

# Zpravodaj

5/2020 Dopravního podniku Ostrava



**100%ecó**

**2021 bez dieselu  
a 100% nízkopodlažní**

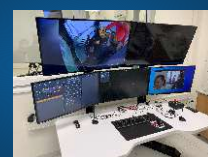
**více na straně 6**

## Obsah

Úvodní slovo generálního ředitele	2
Nový e-shop snadno a rychle	2
Smyčka Hlučínská v novém střihu	3
Optibus - nečekaná efektivita	3
Šichta pro fandý	3
Školení BOZP a PO - online to jde taky	4
Poděkování	4
Prediktivní systém údržby šetří peníze	4
O fous lepší MHD!	5
Jsmo pod útokem a bráníme se	5
Narodila se trojčata	5
Data jako v balvlnce	6
Nové síťové tiskárny	6
Do autobusu už jen bez schodů	6
Udělej něco pro druhé!	7

Distanční ocenění milionářů	7
Podzimní projížďka Barborkou a Komárkem	7
Krizový štáb	7
Ostravská dopravní výročí v roce 2020	8
"Roštování" v Zábřehu	9
Ekova Electric informuje	10
Tyrkysové doubledeckery fičí o sto šest	11
Tramvajový simulátor je chytrá investice	11
Naši jubilanti a dárci krve	11
Jak simulátor do Ostravy dorazil...	12
Omezování dopravy ve druhé vlně pandemie	12
Úplně nejvíce nejbližší centru	12
Představení zaměstnanců DPO	13
Prolongujeme	13
Pochvaly	14
Žijeme na sociálních sítích	14
Dobrotý pro Tyrkysovou sbírku	14
Tisk o nás	15

## Jak simulátor do Ostravy dorazil



**více na straně 11**

**OSTRAVA!!!**



## Úvodní slovo generálního ředitele



V letošním posledním vydání Zpravodaje si dovoluji trochu bilancovat. Letošní rok byl oproti všem předchozím jiný a troufnu si říct, že bezesporu nejtěžší za několik uplynulých desetiletí pro každého z nás. Především díky našim lidem, tedy díky vám, jsme zvládli úspěšně reagovat na řadu změn. V této souvislosti mám pro vás alespoň jednu dílčí dobrou zprávu. Přestože to nebylo vůbec jednoduché, nebo možná právě proto, a navíc navzdory napjatému rozpočtu, rozhodlo představenstvo vyplatit zaměstnancům pololetní odměnu, kterou jsme z důvodu velké nejistoty v červenci odložili.

Ostravská MHD byla letos ze známých důvodů, podobně jako ostatní MHD v republice, velmi silně zasažena značným poklesem počtu přepravených cestujících, a tím také poklesem souvisejících tržeb. Donutilo nás to, mimo jiné, přehodnotit naše plány a strategii rozvoje v mnoha oblastech. Silící vliv naší konkurence v podobě individuální automobilové dopravy nás vede k jednoznačnému závěru, že je potřeba „zabojovat“ a znovu v lidech probudit důvěru v městskou hromadnou dopravu. Proto bude naše vize, stát se

nejmodernějším dopravním podnikem v zemi, v nadcházejícím období směřovat rozhodně k budování ještě bezpečnější, ještě čistější a komfortnější městské hromadné dopravy. My samotní pak budeme muset v rámci našich trvalých hlavních firemních hodnot, kterými jsou laskavost a spolehlivost, klást při práci zvýšený důraz na naši lepší komunikaci s cestujícími, kolegy a partnery a zároveň vyšší osobní flexibilitu. Jen ti, kteří v sobě tyto vlastnosti mají nebo je aktivizují, a budou je autenticky uplatňovat, budou úspěšně přispívat k znovuzískání důvěry našich cestujících, bez níž můžeme jen těžko doufat v lepší perspektivu dopravního podniku a městské hromadné dopravy v Ostravě.

Osobně mě optimismus neopouští a věřím, že příští rok nám přinese řadu výzev, které využijeme pro rozvoj jak firmy, tak sebe sama.

S blížícím se koncem roku vám přeji hezké prožití svátků, hodně klidu a pohody, a pokud možno úspěšné vykročení do roku následujícího. Těším se, že v něm budeme moci společně pokračovat v plnění našich vizí a snů.

Váš Daniel Morys

## Nový e-shop snadno a rychle

E-shop, sloužící hlavně pro pořízení dlouhodobé jízdenky/kuponu, je v Dopravním podniku Ostrava etablován již od roku 2011. Z pohledu cestujícího není podstatné, zda správcem databáze údajů a správcem procesů e-shopu byl v počátcích sám DPO nebo časem přešlo toto správcovství na Koordinátora ODIS. Pro cestujícího je podstatná jednoduchost, intuitivnost a rychlost při výběru a nákupu jím zvolené jízdenky. A to je právě důvod, proč přicházíme po relativně krátkém čase opět s novou podobou jízdenkového e-shopu, který umožní uživateli vyřešit vše, na co byli zvyklí, jen to pro ně bude nyní přehlednější a jednodušší. Kromě maximální snahy tvůrců o uživatelskou přívětivost e-shopu je dále jedním z důležitých cílů a smyslem inovací také snadná prezentace nejvýhodnějšího způsobu pořízení kupónů, a to k běžným bezkontaktním platebním kartám.

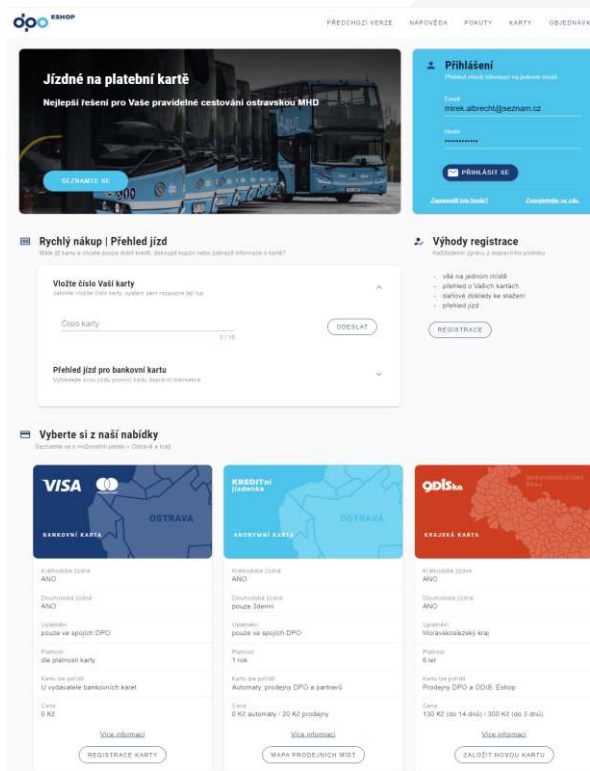
K poslední e-shopové změně došlo v březnu letošního roku, kdy jsme ve spolupráci s KODISem sloučili dva do té doby samostatné e-shopy pro ODISky a bezkontaktní platební karty do jednoho uceleného e-shopu s jedním uživatelským účtem. Na tento sjednocený e-shop jsme samozřejmě navázali, ale pro přístup z našich webových stránek jsme navrhli novou, atraktivnější tvář stránek, která měla za cíl oslovit ještě i ty cestující, které minulé e-shopy nezaujaly natolik, aby změnili své chování při nákupu jízdenky, a vrhli se také u jízdenek MHD na on-line svět. Každý další nový uživatel e-shopu nebude stát příště frontu v prodejnách DPO, což je také naše motivace a cíl. Chceme už na konci příštího roku dosáhnout minimálně 50 % prodeje kuponů přes e-shop (dnes se tento údaj na cca 30 %). Věříme, že k tomuto cíli přispěje také společná koncepce DPO, města a KODISu při podpoře elektronického prodeje jízdenky, kdy od 1. 1. 2021 bude nákup jízdenky přes e-shop zvýhodněn oproti nákupu v kamenné prodejně nejčastěji o padesát korun.

