovat a potkávat se na přímo face to face.

2. Myslím, že o dva roky dříve by to bylo mnohem komplikovanější, alespoň co se týká podepisování a odsouhlasování rychlých a neodkladných dokumentů.

3. Nevyužívala jsem HO, ale z opačného pohledu, když jsme vedli videoporady, špatné připojení, ale to spíše bylo na „vině“ u těch, co byli na HO.

4. Viz odpověď výše.

Závěr

Jsem rád, že se v rekordně krátké chvíli podařilo převést některé zaměstnance na práci z domu, aby byli maximálně chráněni a nedošlo k jejich ohrožení. Můj obdiv má i krizový štáb, který zasedal ze začátku dvakrát denně a byl schopen reagovat na nastalou situaci, s níž neměl nikdo zkušenosti.

Za ICT děkuji všem kolegům, že se nám podařilo fungovat také na dálku. Tým jsme rozdělili na skupiny a byli připraveni v případě nakažení kolegů je postupně nahradit tak, aby byla zachována kontinuita poskytovaných služeb. Jmenovitě děkuji Rostovi Gálíčkovi a Martinu Sahajovi za trvalou podporu všech našich uživatelů a Vítovi Sembovi, Honzovi Gongalovi, Jirkovi Gawlasovi a Dušanovi Zemanovi za podporu systémů pro vzdálený přístup. V rámci přípravy dopravních dat, která byla v době koronaviru obzvláště náročná na zpracování, děkuji oddělení IT technologie dopravy – Romanovi Vavrkovi, Tomáši Ulmannovi, Marku Waligórovi a Jaroslavu Bodnarukovi.

Pokud by znovu došlo k podobné potřebě tak rozsáhlé práce z domu, budeme zase o něco lépe připraveni – připravujeme podporu pro práci v týmu, podporu pro práci na home office, rozvoj v oblasti systému DMS – myTEAM a realizace doplnění elektronických podpisů pro uživatele – nejen pro externí komunikaci (post signum), ale i interní pro potřeby autentizace (ověření identity uživatele) při podpisu interních dokumentů.

Ing. Patrik Elbl

Opravujeme další tramvaje pro pražskou retrolinku

Po úspěšně dokončené renovaci tramvají T2, kterým naši pracovníci v loňském roce navrátili historický vzhled, pokračuje Ekova ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy (DPP) na dalším projektu. Jedná se o opravu dvou tramvajových vozů Tatra T3. Stejně jako „Té dvojky“ jsou určeny pro jízdy na retrolince číslo 23 v centru naší metropole.

Tramvaj s evidenčním číslem 8042 pochází z roku 1971, o osm let později byla modernizována. Na pražské retrolince se objevila ihned po zahájení jejího provozu v roce 2017. Vůz s evidenčním číslem 7269 byl vyroben v roce 1989, na nostalgickou linku 23 byl

nasazen až na podzim 2018. Oba vozy byly již před časem odstaveny z provozu a vyčkávaly na uvolnění kapacit pro opravu v DPP. Pražský dopravní podnik se nakonec rozhodl nechat tramvaje opravit v dílnách Ekovy.

Vozy T3 projdou celkovou opravou, která má za cíl uchovat alespoň některé prvky vizuální podoby tramvají tak, aby odpovídaly době jejich vzniku. Nakládka tramvajových vozů v DPP a jejich přesun do Ostravy proběhly počátkem května. Tramvaje se vrátí zpět domů do Prahy za 11 měsíců a opět posílí tamní flotilu na nostalgické lince.



Pražské tramvaje T3 ve výrobní hale Ekovy

Parciální trolejbus si po Praze vyzkoušeli cestující v Plzni

Parciální trolejbus Ekova Electron 12T si oproti původní dohodě prodloužil svůj pobyt v hlavním městě až do března. Od konce loňského září zde s cestujícími najel celkem 16 554 kilometrů. Po ukončení jízdy v Praze zamířil na další „štaci“ do města Plzně.

Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP) trolejbus nasadily na linku číslo 19, která spojuje východní a západní část města. Právě na trati vedoucí od Ústředního hřbitova přes centrum až do Křimic a Malesic testují PMDP od loňského podzimu trolejbusy s částečným pohonem na baterii, díky kterým by se trolejbusová doprava ve městě mohla rozšiřovat i bez nutnosti budovat novou infrastrukturu. Ekova Electron 12T s dojezdem 12 km na baterie zde doplnil provoz trolejbusů domácího výrobce Škoda. Plzeňští dopravci i cestující mohli během testovacího provozu porovnat s domácím vozovým parkem nejen jízdní vlastnosti či spolehlivost našeho trolejbusu, ale i odlišnou karosérii vozidla a design s převažující modrou barvou, typickou pro ostravskou veřejnou dopravu.

Trolejbus se do západočeské metropole přesunul začátkem dubna a po absolvování nezbytného školení řidičů a pracovníků údržby pro bezpečné provozování vozidla

v síti PMDP vyjel s cestujícími na pravidelnou linku. Po měsíční zápůjčce (od 14. dubna do 14. května) se vrátil zpět do Ostravy.