Úplně nový e-shop, který již v těchto dnech mohou naši zákazníci využívat na adrese dpo.cz/eshop, nabízí přehlednější registraci a správu nových karet (běžných platebních karet, ODISek i Kreditních jízdenek), správu profilů jednotlivých karet, zakoupení dlouhodobých jízdenek/kupónů včetně zaměstnaneckých nebo kreditu, správu jednotlivých jízd a samozřejmě i všechny ostatní služby, jako je např. objednání ODISky nebo platba pokut. Nyní je skutečně snadné spravovat např. podúčty pro své rodinné příslušníky v rámci jediné registrace. Zákazník s již založeným účtem nebude žádnou novou registraci podstupovat, bude používat své současně přihlašovací údaje. Nakupovat je ale umožněno i bez registrace.

Koncepční změnou nového e-shopu pro cestující je nabídka lepšího přehledu o jejich aktivitách a kartách, které jsme sdružili do stránky Profil, a na které cestující najdou přehled karet, útrat a jízd. Tuto část bychom rádi do budoucna rozšířili o možnost nastavení zájmů cestujícího a další zajímavé informace o oblíbených linkách, vyhledáváních v mobilní aplikaci, věrnostní systém apod.

Jedním z důvodů přechodu na novou verzi bylo také zlepšení použité technologie, a to hlavně směrem k mobilním telefonům. E-shop je nyní webová aplikace, která je optimalizována jak pro práci na počítači, tak v mobilním telefonu, kde se chová podobně jako mobilní aplikace, ale bez nutnosti její instalace. Zároveň jsme pokračovali v nasazení nové designové linie, jejíž první částí byla mobilní aplikace MojeDPO, druhou je nový e-shop a v další budeme pokračovat úpravami nejen směrem k našim webovým stránkám. Dodavatelem nové tváře e-shopu je společnost ECHOpix, která uspěla ve výběrovém řízení. Nezbytnou spolupráci poskytl Koordinátor ODIS a jeho dodavatel e-shopu, společnost XT-Card a.s.

Ing. Michal Scholz  
Michal Bočvarov



Tvůrci nového e-shopu se snažili o maximální uživatelskou přívětivost

## Smyčka Hlučínská v novém stříhu

28. srpna 2020 byla Drážním úřadem Olomouc uvedena do zkušebního provozu nově revitalizovaná tramvajová smyčka na ul. Hlučínská. Stavební práce byly zahájeny 1. července dodavatelem stavby firmou OHL ŽS a.s. Celkové náklady stavby dle výběrového řízení jsou cca 44 mil. Kč.

Účelem projektu bylo uvést naši tramvajovou smyčku do technického a vizuálního stavu odpovídajícímu současným standardům, a tím opět zlepšit podmínky pro cestující veřejnost a naše zaměstnance.

Zejména stav tramvajového svršku a výhybek z roku 1976 již svými technickými parametry nevyhovoval současným dopravním požadavkům. Projekt řešil zejména výměnu tramvajového svršku v délce cca 560 m, vložení

čtyř nových žlábkových výhybek, včetně výhybkových skříní, výměnu a obnovu trakčních sloupů a trakčního vedení, vybudování nových nástupišť, včetně osazení moderního mobiliáře a přístřešku, nové zpevněné plochy pro otáčení autobusů a technologických vozidel uvnitř smyčky, nové chodníky a zpevněné plochy pro přístup cestujících, estetizaci území a další nutné navazující práce a zařízení pro bezvadné fungování stavby jako celku. Původní kolejová dispozice smyčky byla změněna a modifikována podle současných potřeb technologie dopravy, přičemž počet kolejových výhybek se snížil ze sedmi na čtyři. Důležitou částí stavby je také revitalizace budovy sociálního vybavení v prostoru smyčky, kde kromě zázemí pro řidiče vznikly také nové prostory pro služebnu městské poli-

cie a komerční prostory. Revitalizace budovy využívá původní zajímavý design stavby a začleňuje do něj sociální a technologické vybavení odpovídající nárokům a současným trendům pro tyto objekty. Společně s projektem města Ostravy na vybudování záchytného parkoviště P+R (park&ride) v přímé návaznosti na naši nově modernizovanou smyčku představují tyto stavby významné zlepšení funkčnosti a obslužnosti tohoto i spádového území Hlučínska. V nejbližších letech se navíc na ulici Hlučínská připravují i další významné stavby DPO a města Ostravy, které by mohly vzhled celé této městské lokality významně ovlivnit k lepšímu.

*Ing. Petr Holuša*



Nové nástupíště a mobiliář na nástupní zastávce Hlučínská



Původní kolejová dispozice byla modifikována podle současných



V budově zázemí pro řidiče vznikly také prostory pro městskou policii a komerční prostory



Revitalizace budovy dodržela původní zajímavý design stavby



Stav tramvajového svršku a výhybek z roku 1976 již nevyhovoval požadavkům

## Optibus – nečekaná efektivita

V optimalizaci dopravy prostřednictvím softwaru Optibus bylo pokročeno do té míry, že systém již byl aplikován na celou trolejbusovou a autobusovou dopravu. To ve výsledku přináší podniku nemalou úsporu v nákladech na MHD. V trolejbusové dopravě to znamená takovou úsporu vozů, že může dojít k omezení střídaných přestávek. Zrušení cca 85 % střídaných přestávek je výsledek, ve který

jsme ani nedoufali. Také v autobusové dopravě dochází k výrazným úsporám vozů potřebných k pokrytí každodenní vypravenosti. To ve svém důsledku přináší snížení investičních nákladů potřebných pro obnovu vozového parku. Nyní se snažíme tyto výsledky aplikovat do provozu od plánovaných změn 2. ledna 2021.

Dalším krokem, který bude následovat, je po-

stupná optimalizace tramvajové dopravy. Nejprve proběhne test, na základě jehož výsledků se rozhodneme, jakým směrem budeme postupovat dále. Pokud budou výsledky v dostatečné míře zajímavé, výsledná data použijeme a nasadíme do ostrého provozu.