Ekova Electron 12T při první zkušební jízdě v Plzni (foto PMDP)

Ekováci jezdí Do práce na kole



Ekováci se připojili k letošnímu 10. ročníku výzvy Do práce na kole. Jejím cílem je šetřit životní prostředí, zlepšit kondici účastníků a také pomoci dat o zapsaných cestách zlepšovat (cyklo)infrastrukturu ve městě. Účastníci mohou jako dopravní prostředek používat jízdní kolo, koloběžku nebo jakoukoli bezmotorovou formu dopravy, včetně běhu a chůze. V letošním období omezených venkovních akcí je uznáváno také cvičení doma, například jízda na rotopedu či jóga. Ekova vyslala čtyři týmy, které soutěží za město Ostrava.

Liberecké tramvaje po nehodě už jsou zase jako nové

Pracovníci Ekovy opravili dva tramvajové vozy T3, které utrpěly závažná poškození při srážce v Liberci, Dolním Hanychově, začátkem prosince loňského roku. Ve druhé polovině dubna (21. 4.), tak, jak bylo naplánováno, obě tramvaje zamířily po železnici zpět do domovského Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou.

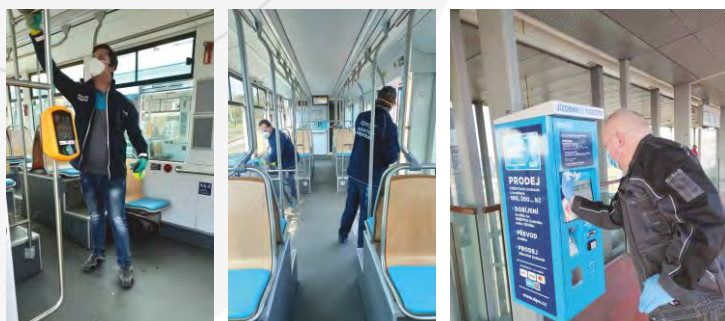


Společně to zvládneme

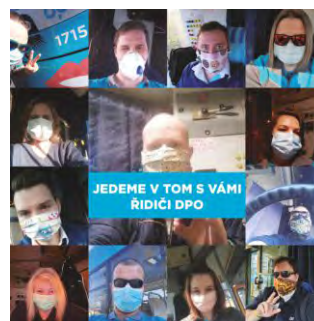


SPOLEČNĚ
TO ZVLÁDNEME

V době pandemie koronaviru lidé ukázali, že nemyslí jen na sebe. Vlna zodpovědnosti a vzájemné pomoci se rychle rozšířila. Nevynechala ani zaměstnanci Dopravního podniku Ostrava, kteří opět dokázali, že jim svět není lhostejný. Podívejte se, jak si navzájem pomáháme, protože jen **SPOLEČNĚ TO ZVLÁDNEME!**



Desinfikujeme! Každý den jsme desinfikovali automaty a vozy na konečných. Asistenti přepravy za tři dny vydesinfikovali madla v interiéru více než 200 vozidel MHD.



Jedeme v tom s vámi. Ukaž roušku! Na podporu nošení roušek vznikla ze samostatné iniciativy našich řidičů facebooková událost pro řidiče DPO – Jedeme v tom s vámi. Ukaž roušku!



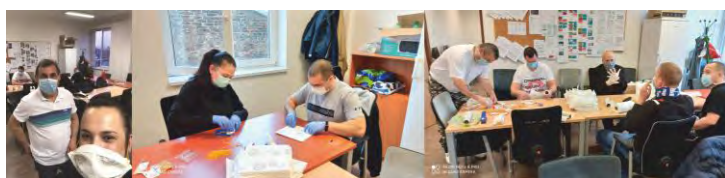
Vzájemná pomoc řidičů. Paní Zuzka nemohla z důvodu nemoci řídit tramvaj. Doma tedy sedla k šicímu stroji, a také za pomoci svých kolegů, vyrobila 222 roušek pro zaměstnance DPO.



Roušky na kolejích. 20. března jsme nasadili roušky také tramvajím Stadler. Symbolicky tak upozorňujeme na to, že do MHD smí pouze cestující se zakrytými ústy a nosem.



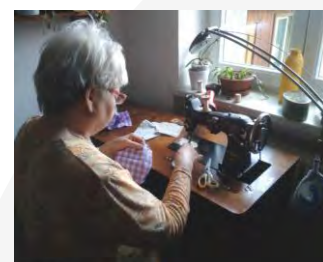
Švadlenky z Poruby. Dobrovolníci z tramvajové vozovny Poruba začali šít roušky ještě před tím, než bylo jejich nošení povinné. Pracovnice šly v práci, třeba na pracovišti obrábění tramvajových kol, ale i doma, jen, aby všichni měli svou roušku.



Asistenti a revizoři vyráběli roušky. Ruku k dílu přidal také dobrovolníci z řad asistentů přepravy a revizorů, společně pak vyráběli tolik potřebné roušky pro své kolegy.



Hasiči šili roušky. Roušky pro řidiče nám daroval také Spolek dobrovolných hasičů Bohumín – Záblatí. A pozor, pánové je ušili sami!



Roušky od cestujících. S nedostatkem roušek nám pomáhali také cestující. Na snímku paní Marcela, která darovala našim řidičům přes 40 vlastnoručně ušitých roušek.



Dobrovolník Honza. Dobrovolník Honza, který nám pomáhal s desinfekcí vozů: „Mohl bych sedět doma, protože jsem trolejbusák ve výcviku. Ale firma se o mě stará, dává mi plat a do mého výcviku investovala nemalé finanční prostředky. Jsem rád, že se v rámci této činnosti mohu detailněji podívat na vozidlo a pohovořit s mechaniky.“



Ozónová dezinfekce. Ozónová dezinfekce vozů spolehlivě likviduje viry, bakterie i plísň. Skvělý pomocník, kterého v současnosti využíváme naplno.