*Ing. Robert Hackenberg*

## Šichta pro fandy

Od 2. 11. 2020 došlo k nasazení nově pořízených autobusů Scania Unvi Urbis Double-decker s pohonem na CNG na linku 78 jezdící v trase Poruba, Opavská – Duha – Fakultní nemocnice – Hrabůvka, Poliklinika – Hrabová, PZ jih. Do budoucna se počítá s nasazením na linku 20 a především na linku 88, spojující Dolní oblast Vítkovice se Zoologickou zahradou a botanickým parkem Ostrava. S ohledem na celkovou výšku autobusů bylo nutné na plánovaných linkách zajistit ořezy stromů, aby nedocházelo k poškození karoserie. Po prvních dnech provozu s cestujícími byl zaznamenán kladný ohlas na tato vozidla a zdá se, že se tak stanou oblíbenou součástí našeho vozového parku.

*Ing. Lukáš Mecznar*



Naši cestující v této době potkají doubledeckery na lince č. 78. Rychlostní spoj, který běžně vozí cestující z Poruby do průmyslové zóny Hrabová, začíná v těchto dnech díky patrovým krasavcům nebývalý zájem. Na lince, která byla vnímána jako tzv. „šichták“, dnes jezdí rodiny s dětmi a fanoušci MHD. Doubledecker se rychle stal ostravskou atrakcí č. 1. – snímek z 2. listopadu.





## Školení BOZP a PO – online to jde taky

Každoročně v průběhu měsíce října probíhala na dopravních střediscích opakovaná školení BOZP a PO. Účast na těchto školeních je povinná a dosud se vždy konala prezenční formou.

Plánování a realizace školení pro tak velké množství zaměstnanců bylo vždy obtížné a málokdy k jejich spokojenosti. Odpolední termíny na učebně řidiči většinou po náročných ranních směnách prospali, pro řidiče dělených a odpoledních směn znamenaly dopolední termíny zvýšenou zátěž. Samostatně naplánované školení pro některé znamenalo více času stráveného při cestování do práce

a z práce než délka samotného školení. Stejně tak i brigádníci si špatně doladovávali vyhlášené termíny školení s jejich běžnými pracovními povinnostmi.

Zamysleli jsme se, a po konzultaci s oddělením bezpečnosti práce a požární ochrany jsme v poměrně krátkém časovém úseku vytvořili e-learningovou aplikaci sloužící k zopakování znalostí základních legislativních a interních předpisů z oblasti BOZP a PO, včetně jejich ověření krátkým testem. Řidiči si tak mohou povinnou účast splnit třeba v pohodlí domova a v době, která jim bude vyhovovat. Nastavení aplikace je takové, že řidiči

MHD a řidiči All Track již nemusí absolvovat školení na střediscích jiných trakcí.

Podrobnější informace k nově zorganizovanému bezpečnostnímu školení získáte na nástěnkách středisek, případně je vedoucí středisek rádi zodpoví. Řidiči, kteří se v letošním roce už školení zúčastnili v prezenční formě, jej znovu absolvovat nemusí. Po zhruba měsíčním provozu e-learningu BOZP a PO můžeme konstatovat pozitivní reakce ze strany řidičů.

*Libor Třetina  
Ivana Píková  
Miroslav Škuta*

*Pavel Urbánek  
Martin Chleboun  
Milan Gomola*

## Poděkování



Ing. Jaroslav Šimčík

Je to až neuvěřitelné, ale před více než 47 lety spojil svůj celý profesní život s Dopravním podnikem Ostrava pan Ing. Jaroslav Šimčík. Když jsem zjišťovala, kdy přesně nastoupil, zaujal mě důvod tehdejšího nástupu, kde stálo „vyučenec“. A hned jsem si vzpomněla, jak mi Jarek vyprávěl o svých začátcích, kdy ještě jako učeň poprvé vstoupil na půdu podniku a čím vším si zde prošel, na jakých pozicích pracoval a co všechno tady zažil. No, nebylo toho málo. Proto bych se ráda tímto článkem společně s vámi ohlédla za tím úctyhodným

kusem života, který věnoval nejen podniku, ale vlastně nám všem, kteří jsme s ním mohli spolupracovat.

Svoji dlouholetou éru u Dopravního podniku města Ostravy započal na základě učeňské smlouvy pro učně do učeňského poměru automechanik. Jako mistr provozovny garáže Poruba si dálkově dodělal střední průmyslovou školu, kterou úspěšně ukončil maturitní zkouškou. Své vzdělání si dále zvýšil z pozice směnového mistra, kdy nastoupil na Vysokou školu dopravní v Žilině a úspěšně zde absolvoval obor Průvodka a ekonomika cestnej a mestskej dopravy. Ze směnového mistra přešel na pozici samostatného odborného provozně-technického pracovníka, a poté nějakou dobu vykonával práci odborného asistenta ekonomického náměstka. V roce 1990 se přihlásil do výběrového řízení na pozici vedoucího oddělení práce a mezd, a do této funkce byl přijat. Následovala pozice vedoucího odborného ekonoma, vedoucího odboru obchodní politiky a cen a v roce 1995 se stal vedoucím úseku přepravně-

tarifního. V roce 2004 se pak stal vedoucím odboru Koordinace dopravy, a o čtyři roky později vedoucím odboru Řízení příjmů, který se posléze přejmenoval na odbor přepravy a tarifu, kde se své práci věnoval na plno až do letošního roku, přičemž měl na starosti vedení a podporu celého týmu přepravní kontroly, pohledávek a prodeje jízdného.

Za profesionální přístup ke své práci si jej váží nejen kolegové na odboru, ale i celý management. S odchodem do důchodu a s ukončením pracovní kariéry u Dopravního podniku Ostrava mi dovolu, abych jménem všech panu Šimčíkovi poděkovala za práci, kterou ve svých funkcích svědomitě vykonával. Každý konec je začátkem něčeho nového a proto věříme, že si následující léta bude pan Šimčík užívat plnými doušky.

Tímto mu děkujeme za výbornou spolupráci a v rámci odchodu do důchodu přejeme hodně zdraví, elánu a životní pohody.

*Mgr. Veronika Seidlerová*

## Prediktivní systém údržby šetří peníze

Pro potřebný rozvoj naší společnosti jsme využili možnosti získání spolufinancování projektů se státní podporou od Technologické agentury ČR v rámci Programu DOPRAVA 2020+.

Jedním ze strategických úkolů DPO je údržba a provoz vozového parku, a proto jsme se rozhodli vytvořit projekt s názvem Prediktivní systém údržby vozidel. Hlavním cílem projektu je predikce a prevence poruch vozidel, což v důsledku snižuje náklady na opravy a zvyšuje efektivitu provozu a efektivitu řízení skladových zásob pro potřeby údržby.

Projekt je realizován od února 2020 ve spolupráci s Univerzitou Pardubice, dopravní fakultou Jana Pernera a Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava. DPO společně s univerzitami usilovně pracuje a získává potřebná data, která následně analyzuje speciálně vytvořenými algoritmy. Projekt si klade za cíl tvorbu částečně automatického systému pro prediktivní údržbu vozidel zahrnující:

- **Analýzu a tvorbu pokročilých nástrojů pro optimalizaci supply chainu, work force a návrh nástrojů pro plánování oprav techniky a plánování lidských zdrojů.**
- **Návrh nové podoby datového skladu, který umožní výše uvedené a dále umožní i napojení dat z vozidel a infrastruktury - senzorických dat.**
- **Implementaci machine learningu pro predikci poruch vozidel a optimalizaci plánování nad fúzi systémových a senzorických dat.**

- **Doporučení k vytvoření zadávací dokumentace na obslužný SW pro dispečery, pracovníky v terénu a management dopravní společnosti.**
- **Algoritmické plánování údržby vozidel pomocí P-graph metodiky.**

Termín splnění výše uvedených cílů je naplánováno do konce roku 2022. Rádi bychom tímto poděkovali všem, kteří se na tomto inovativním projektu podílejí, a věříme, že i díky tomuto projektu bude DPO i nadále leaderem inovací v oboru veřejné dopravy.

*Andrea Čápková*

**Technologická agentura ČR** je organizační složkou státu, která byla zřízena v roce 2009 zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací. Ustavení TA ČR bylo jedním z důležitých implementačních kroků Reformy systému

výzkumu, vývoje a inovací. Technologická agentura ČR centralizuje státní podporu aplikovaného výzkumu a vývoje, která byla do té doby roztržena mezi velký počet poskytovatelů.

## O fous lepší MHD!



Ostravské tramvaje Stadler nOVA si i letos nechaly narůst kníry a vezou osvětu proti mužské rakovině!

Dopravní podnik Ostrava, ve spolupráci se Sdružením dopravních podniků ČR, se letos už po potřetí zapojil do osvěty na téma mužského zdraví. Symbolem Movemberu je knír, který si v měsíci listopadu nechávají narůst muži po celém světě. I my v Ostravě se chceme pyšnit pořádným knírem, a proto jsme se rozhodli nechat „zarůst“ vousem všechny naše nejmodernější tramvaje Stadler nOVA.

Celosvětová kampaň Movember bojuje pravidelně za změnu pohledu na mužské zdraví. Již třetím rokem se i dopravní podniky připojí k podpoře projektu Movember a v ulicích byly po celý listopad opět k vidění kníry na čelech autobusů, tramvají i trolejbusů. Šířit osvětu se ale rozhodly dopravní podniky po celé ČR i prostřednictvím dalších komunikačních kanálů.

„Ochrana našeho zdraví je kvůli pandemii covid-19 v současné době tématem číslo jedna, ale neměli bychom opomíjet i další závažné nemoci. Proto jsme i letos polepili autobusy,

tramvaje i trolejbusy kníry, které právě mají nabádat k nepodceňování prevence a s ní spojený případný včasný záchyt nemoci. Věříme, že vozy s knírem vzbudí žádoucí pozornost v ulicích měst a v rámci našich možností přispějeme dobré věci,“ říká Tomáš Pelikán, předseda SDP ČR a místopředseda představenstva Dopravního podniku města Pardubic, a. s.

Spolupráci napříč republikou zastřešilo opět Sdružení dopravních podniků ČR. V letošním roce se do akce zapojilo více než deset dopravních podniků. Například v Praze bylo polepeno kníry 20 autobusů a 20 tramvají, v Ostravě 40 nejnovějších tramvají Stadler a v Plzni vyjelo dokonce 60 vousatých vozů všech tří trakcí.

Ostravské tramvaje se letos rozhodly mezi sebou odlišit, a vyjely do ulic s třemi druhy knírů: Mroží „Husták“, Havířský knír „Šťrapáč“ a Ostravský točený „Elegán“. Na webových stránkách [www.dpo.cz/movember](http://www.dpo.cz/movember) je spuštěná anketa, kde mohli cestující hlasovat o tom, který knír se jim nejvíce líbí, a samozřejmě zde najdou i další důležité informace o problematice mužských onemocnění.

Nadační fond Muži proti rakovině podporuje výzkumné projekty a rozvoj léčby urologických nádorů, šíří osvětu v této oblasti a pomáhá získat finanční zdroje na nákupy přístrojového vybavení pro léčbu onkologických pacientů. Rakovina prostaty je přitom jedním z nejvíce bezpříznakových druhů rakovin.

redakce



## Jsme pod útokem a bráníme se

Ze všech stran se na nás valí zprávy o útocích hackerů na firmy a státní organizace nejen v zahraničí, ale i v České republice. Jelikož jsou tyto útoky stále vynalézavější a sofistikovanější, je třeba udržovat zabezpečení naší vnitřní sítě a počítačů na co nejvyšší úrovni. Jeden ze základních prvků zabezpečení firemní sítě je tzv. firewall. Obecně je firewall zařízení, které odděluje dvě sítě s různým stupněm důvěryhodnosti a zabezpečení. V našem případě se jedná v podstatě o specializovaný server, přes který proudí téměř veškerá komunikace z internetu do naší DPO sítě a opačně. Firewall povoluje a filtruje komunikaci mezi vnitřními a vnějšími zařízeními a řídí příchod, odchod provozu na úrovni aplikací na základě předem definovaných pravidel. Moderní firewally toho však dokážou mnohem více. Skládají se z několika modulů, které zabezpečují určitou část síťového provozu:

- antivirová a antispamová kontrola nad přenášenými daty
- filtrování WWW provozu (definování kategorií povolených stránek)
- vytváření VPN - šifrovaná komunikace mezi zařízeními
- IPS/IDS – detekce a blokování snahy o napadení sítě
- QoS – nastavení priority určitého provozu (např. pro hlasové volání)
- load balancing – rozložení síťové zátěže
- monitorování síťových prvků a koncových stanic atd.

Nejmodernější jsou tzv. Next Generation Firewally. Ty se vyznačují dalšími bezpečnostními prvky a především vyšším výkonem, jelikož umí více svých funkcí vykonávat současně často díky hardwarové akceleraci. Protože se množství dat tekoucích do internetu z naší sítě během pár let zvýšilo řádově

(dnes dosahuje i stovky gigabajtů denně), přestalo být naše stávající řešení výkonové, a kvůli novým hrozbám i funkčně dostatečné k zabezpečení spolehlivé ochrany naší sítě. Proto jsme se rozhodli k nákupu nového zařízení, které by splňovalo vysoké bezpečnostní a výkonostní požadavky dnešní doby. Výběrové řízení na firewall vyhrála firma IXPERTA s.r.o. s dlouholetými zkušenostmi v budování bezpečnostní infrastruktury, která nabídla Next Generation Firewall QUANTUM 6400 SECURITY GATEWAY firmy Check Point. Dle Gartner Magic Quadrants se Check Point již dlouhou dobu řadí mezi lídry v kategorii Enterprise Network Firewalls. Proto věříme, že toto moderní řešení bude vyhovovat jak z hlediska zabezpečení naší sítě, tak z hlediska výkonu, a naše firemní data budou lépe chráněna před hrozbami přicházejícími z internetu.