Video pro cestující. Vedení společnosti natočilo video vzkaz pro ostravské cestující. Video najdete na našem YouTube kanálu.

Jsme přestěhováni!

Na začátku května došlo k velkému stěhování „národů“. Téměř všichni zaměstnanci, kteří měli zázemí v budově ředitelství v centru Ostravy u zastávky Karolina, se přestěhovali do náhradních prostor v OC LASO přímo v srdci Ostravy, na Masarykově náměstí. Důvodem je dlouho avizovaná celková rekonstrukce vnitřních prostor budovy na Poděbradově ulici. Následující dva roky se tak zaměstnanci ředitelství budou potkávat ve 3. a 4. patře obchodního centra, kam se přestěhovala téměř všechna oddělení, kromě oddělení BOZP, oddělení dopravního dispečinku a oddělení příprava provozu. Pro ně budou v následujících měsících připraveny nové prostory v areálu na ulici Vítkovické (bývalý ÚAN). Pro lepší orientaci je přílohou tohoto zpravodaje orientační mapka jednotlivých kanceláří a jejich obsazení. V rámci této rekonstrukce dochází také k uzavření výdejny obědů pro všechny zaměstnance. Strávníci, kteří docházeli na ředitelství, mohou i nadále využívat ostatní výdejny na jednotlivých provozech a střediscích.

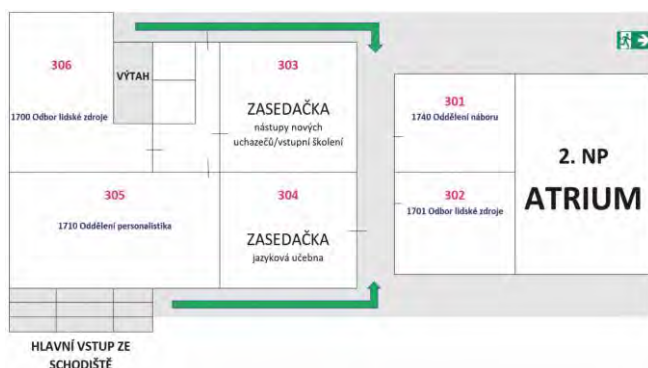
Mgr. Veronika Seidlerová



Ve středu 27. května se zaměstnanci podnikového ředitelství, kteří jsou dočasně přestěhováni do adaptovaných prostor OC Laso na Masarykově náměstí v centru města, účastnili setkání na terase ve 4. patře, při kterém generální ředitel Daniel Morys všechny přivítal v těchto nových prostorách a popřál v novém působišti mnoho zdaru a dobré náladu při práci.

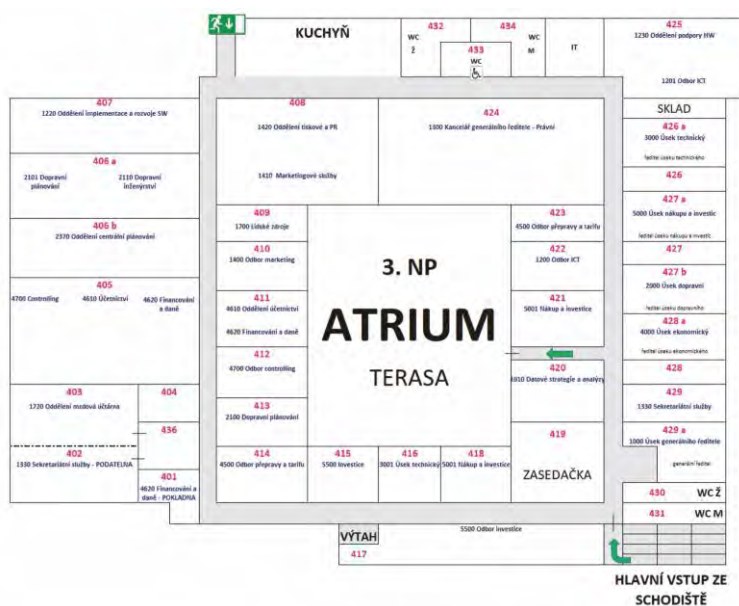
mapka 3. patra

Rozmístění kanceláří ve třetím patře OC LASO, kde sídlí náš tým lidských zdrojů



mapka 4. patra

Ve čtvrtém patře OC Laso sídlí většina zaměstnanců podnikového ředitelství.



Představení zaměstnanců



Pavel Lyčka

středisko doprava trolejbusy

Jakou linkou jezdíte nejraději a proč?

Určitě 104, je to zajímavá, ale i docela pohodová linka, do kopce z kopce. Jezdí k ZOO, takže tam jezdí i hodně různorodých cestujících, co běžně MHD nejezdí.

Jaký je Váš vztah k cestujícím a co byste jim případně vzkázal?

No, takový pracovní. Mým úkolem je, a tak se to i snažím dělat, dostat cestující z bodu A do B v klidu, v pohodě a zhruba včas. Ne každému se dá vždy ten čas upravit, když na někoho počkám, tak je samozřejmě rád, ale vzápětí se někdo rozzlobí, že nestihne navazující spoj.

Jak se vám jezdí v ostravském provozu?

Dobře, jsem úplně spokojený. Sám taky jezdím do práce MHD a nestěžuju si.

Čím jste chtěl být jako malý?

No, to jsem měl zajímavé. Já jsem chtěl být úplně vším. Policajtem, hasičem, zdravotní sestrou... Všechno jsem chtěl zkusit a byl jsem nezaujatý. Od malička jsem ale jezdil strašně rád na poutích na autodromu – a ejhle, už řídím trolejbus :D. Jako malý jsem se díval po troleibusech, co má jaké bíče a tak.

Co děláte ve volném čase, komu třeba fandíte nebo co posloucháte?

Dvakrát týdně chodím na Krav Magu. Když mám volno, pracuju na baráku – údržba, zahrada a tak. Taky rybařím, jezdím na kole a dokonce i hraju šachy, kdysi dokonce závodně.

Měříme kola pětkou na páté koleji

V polovině měsíce května byla v porubské tramvajové vozovně spuštěna do ověřovacího provozu měřicí stanice, která je určena k proměřování geometrických parametrů tramvajových kol pomocí laserových paprsků, promítaných na jednotlivá tramvajová kola, a dále teplotních rozdílů na podvozcích za použití termokamer v provozu.

Po ověřovacím provozu a kladném vyhodnocení bude zařízení schvalováno Drážním úřadem a zařazeno do ostrého provozu. Zařízení je umístěno na 5. koleji porubské vozovny, po které při odstavování vozidel z trati projíždějí všechny vypravované vozy. Měření se uskuteční za předpokladu, že vůz

nad diagnostickým zařízením projede rychlostí cca 5 km/h. Před vjezdem na 5. kolej je umístěno návěstidlo, které povolí jízdu tramvaji. Toto návěstidlo je potřeba respektovat, aby před následným měřením mohlo diagnostické zařízení data zpracovat a řádně uložit do systému.

Hlavním účelem tohoto zařízení je zvýšení bezpečnosti provozovaných vozidel na našich tramvajových tratích. Pověřený zaměstnanec má u vybraných vozidel okamžitý přehled o stavu tramvajových kol, teplotě ložisek, trakčních motorů a převodovek. Dále může zpětně pracovat s daty a hodnotit vývoj opotřebení tramvajových kol a výše uvede-

ných komponentů vozidel, což vede k eliminaci mimořádných událostí a zjednodušuje opravárenské činnosti, a to jak jednotlivých vozidel, tak typů. Smyslem pak je nastavení optimálních proběhů jednotlivých opravářských cyklů.

V současné době se diagnostické zařízení montuje ve vozovně Moravská Ostrava, a bude umístěno na průjezdné koleji 102, kde projíždějí tramvaje při návratu z trati. Věříme, že nám tato dvě zařízení budou sloužit ke zkvalitnění služeb a pohodlí cestujícím městské hromadné dopravy.

*Radek Koráb
Libor Dvořáček*



Pohled na diagnostické zařízení RMT, umístěné na 5. koleji haly ve vozovně Poruba



Pohled na kartáče, které slouží k čištění tramvajových kol



Umístění návěstidla před vjezdem do haly vozovny Poruba

Žijeme na sociálních sítích

Instagram

Petlachm Pěkná 🥰💡

katerina.hrdlickovva.10 Super jen tak dál 🙌🙌🙌

zavalskaa Jsou to frajeři. Děkujeme Vám

diankaem.i. To je skvělý, fakt 😊😊❤️

hans_kij To je super ❤️ děkujeme vám, řidičům, za to, že i vy jste v první linii



Facebook

Paní Tamara

Byla jsem dnes při jízdě tramvají svědkem nepříjemné situace, ve které byli vaši řidiči slovně napadeni jedním z cestujících. Nebudu zacházet do detailů, co se přesně stalo, kvůli tomu vám nepišu. Všichni víme, že stávající situace je pro většinu lidí psychicky velmi náročná a emoce námi hýbou mnohokrát více, než bychom si chtěli připustit. O to víc mě mrzí, že lidi, kteří to schytají, jsou právě ti, kteří nám pomáhají – jako třeba vaši řidiči. Osobně si vážím toho, jak se celé situace zhostil Dopravní podnik Ostrava a je ještě víc si vážím toho, jak celou situaci zvládli vaši zaměstnanci. Byla bych ráda, kdyby věděli, že je spousta z nás, která neberou jejich práci jako samozřejmost a mrzí nás, že často slouží jiným lidem jako hromosvod. Přeju vám všem pevné nervy a abyste to přežili ve zdraví. Krásný májový den přeji.

Mariana S. Díky pane řediteli za tuto prosbu. Pomůže snad zrychlit vzájemnou ohleduplnost a přestanou se stydět ti s rouškou (Roušky v MHD)

Šárka K. Já dnes měla chuť zatleskat paní řidičce dopoledne, co jela tramvají č. 12 směr Dubina. Slušně umravnila jednoho podle mě zfetovaného či opilého bez roušky, co řval na celou tramvaj. Více takových skvělých řidičů, kterým není situace za nimi jedno. (Preventivní opatření) ❤️

George S. Jsem rád, že jsem v mém autobusu měl všechny cestující s ochranou. Děkuji všem! Nemusel jsem nikoho vyloučit z dopravy. (A to bych fakt udělal...) (Roušky v MHD)

Světlana P. Klobouk dolů, chlapci, jste úžasný (Asistenti dezinfikují)

Eliška L. Děkujeme ❤️ (Asistenti dezinfikují)

Dagmar S. Nejezdím MHD často, ale už nějakou dobu tvrdím, že máme nejpromakanější a nejpříjemnější MHD ever! Děkujeme!!! Jste úžasní a každý úsměv, který v tomto období vykouzíte, se cení 1000x více ❤️ (Stadler s rouškou)