Jiří Gawlas



## Narodila se trojčata

Začátkem roku 2020 vypsala Dopravní podnik Ostrava veřejnou zakázku na úpravu vozidel, spočívající v možnosti spojení tří tramvají Vario LFR.E s elektrovýzbrojí Gegelec. Cílem projektu je u všech 47 tramvají typu Vario LFR.E (s výzbrojí firmy Gegelec) legislativní schválení možnosti provozu tří tramvají spřažených do jedné soupravy (tzv. „trojčete“), sjednocení technických podmínek vozidel a zajištění signalizace poruch ze všech tří vozů soupravy. Po zprovoznění a dokončení technických úprav proběhla technická kontrola a na Drážní úřad byl odeslán Průkaz způsobilosti včetně souvisejících podkladů, kam byla tato úprava schválena a zapsána. Díky tomuto úspěšnému procesu dnes můžeme zprovoznit až 15 „trojčat“. Současně však zůstává zachována možnost spojení vozu typu Vario LFR.E a Vario LFR.S do soupravy (tzv. „dvojčete“), a u vozů ev. č. 1311 až 1319 také možnost spojení s vlečným vozem typu VV60LF.

Dosud jsme v Ostravě provozovali nejdelší tramvaj Vario LF3, resp. obousměrnou verzi Vario LF3/2 s délkou přes spřáhla 31,2 m a přepravní kapacitou 195 osob (při 4 os/m<sup>2</sup>). Délka nového „trojčete“ je účtyhodných 48,6 m, s přepravní kapacitou 279 osob (při 4 os/m<sup>2</sup>).

Třívozová souprava Varii byla v rámci zkušebních jízd otestována, přičemž byla zkontrolována funkčnost všech komponentů včetně odbavovacího a palubního systému. Informace z palubního počítače jsou spolehlivě přenášeny do všech tří vozidel, tedy jak do informačních panelů, odbavovacích systémů, tak např. i reproduktorů. Kamerový systém umožňuje přenos online zobrazení z prvního a druhého vozu, třetí vůz je pouze nahráván pro případné pozdější využití.

Soupravy sestavené z Varii nahradí již dříve používané soupravy tramvají T6, které budeme postupně vyřazovat z provozu. Nově schválená trojčata budeme používat pro posílení dopravy u mimořádných akcí, jako jsou například Zlatá tretra, Colours of Ostrava, Majáles a další akce, u kterých se předpokládá lokálně zvýšený zájem cestujících po přepravě ...

Ing. Martin Kašný



Díky legislativnímu schválení dnes můžeme zprovoznit až 15 takových „trojčat“



## Data jako v balvlnce

Nároky aplikací na kapacitu, rychlost a dostupnost diskového úložiště se neustále zvyšují. Přibývají nové, další a další systémy se svými požadavky (například kamerové systémy). Proto v rámci plánované obměny provozovaných diskových polí proběhla soutěž na dodávku nového, plně redundantního datového úložiště s cílem tyto požadavky zajistit. Zvítězila nabídka firmy MHM computer, která, ve spolupráci s výrobcem Huawei a v souladu s požadavky zadavatele soutěže, nabídla dvě identická disková pole Huawei OceanStor 5300 V5. Společně s nimi dodá i přepínače potřebné k propojení obou diskových polí.

Celková použitelná datová kapacita bude 120 TB, z toho 40 TB v SSD kapacitě a 80 TB v HDD kapacitě. Na discích SSD budou uložena často se měnící data, například databáze či dokumenty, zatím co na discích HDD budou uložena data, která se mění málo nebo vůbec, například logy z palubních systémů nebo kamerové záznamy. Datové úložiště bude provozováno v naší lokální síti ve dvou různých technických místnostech vzdálených do 10 km. Obě technické místnosti budou propojeny dvěma na sobě nezávislými optickými trasami. Tím bude úložiště odolné proti výpadku jakékoliv jeho části i celé jedné

poloviny/lokality bez dopadu na provoz aplikací a dostupnost dat. Další technické parametry úložiště: komprese, deduplikace, rychlost propojení 32 Gbit/s, RAID režim s dvojnásobnou paritou a zrcadlením mezi nody clusteru, upgrade proveditelný za chodu a bez ztráty konektivity, certifikace na VMware HCL pro ESXi 7.0. Záruka 5 let garantovaná výrobce, servis v místě instalace, proaktivní monitorování systému s automatickou reakcí ze strany dodavatele/výrobce.

Mgr. Robert Bujok



s novými tiskárnami, které by měly být ekonomičtější, rychlejší a u některých lokalit budou doplněny o sešíváčku.

Věříme, že nové tiskové řešení nám bude spolehlivě sloužit i v dalším období a uživatelé budou spokojeni.

Pavel Renner

## Nové síťové tiskárny

Uběhla pětiletá lhůta pronájmu tiskového řešení a nastala doba obnovy stávajícího řešení. Bylo vypsáno poptávkové řízení, do kterého se přihlásilo několik firem. Na základě parametrů daných v poptávce jsme vybrali staronového dodavatele, firmu Z+M partner. Ještě do konce roku nasadí dodavatel do našeho podniku nové velkokapacitní tiskárny Kyocera TaskAlfa 3253ci výměnou za původní tiskárny Kyocera TaskAlfa 2551ci, které jsme měli v pronájmu pět let, a dozajista splnily naše očekávání, co se snížení nákladů na tisky týká. Pro sjednocení tiskových výstupů budou dále doplněny tiskárny i na nové lokality, a to na budově trolejbusů, známé jako zdravotní středisko, dále provozovně Vítkovická po rekonstrukci, na středisku údržby jízdních řádů a na odboru řízení tech-

nické dokumentace a revize. S novým tiskovým řešením bylo nutné provést upgrade stávajícího systému MyQ na nejnovější verzi, abychom předešli případným problémům s nasazením nových zařízení. Upgrade se odehrával v měsících září a října po etapách, jelikož jsme měnili verze z 6.0 na verzi 8, a upgrade databáze si vyžadoval jednotlivé kroky s testováním funkčnosti. Přejít na novou verzi MyQ jste mohli zaznamenat změnou vzhledu přihlašovací obrazovky a samotného menu pro výběr dané funkce. Menu bude v následujícím období doplněno o další dvě volby skenování strojově čitelných PDF, a to dlaždicemi OCR sken do emailu a OCR sken do složky.

Proces se podařil bez větších problémů zvládnout, a nyní se můžeme těšit na práci

## Do autobusu už jen bez schodů

Konečně jsme se dočkali a budeme mít 100 % autobusů nízkopodlažních. Autobusový vozový park se tak přidává k trolejbusovému, který je od roku 2018 taktéž zcela bezbariérový.