Lukáš L. Určitě DPO udělal velký posun k lepšímu a fandím dalším změnám, bohužel nespokojení zákazníci se najdou všude, kteří umí jen kritizovat. (Podcast Daniela Moryse)

Pavla K. Pecka jste úžasní a blikající tramvaje tomu dodávají atmosféru... díky 🙌😊👍

Anna A. Takhle žádná jiná města nefungují, super, musím říct, že Ostravsko musí žít ekologicky totální senzací bez označovačů (Demontuje označovače)

Jan P. Velké uznání patří také kolegyním řidičkám, které místo odpočinku po práci zasedly k mašinám a šily roušky jako o duši. Klobouk dolů před vámi. 🙌👍😊 (Řidička Zuzka šije roušky)

Ing. Karolína Rycková

Pochvaly

- Cestující ocenila rychlou reakci pana Jozefa Podolského, řidiče střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, který ihned vykázal z vozu cestující bez jízdenky a bez ochrany dýchacích cest.
- Paní Petra Haderková, řidička střediska doprava tramvaje Poruba, byla cestujícím pochválena za trpělivost a lidský přístup k invalidním cestujícím.
- Za důslednost při vykazování pasažéra bez platné jízdenky byl pochválen pan Ing. Vítězslav Řeha, řidič střediska doprava trolejbusy.
- Pan Vladimír Jokl, řidič střediska doprava trolejbusy, byl pochválen za ohleduplnost k cestujícím a vzornou reprezentaci DPO.
- Cestující poděkovala panu Josefu Linhartovi, řidiči střediska doprava trolejbusy, za vrácení ztracené kabelky.
- Za vyčkání na starší cestující byl oceněn pan Zbyněk Popovský, řidič střediska doprava tramvaje Poruba.
- Výpravčí Stanislav Palčovič a řidička Lenka Šmídlová, pracovníci střediska doprava tramvaje Poruba, byli cestující pochváleni za pomoc při hledání ztracené tašky.
- Pochvalu a poděkování za vstřícnost a pozornost ke starším lidem zaslala cestující řidičům, kteří pravidelně jezdí na lince č. 98.
- Cestující ocenil rekonstrukci estakády Martinovská a zavedením tzv. chytré křižovatky.
- Cestující ocenili také Vaši práci během nouzového stavu:
- Ukažte, že jste i v této nelehké době světové, neomezujte dopravu, ať mají cestující odstupy a čistíte vozy jako v Koreji! Bezodkladně!!! BO Ostrava!!! Děkuji za všechny Ostravany, kteří nejezdí autem, ale jezdí s Vámi.
- Dobrý den, chtěla bych poděkovat za zachování spojů v současných dnech.
- Děkuji všem ŠOFÉRŮM, kteří od počátku korona-virové situace otvírali dveře vašich dopravních prostředků. Jezdí s námi plynule a šetrně. Zaslouží si velké DÍKY!!! A prosím některé vaše řidiče, aby se stali Šoféry MHD Ostrava. Jezďte s námi šetrně. Děkuji!!!
- Dobrý den, řidičům jednoznačně poděkování za to, že jezdí. Vedení DPO velké poděkování za kontroly, které aspoň nějakou cestou chrání řidiče. Děkuji moc, jste skvělí.

Prodáváme červené označovače

V pátek 24. dubna jsme dali do prodeje prvních 30 ks červených označovačů na papírové jízdenky. Jaké to bylo překvapení, když jsme za 20 minut měli vyprodáno. Všichni nadšenci a sběratelé, kteří si je stihli objednat, dostali k označovači samozřejmě i originální klíč a držák. Nedílnou součástí dárkového balení je i certifikát pravosti.

Ing. Karolína Rycková



Dobroty pro Tyrkysovou sbírku – Mini pizza

V tomto vydání Zpravodaje se podíváme pod pokličku naší kolegyně Dominice. Na akci „Dobroty pro Tyrkysovou sbírku“ si pro nás připravila vynikající mini pizy. Její recept vám nyní prozradíme.

Ingredience na nekynuté těsto:

- 1,5 dl vody
- 250 g hladké mouky
- ½ balíčku prášku do pečiva
- 6 lžic oleje
- špetka soli

Ingredience na náplň:

- rajčatový protlak
- koření na pizzu (sůl, pepř, oregano, bazalka, sušený česnek)
- cherry rajčata
- červená cibule
- kukuřice
- šunka
- sýr (eidam, mozzarella, niva apod.)

Postup:

Smícháme ingredience na těsto a vypracujeme, až bude pěkně vláčné. Vytvarujeme kolečka libovolné velikosti. Jelikož je těsto pružné, je třeba s ním více pracovat a pomalu ho vytvarovat do požadované velikosti. Jednotlivá kolečka pokládáme na předem olejem vymazaný plech. Mini pizy potřeme rajčatovým protlakem, smíchaným s kořením na pizzu a posypeme sýrem. Na tuto vrstvu postupně klademe další suroviny dle vlastní chuti. Jakmile máme mini pizy naplněné, vložíme plech do předem vyhřáté trouby na 250 °C a pečeme cca 10 – 15 minut. Po upečení vyndáme z trouby a můžeme podávat na stůl. Mini pizza je vynikající teplá i studená a je vhodná jako občerstvení pro nečekanou návštěvu.