„Moderní vozový park je jedním z našich dlouhodobých cílů a jsem rád, že jsme v tomto směru dosáhli dalšího významného milníku, a můžeme našim cestujícím stále nabízet větší komfort při každodenním cestování,“ říká generální ředitel Daniel Morys. Stará vozidla nahradily nové 18metrové autobusy Solaris s pohonem na CNG, které si ihned našly své příznivce. Jsou nízkopodlažní, vybavené klimatizací v salónu pro cestující, USB konektory a samozřejmě Wi-Fi signálem.

Autobusová a trolejbusová část vozového parku je tedy momentálně 100% nízkopodlažní. Nyní nás čeká ještě přejímka několika desítek elektrobusesů. Na jaře 2021 bychom tak mohli být prvním dopravním podnikem v zemi, který z běžného provozu úplně vyřadí autobusy s naftovým pohonem.

### Konec „nafty“ se blíží

Do konce letošního roku bude ještě zařazeno do provozu 37 ks nových kloubových autobusů s pohonem na CNG. Jsou to naše dobře známé autobusy firmy Solaris. Je to námi dlouhodobě ověřená značka, která, jak doufáme, bude i nadále velmi dobře prezentovat náš podnik u našich cestujících. Autobus zůstal z pohledu řidiče totožný s předešlým modelem, jen s malými, ale líbivými úpravami na karosérii. Je vybaven kamerovým systémem v salonu a kolizními kamerami. Momentálně největší přidanou hodnotou



Na jaře 2021 můžeme být prvním dopravním podnikem, který z běžného provozu vyřadí autobusy na naftu

autobusu pro řidiče je v současné „covidové“ době oddělená kabina řidiče se samostatným vstupem, která našeho zaměstnance bezpečně ochrání od cestujících.

redakce, Václav Kupka

### Technická data vozidla:

Druh vozidla	městský autobus
Typ vozidla	Urbino 18
Tovární značka	Solaris
Objem motoru	8 880 cm³
Výkon motoru	235 kW/2 000 ot.min.
Emisní norma	EURO 6
Provozní hmotnost vozidla	17 170 kg
Největší tech. příp. hmotnost	30 000 kg
Nejvyšší rychlost	90 km



V sobotu 6. listopadu se na svou poslední cestu na lince č. 48 vydal autobus Karosa B 941E.1962, konkrétně vůz s evidenčním číslem 4285. Rozloučení s tímto legendárním typem vozidla proběhlo kvůli platným vládním omezením na běžné lince. Autobus byl od pátku označen cedulí, na které se loučil s ostravským provozem. Vůz bude nyní převeden do depozitáře historických vozidel.

## Udělej něco pro druhé!

Tyrkysová sbírka 2020 i letos jede Dopravní podnik Ostrava na pomoc místním neziskovkám.

„Denně jsme součástí tisíců životů. Vozíme milióny příběhů a rozhodli jsme se přinášet více radosti do těch méně veselých.“

Letošní rok není pro nikoho snadný. Také právě proto se Dopravní podnik Ostrava rozhodl pokračovat v tradici a ve spolupráci s KRÍDLENÍ nadačním fondem už potřetí vyjel na pomoc místním neziskovkám, které v tomto nelehkém období potřebují ještě více pomoci než kdykoliv předtím. Tyrkysová sbírka 2020 je jiná, nicméně právě to ji činí výjimečnou a vyzdvihuje naše odhodlání pomoci i v těžkých časech těm, kteří to potřebují. V letošním roce pomáháme šesti projektům, které jsou zaměřeny na pomoc seniorům,



rům, lidem s mentálním a zdravotním postižením, neslyšícím, dětem v předškolním věku s mentálním postižením, nebo speciální výcvik pejsků či vybudování bylinné zahrady. Všechny projekty najdete přehledně na našem webu [www.tyrkysovasbirka.cz](http://www.tyrkysovasbirka.cz).

**NEJSNADNĚJŠÍ ZPŮSOB JAK PROJEVIT NAŠE DOBRŮ V TYRKYSOVÉ SBÍRCE JE STÁHNOUT SI APKU MOJEDPO A KOUPIŤ SI TYRKYSOVOU JÍZDENKU.**

Tyrkysovou sbírku jsme i v letošním roce podpořili jízdou speciálního Okřídleného doubledeckeru, který vyjel v pátek 20. listopadu jako posilový spoj na linky č. 37, 48, 101 a 102.



Do Okřídleného sbírkového doubledeckeru zval cestující ke svezení i generální ředitel Daniel Morys



Finanční příspěvky našich cestujících dárců poputují letos na šest projektů pomoci potřebným

redakce

## Distanční ocenění milionářů

Vyhodnocení soutěže řidičů MHD v jízdě bez zaviněných dopravních nehod letos bohužel proběhlo z důvodu zavedených protikoronavirových opatření bez slavnostního setkání s vedením společnosti a odbory. Patnáct řidičů, kteří v soutěži překonali hranici 500 tisíc kilometrů, se tak muselo, na rozdíl od jiných let, tentokrát spokojit „jen“ se symbolickou plakétou, taškou dobrot do ruky a odměnou na účet.

Bez osobního setkání tedy alespoň touto cestou jménem celého vedení společnosti i obou odborových organizací blahopřeji k vynikajícímu pracovnímu výsledku i osobnímu úspěchu a děkuji za mimořádný přínos a příkladnou reprezentaci Dopravního podniku Ostrava.

500 tisíc kilometrů

Lubomír Klásek  
David Magdolen  
Antonín David  
David Myslikovjan  
Marek Špiřík

Zdeněk Surý  
Martin Šimeček  
Krzysztof Wójtowicz  
Ladislav Vigh

750 tisíc kilometrů

Oleg Laguta  
Petr Santoris  
Jiří Šilha  
Kamil Šindler

1 milion kilometrů

Libor Karásek  
Jaroslav Lojkásek

250 tisíc kilometrů

Velké uznání náleží také dalším třiatdvaceti řidičům, kteří dosáhli základní hodnocené hranice v soutěži překročením 250 tisíc kilometrů bez zaviněné dopravní nehody.

Aleš Hladký, Ivo Protivinský, Peter Ochman

## Podzimní projížďka Barborkou a Komárkem

V sobotu 10. října 2020 se uskutečnily projížďky historickými tramvaji z Hlavního nádraží či Hulváky až k Vysokým pecím. Na akci jsme vypravili zajímavé „kusy“ naší sbírky historických tramvají, a to Komárka (tramvajový motorový vůz č. 94) a Barborku (tramvajový motorový vůz č. 21), které si půjčovaly vlečný vůz. Trasy projížďek historickými tramvaji byly dvě, a to trasa A: Hlavní nádraží – Stodolní – Don Bosco – Dolní Vítkovice a zpět a trasa B: Hulváky – Mariánské náměstí – Krajský úřad – Don Bosco – Dolní Vítkovice a zpět.

redakce



## Krizový štáb

V souvislosti s druhou vlnou koronaviru byl dne 22. 10. 2020 v naší společnosti opětovně aktivován krizový štáb. Připomeňme si, že Krizový štáb Dopravního podniku Ostrava a.s. byl zřízen 12. 3. 2020, tedy v době, než vláda v souvislosti s prokázáním výskytu koronaviru (označovaného jako SARS CoV-2) vyhlásila na území České republiky nouzový stav z důvodu ohrožení zdraví, 11 dní poté, co byl v naší republice diagnostikován první pacient s touto nemocí a čtyři dny před tím, než se na základě rozhodnutí vlády poprvé sešel Ústřední krizový štáb ČR.