Tisk o nás

REKONSTRUKCE VÝŠKOVICKÝCH MOSTŮ V OSTRAVĚ JDE DO FINIŠE

Rozsáhlá modernizace Výškovické ulice a přilehlých mostů v Ostravě-Jihu je v poslední fázi. Náročná a složitá stavba si poslední dva roky vyžádala nejen velkou trpělivost řidičů a cestujících, ale i pochopení občanů, kteří bydlí v této lokalitě. Vše by mělo být hotovo v půlce května.

„Po skončení stavby povede zrekonstruovaný, téměř půlkilometrový úsek Výškovické ulice (III/4787) po šesti nových mostech namísto původních čtyř, které byly ve špatném technickém stavu, a proto musely být zdemolovány. Nově vybudované mosty budou sloužit také cyklistům, jejich součástí bude i cyklostezka,“ uvedl náměstek hejtmána pro finance a investice Jaroslav Kania. Upřesnil, že náklady na rekonstrukci mimoúrovňového křížení Výškovické ulice se silnicí I/11 (ulice Rudná) a železniční tratí (Polanecká spojka) dosáhnou zhruba 328 milionů korun bez DPH. Na stavbě se kromě Moravskoslezského kraje výrazně podílí Dopravní podnik Ostrava. Většina nákladů bude hrazena z evropských fondů.

„V rámci jednání s dodavatelem stavby společnosti Firesta a Dopravním podnikem Ostrava jsme se shodli na jednotlivých etapách týkajících se dopravních výluk a dokončení této náročné stavby,“ sdělil náměstek hejtmána Jaroslav Kania.

Poslední fáze rekonstrukce probíhá ve třech etapách. „Postupně otevírání mostů zkomplikovalo cestování tramvajemi, protože cestující mu-



Po několikadenní výluce se mosty nově otevřely i pro tramvaje.

seli necelé dva týdny přestupovat na autobusy. Děkuji cestujícím i řidičům za trpělivost. Teď už tramvaje jezdí v obou směrech po své původní trase, ale už po nově zrekonstruované Výškovické ulici,“ sdělil náměstek hejtmána pro dopravu Jakub Unucka.

Poslední etapa rekonstrukce začala ve středu 6. května. „Jako poslední bude obnovena doprava na východních mostech. Tím veškerá dopravní omezení skončí, předpokládám, že k 15. květnu,“ řekl náměstek hejtmána Jakub Unucka.

Další informace na:
<http://www.dopravniinfo.cz/>,
www.msk.cz, www.ssmk.cz

• **6. 5. 2020 v 23:59 hod.** byla trasa IZS a autobusové linky č. 48 po západní straně Výškovické ulice zrušena. Trasa autobusové linky č. 48 DPO a IZS po ulici Výškovické ve směru od Vítkovic do Výškovic byla na křižovatce U Studia převedena do levého jízdního pruhu na nově otevřené východní polovině komunikace III/4787 na ulici Výškovické. Zároveň byl otevřen pravý jízdní pás na východní straně komunikace III/4787 (ulice Výškovická) ve směru z Výškovic do Vítkovic, a to pro veškerou dopravu, DPO, veřejnost, nákladní dopravu, IZS. (stejně jako v r. 2018)

• **6. 5. 2020 v 23:59 hod.** byla zároveň zrušena trasa linky č. 48, vedoucí po severozápadní rampě z ulice Rudné na ulici Výškovickou a pak dále do Vítkovic. Trasa této linky se vrací do svého původního koridoru.

• **15. 5. 2020 ve 23:59** bude provizorní vedení dopravy ukončeno. Veškerý provoz bude uveden do plánovaného stavu v plném rozsahu, včetně všech navazujících komunikací, sjezdů, povolených odbočení, schváleného dopravního značení a světelného signalizačního zařízení. **Skončí veškerá omezení pro obyvatele Výškovic a přilehlých městských částí.**



DPO prodává lidem označovače jízdenek

Papírovým jízdenkám v ostravské MHD definitivně odzvonilo a spolu s tím postrádají smysl také staré označovače jízdenek z vozidel. Dopravní podnik jich proto hned třicet nabízí k případnému odkupu potenciálním sběratelům. Jeden označovač nabízí na 399 korun s tím, že na osobu je možné objednat maximálně dva kusy. Součástí balení je vedle samotného označovače také klíč, certifikát pravosti a originální držák z vozidla.

Kamery budou v každém vozidle v Ostravě už do konce roku

Dopravní podnik Ostrava urychluje podle nejnovějších informací své plány instalovat bezpečnostní kamery do všech vozidel městské hromadné dopravy. Původně oznámený plán na vybavení všech vozidel do konce roku 2022 firma posunula už na konec letošního roku. „Plán je mít do konce roku 2020 všechna vozidla vybavena kamerovým systémem,“ potvrdila mluvčí Dopravního podniku Ostrava Karolína Rycková. DPO má zatím vybaveno kamerami 250 vozidel, 311 jich zbývá k doplnění. I proto vypsal DPO další zakázku na kamery do dopravních prostředků. V zakázce s odhadovanou cenou 30,5 milionu korun hledá DPO dodavatele pro 16 tramvají, 17 trolejbusů a 135 autobusů.

Tramvaják z Ostravy přiměl řidiče nosit roušky. S kolegy je i vyrábí

David Magdolen řídí v Ostravě tramvaje už sedmáct let, ale za tu dobu nezapomněl žádnou situaci, podobnou té stávající – mezi lidmi pozoruje zvýšenou solidaritu, kterou sám preferuje. Byl to ostatně on, kdo kolegy řidiče přiměl nosit ochranné roušky.

PETR JIŘÁČEK

Ostrava – Byl si před čtyřmi lety udeřil řidičák i na autobus, kde občas vypomáhá, trmácejí je jeho druhý duonovem. A přestože dopravní podnik kvůli pandemii nyní vyvíjí asi 250 řidičů, David Magdolen zůstává vždy připraven vyrazit po kolech až na konečnou.

„V létě máme bezmála čtyřicetistupňovou horku, v zimě odklízíme sněh z výhybek. Koronavirová pandemie se nicméně zásadně nevyvíjí, tedy vyvíjí zavedení bezpečnostních opatření, která je nutné svědomitě dodržovat,“ říká sympatický tramvaják.

NÁROD ŠVEJKŮ

Největší rozdíl je podle něj nyní v tom, že jezdí zloněk lidí, kdo mlčí, zůstává doma. „Provádělo se sčítání a obsazenost dané tramvaje je nyní



DAVID MAGDOLEN propojuje nelehké bytí s nelehkou řídicí MHD. Pro Dopravní podnik Ostrava řídí tramvaje už zhruba šest let. Foto: Deník/Jan Kubiš

asi deset až dvacet procent její kapacity. V davu by to bylo něco úplně jiného, ale absence většího počtu lidí alespoň vyvažuje strach z pandemie,“ říká Magdolen a lhostejně dodává: „A ten já nemám!“

Nyní se podle něj projevuje i to, že jsme národ švejků. „Dokážeme si dělat z některých věcí legraci a snažíme se situaci odlehčit. A při svědomitě jednání v tom nevím problém. Není dobré situaci vyostřovat,“ říká muž, který šel ve svědomitosti s souvislostí s koronavirem

všech svým kolegům příkladem.

ROUŠKU MĚL PRVNÍ

Byl to právě David Magdolen, kdo nejen na sociálních sítích inicioval kampaň Jeden v tom s vámi, a přiměl tak své kolegy nosit svědomité roušky ještě ve chvíli, kdy to nebylo povinné. „Potéšilo mě, když mi z osobního profilu poděkoval i náš pan ředitel Morys. Ostatně od vedení máme v této nelehké chvíli velkou podporu. Sam pan ředitel natáčel na YouTube medailonek, kde říká,

jak si nás váží,“ těší David Magdolen.

CESTUJÍCÍ DRŽÍ SPOLU

A kdo nařízení nosit roušku nedorozumí, začleňuje si pod něj na problém nejen u strážců zákona, ale i mezi cestujícími, kteří v nelehké době drží při sobě. Zrovna teď ve čtvrtě je v tramvaji pán bez roušky, cestující ho zkrátka slovně vysadí.

A pár dnů nazpět nechtlá paní nastoupit do tramvaje, dokud jsem nevykázal jízdné cestujícího bez roušky ven,“ zmiňuje některé z poznatků posledních dnů, byl jde jen o jednotlivé případy. Téměř všichni cestující jsou podle něj v této době nanejvýš svědomití.

KDYŽ NEŘÍDÍ, SJÍŽI ROUŠKY

A jak probíhá jeho pracovní den mimo tramvaje? „Játo přijdeme, změní nám teplotu a když nejsme na cestě, řešíme s kolegy ve vozovně na Plynárnách roušky. Máme totiž skupinky – někdo shání materiál, někdo šije. Snažíme se zísolat rouškami co nejvíce lidí. Máme čtyři až pět šikovných holek, které dokážou ušít dvacet až padesát roušek za den.“

David Magdolen, vic takových, jako jste vy!

Bezpečné cestování v ostravské MHD

Dopravní podnik Ostrava zajistil pravidelnou a intenzivní dezinfekci všech vozů městské hromadné dopravy, včetně ozónové dezinfekce. Na konečných stanicích řidiči

větrají vozy. Dočasně byly zrušeny zastávky na znamení. Na nich autobusy a trolejbusy zastavují jako na běžné zastávce, aby cestující nemuseli mačkat tlačítka. Ve večerních

hodinách byl zrušen nástup předními dveřmi související s kontrolou jízdních dokladů řidičem. Cestující nyní mohou nastupovat všemi dveřmi.

Dopravní podnik rovněž upozorňuje, že cestující musí mít v prostředcích městské hromadné dopravy povinné roušky nebo jinak zakryté dýchací cesty. Na tuto povinnost vtipně upozornil rouškami namalovanými na tramvajích.

U některých linek byly upraveny intervaly, dočasně byly zrušeny tramvajové spoje č. 6 a 15, autobusové linky 20, 90 a 91, které reagují na uzavření školských zařízení, a trolejbusové linky 103 a 109. Obslužnost je zajištěna dalšími spoji. Podrobnosti o změnách najdete na www.dpo.cz/nouzovadoprava. (rs)



Do ulic města vyjel tramvaje s namalovanými rouškami. Foto: René Stejskal

Papírové jízdenky už neberou

Cestující v městské hromadné dopravě v Ostravě už nemohou od 1. dubna využít papírové jízdenky, jízdné mohou nyní lidé uhradit pouze elektronickou formou. „Za poslední rok evidujeme raketový nárůst plateb kartou, nebylo nutné zastaratý systém nadále udržovat,“ řekl generální ředitel Dopravního podniku Ostrava Daniel Morys. Jízdné lze zaplatit prostřednictvím aplikace MojeDPO nebo i pomocí Kreditní jízdenky. (plk)