Hlavním úkolem krizového štábu, který se schází dle potřeb (aktuálně minimálně jednou týdně), je vytváření preventivních kroků proti šíření koronaviru a přijímání co možná nejrychlejších opatření, jejichž cílem je eliminace rizik a ochrana našich zaměstnanců

a cestujících.

Činnost krizového štábu, který je složen ze zástupců vedení společnosti, odborných útvarů a předsedů odborových organizací, spočívá v koordinaci společných činností, shromažďování a vyhodnocování důležitých informací, přípravy významnějších rozhodnutí, jejich následné uvádění do praxe a vyhodnocování jejich dopadů. Konkrétně se jedná o činnosti, kde krizový štáb implementuje do podmínek společnosti veškerá nařízení (vlády, ministerstva zdravotnictví, krajské hygienické stanice apod.). Dále na základě vyhodnocení dalších informací (např. nemocnost, karanténa, zjištěný přenos mezi zaměstnanci) okamžitě na ně reaguje a přijímá taková opatření, která eliminují přenos této nemoci.

Jedním z důležitých úkolů krizového štábu

bylo zajištění jak dostatečného množství ochranných pomůcek (roušky, respirátory, dezinfekce, nákup ozónových generátorů apod.), tak přijetí technických, provozních a personálních opatření za účelem zachování řádného chodu naší společnosti.

Nutno podotknout, že krizový štáb Dopravního podniku Ostrava a.s. úzce spolupracuje s Magistrátem města Ostravy a Krajskou hygienickou stanicí Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, s nimiž případná opatření konzultuje a informuje je o vývoji a opatřeních ve společnosti.

Na závěr bych chtěl dodat, že veškerá opatření krizového štábu by nebyla účinná bez vaší spolupráce, za což vám náleží nesmírný dík.

Mgr. Radim Pilch



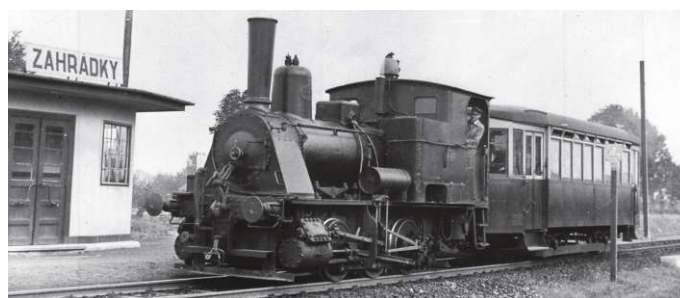
# Ostravská dopravní výročí v roce 2020

Městská hromadná doprava na Ostravsku, jejíž bohatá historie se začala psát před více než 126 lety, slavila nebo bude slavit v roce 2020 několik kulatých výročí. Podívejme se spolu na některá z nich.

Stalo se před 90 lety



26. dubna 1930 – dvěma autobusy Tatra 23/4 a jedním Praga NO byl zahájen pravidelný provoz autobusové dopravy Společnosti moravských místních drah na trase Masarykovo náměstí – Nová radnice – Chemická továrna s celodenním intervalem 30 minut.



5. října 1930 – byla zahájena osobní doprava na prvním 3,842 km dlouhém úseku místní dráhy Mariánské Hory – Brušperk do stanice Hrabová. Jednalo se o parní dráhu Vítkovických železáren k nové, tzv. „Jubilejní kolonii pro dělníky“, postavené v Hrabůvce ke stému výročí založení železáren. V roce 1934 byla elektrizována a následně v roce 1948 prodloužena do Hrabové-Ščučí. Provoz do Hrabové byl zastaven 29. srpna 1975.

Stalo se před 70 lety



5. listopadu 1950 – byla uvedena do provozu první část petřkovické Trať míru z Přívozu do výhybny Petřkovice, U Jana. Provoz na celém 9,322 km dlouhém úseku do Hlučína byl zahájen po dokončení elektrizace tratě ČSD mezi zastávkou Petřkovice dolů a stanicí Hlučín dne 29. prosince 1950. Poslední tramvaj odjela z Hlučína do Ostravy v brzkých ranních hodinách dne 1. prosince 1982.



1. prosince 1950 – byl zahájen provoz v nových autobusových garážích a dílnách na Sládkově ulici v Moravské Ostravě náhradou za nevyhovující dočasné prostory na Harantově ulici. Autobusová doprava tak získala tolik potřebné zázemí nutné pro svůj dynamický rozvoj. Provoz garáží byl ukončen 28. srpna 2005.

Stalo se před 60 lety



28. dubna 1960 - v 8:03 hodin odjela ze Smetanova náměstí přes most Miloše Sýkory do Bohumína poslední tramvajová souprava linky číslo 13. Tím se uzavřela 51letá historie provozu úzkorozchodky v moravské části města Ostravy. Již 1. května 1960 nahradila v tomto úseku tramvajovou dopravu nově zprovozněná trolejbusová trať.



2. července 1960 - přes několik zastavení stavby byl zahájen provoz ve 4. lodi nové tramvajové vozovny Poruba. Vlastní hala, jejíž konstrukci tvoří ocelový skelet s výplňovým zděvem z lícových cihel, má půdorys 108 x 135 metrů a je rozdělena na 4 lodi po 6 kolejích. Její původní kapacita byla 192 čtyřnápravových vozů řady T. Celá stavba nese prvky moderního funkcionalistického architektonického stylu, jehož spolutvůrcem byl architekt Miroslav Drofa.

Stalo se před 50 lety



1. září 1970 – byla uvedena do provozu nová, 2,7 km dlouhá, trolejbusová trať v Bohumínské ulici, která nahradila zrušenou úzkorozchodnou tramvaj a zajistila obsluhu sídliště Kamenec. Byla zde zavedena nová trolejbusová linka číslo 55 z Náměstí Republiky do Hrušova.



30. září 1970 – byla definitivně zrušena jednokolejná tramvajová trať v délce 4,0 km Svinov smyčka – Poruba. Tento traťový úsek, který byl původně součástí dráhy s parním pohonem Svinov – Kyjovice-Budišovice, byl zprovozněn v roce 1925 a následně v roce 1947 elektrizován. Od 3. listopadu 1969, kdy došlo k zastavení osobní dopravy, byla tato trať využívána výlučně nákladními vlaky DPMO.