"Ten autobus už nedoženete", volá kolemjdoucí na běžícího člověka. (dokončení v tajence)					JSOUCNO	ČÁST GARDE-ROBY		SLÁVA	STAROVÉKÉ MĚSTO	USTÁLENÝ TVAR		KUŘIVO	DÁVAT PUDÉ ŽIVINY	PAPEŽSKÉ JMÉNO		OŽIVENÍ NEHYBNÉHO PŘEDMETU	KAM-BODŽSKÉ PLATIDLO
					NÁZEV HLÁSKY Š		BRNĚNSKÁ UNIVERZITA				TECHNICKO-HOSPODÁŘSKÝ PRACOVNÍK (ZKR.)					SPISOVÁ ZNAČKA	
							KOTOUČ									OBEC NA ZÁPAD OD PRAHY	
					POVLAKY VZNIKLE APLIKACÍ BARVY						ZÁPORNÉ NABÝTÍ IONT						
POMŮCKA: AISA, ALDA, AULD, ENS, ŠALMAJ	HNACÍ ČÁST STROJE	SCHRÁNKA MĚKKÝŠU	STÁTNÍ PŘÍRODNÍ REZERVACE (ZKR.)	SLOVENSKÝ IR	SLOHOVÉ CVIČENÍ				ROZHOŘČIT								
					HORSKÝ CELEK				NELEVNÁ								
1. DÍL TAJENKY						JEZERO V AUSTRÁLII				2. DÍL TAJENKY							SHLUK ROSTLIN
						ČÁST DNE				MAŘENA							
ZNAČKA JIZDNÍCH KOL							PŮVAB				VZOREC JODIDU DRASELNÉHO ŘÍMSKÝ 51		INTERNETOVÁ DISKUSE				
							VÝPLŇ OKNA						ODLOŽENÍ				
OZNAČENÍ DÁLKOVÉ PŘEPRAVY					TISNOVÉ VOLÁNÍ			NĚMECKÉ SIDLO				AMERICKÝ HOROR (2017)				ZVUK ZVONKU	
					POSTAVA ZE HRY O TRŮNY (STARK)			BOHYNĚ OSUDU				KÓD BARBADOSU				PROSTODUCHOST	
ZNÁMKOVÝ PŘETISK					NULA				JEDLÁ HOUBA				TENTO DEN				
					ODBOROVÝ SVAZ				STARODÁVNÁ PÍŠŤALA				VZÁCNOST				
STŘEŠNÍ BOX NA AUTO (HOVO-ROVĚ)						FILUTA					PTAČÍ PERA					MALÝ BIČ	KÓD ITÁLIE
						POUZE					VYJÁDRĚNÍ POMĚRU						
	OPĚT	PŘEDLOŽKA S 2.PADEM			JAPONSKÝ BÁSNÍK (BUSON)				ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ (ZKR.)			DŮKAZ NEVINY					
		KÓPIE			3. DÍL TAJENKY				INIC. ATLETA ZÁTOPKA			OPAK ZA					
ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY (ZKR.)					SPZ JESENÍKU BÝVALÉ LOTYŠSKÉ PLATIDLO		SPOJKA			DÁT DO PORÁDKU							
							ZAVÝSK-NUTI			DOMÁCKY EDUARD							
ŽENSKÉ JMÉNO (9.2.)								MINISTER-STVO ZEMĚDĚL-STVÍ (ZKR.)			4. DÍL TAJENKY						!
								1000 M			INDICKÁ ŘEKA						
ZVRATNÉ ZÁJMENO					VOJENSKÁ ČEPICE					DVOJZPĚV				TNOUT			
CHEM. ZNAČKA EINSTEINIA					POHÁD-KOVY KOCOUR			MĚRNÁ JEDNOTKA (ZKR.)		ALEXANDR HOŘEJŠÍ = JAN ...				0.4 HEKTARU			

GRATULUJEME!

Pracovní jubilea v DP Ostrava

Příjmení a jméno	Druh výročí	Datum výročí	Útvar
Kročová Ludmila	25	6. 3. 2020	EPO
Pešek Jaromír	25	9. 3. 2020	DTR
Pospíšil Otmar	25	1. 4. 2020	DTP
Kubánek Petr	25	10. 4. 2020	TAP
Doubková Pavlína	30	12. 3. 2020	DTO
Kuchařová Vlasta	30	15. 3. 2020	TTO
Raab Vítězslav	35	1. 3. 2020	DAP
Walderová Karla	35	4. 3. 2020	TRK
Galamboš Štefan	35	6. 3. 2020	DAH
Kuzniarská Vlasta	35	18. 3. 2020	DTR
Svrčina Dalibor	35	1. 4. 2020	TAH
Venclíková Růžena	35	4. 4. 2020	TSV
Kročá Josef	40	3. 3. 2020	DAP

Zpravodaj

Náklad: 2000 výtisků
NEPRODEJNÉ!

Vydává Dopravní podnik Ostrava, a.s.
Poděbradova 494/2, 702 00 Ostrava, Moravská Ostrava
Kontakt: T: 597 401 111, E-mail: zpravodaj@dpo.cz, www.dpo.cz
Redakční rada: Ing. Miroslav Albrecht - šéfredaktor, Ing. Petr Tomala, Ing. Aleš Hladký
Mgr. Veronika Seidlerová, Ing. Karolína Rycková, Martina Vybíralová
Grafika a tisk: ZEMANART
Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.