Stalo se před 40 lety



10. března 1980 – DPMO zahájil výstavbou smyčky v Budišovicích-Kyjovicích celkovou rekonstrukci 8,8 km dlouhé jednokolejné tramvajové trati linky číslo 5. Tato komplexní oprava probíhala po etapách a zahrnovala drobné korekce trasy, celkovou výměnu svršku, trakčního vedení a vybudování nových nástupišť. Průběžný provoz na takto opravené trase byl vozy T3SUCS obnoven 17. listopadu 1991. Celou rekonstrukci ukončilo zprovoznění nové měnirny Dolní Lhota v roce 1994.



1. prosince 1980 – po letech stagnace došlo k opětovnému rozšíření trolejbusové sítě. Pro zajištění lepšího dopravního spojení sídliště Fifejdy s centrem města byla postavena druhá trolejbusová trať v délce 2,021 km vedená ulicemi Varenská a Novinářská. Obsluhu trasy zajišťují nové polokružní linky číslo 106 a 107.

Stalo se před 20 lety



29. března 2000 – vozový park Dopravního podniku Ostrava byl rozšířen o první autobus tovární značky Solaris. Jednalo se o patnáctimetrový třínápravový nízkopodlažní vůz Solaris Urbino 15 I, který byl zároveň prvním exportovaným autobusem Solaris do České republiky. V lednu 2016 byl tento vůz číslo 7601 převeden mezi historická vozidla DPO.



24. května 2000 - byly vyřazeny z evidenčního stavu poslední dva článkové autobusy Ikarus 280. Tyto dnes již legendární vozy maďarské výroby o délce 16,5 metru byly do Ostravy dodávány v letech 1977 až 1990 v celkovém počtu 102 kusů. Postupně nahradily na nejzatíženějších linkách jízdní soupravy autobusů Škoda 706 - MTZ a Jelcz MEX 272 E s přívěsy.

## "Roštování" v Zábřehu

V minulém čísle našeho Zpravodaje jsme vás informovali o zahájení prací na projektu pevné jízdní dráhy na ulici Výškovické (zkráceně PJD Výškovická) a zmínili jsme při tom specifika a přínosy použitých řešení, které co do rozsahu použití jsou a budou ojedinělé nejen v rámci Ostravy, ale také v rámci celé ČR.

Pro připomenutí uvedu pár zajímavých detailů, které jsou na této stavbě aplikovány. Jedná se o systém pevné jízdní dráhy, která je ale specifická tím, že není použita klasická železobetonová deska, nýbrž v části od ulice Pavlovovy po ulici Čujkovovu se jedná o monolitický železobetonový rošt a v úseku Čujkovova – Kino Luna bude konstrukce z prefabrikovaného roštu. Hlavním důvodem užití takového řešení, které bylo převzato ze západních zemí, je životaschopnost finální úpravy tramvajové trati v podobě travnatého povrchu v celé délce úseku mimo nástupiště.

Realizace stavby začala v září a dokončení, respektive znovuzavedení provozu došlo

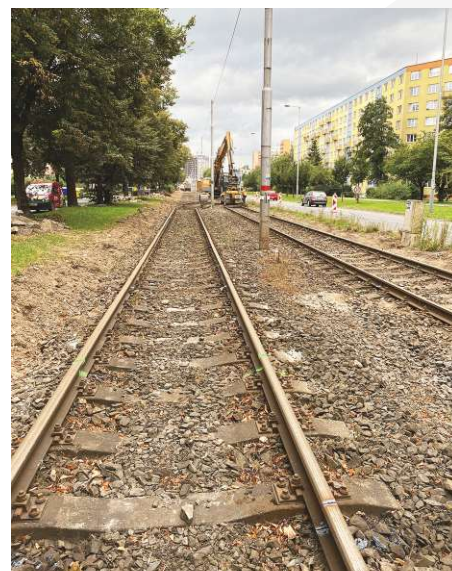
27. 11. 2020. Jak je patrné, tak jednotliví dodavatelé zvolili odlišnou konstrukci PJD. Získali jsme tím velice zajímavou zkušenost s oběma technologiemi, přičemž se prokázalo, že i přes finanční náročnost je technologie prefabrikátů do značné míry nezávislá na počasí, které v období výstavby nebylo příliš přívětivé. Zároveň se pokoušíme nabyté vědomosti uplatnit také v připravovaných realizacích pro příští rok u projektu PJD Opavská.

Bohužel závěrem musíme konstatovat také jednu negativní informaci a to, že vzhledem k počasí nebude možné letos instalovat travnaté koberce. Nejvhodnější klimatické podmínky pro jejich pokládku a bezproblémové zakořenění nové trávy již pominuly, a z tohoto důvodu jsme zatravnění odsunuli až na vegetační období roku příštího. Věříme však, že toto rozhodnutí se nám vyplatí, a v příštím roce dosáhneme kýženého vzhledu a přínosů, které zatravnění společně s novou konstrukcí tramvajové trati přinese.

Ing. Petr Holuša

Jiří Boháček

Fotografie: foto a sbírka Jiří Boháček, Ing. Rudolf Pavelek, Robert Kindl



Původní provedení úseku Pavlovova - Čujkovova



Původní provedení úseku Čujkovova – kino Luna



V části od ulice Čujkovova po Kino Luna je konstrukce z prefabrikovaného roštu



V části od ulice Pavlovovy po ulici Čujkovovu je instalován monolitický železobetonový rošt



## Liberecká tramvaj se brzy vrátí zpět na koleje pod Ještědem

„Udržujeme města v pohybu“ a navracíme starým vozům jejich původní lesk - i takto by se dal popsat postup prací při generální opravě dvou tramvají T3R.PLF pro dopravní podnik v Liberci. První z nich, s evidenčním číslem 45, získá svůj staronový vzhled i funkčnost ještě v prosinci.

V rámci generální opravy, která byla zahájena v srpnu, jsme kompletně rozebrali vozovou skříň tramvaje, provedli jsme kontrolu všech částí skeletu vozidla a všechny zkorodované části vyměnili. Po realizaci nového oplechování jsme aplikovali nový nátěr v barvách Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou. V současné fázi projektu máme tedy dokončenou opravu hrubé stavby vozu, vůz je nalakovaný a připravujeme instalaci nové kabeláže. Předtím, než se tramvaj vrátí zpět na koleje do města pod Ještědem (kde ji ještě čeká oprava podvozku), renovovaný vůz kompletně oživíme.



## Dokončujeme opravu tramvaje pro pražskou retrolinku

Koncem listopadu se do poslední fáze projektu přesunula renovace tramvaje T3 pražského dopravního podniku, která v Ekově prochází generální opravou vozové skříně. Vůz s evidenčním číslem 7269 znovu získá podobu, která odpovídá pražským tramvajím z 80. až 90. let.

Po dokončení montáže zbývá na seřizovací hale prověřit správnost zapojení všech prvků elektrické soustavy a provést finální nastavení vozu. Po návratu do Prahy bude tramvaj jezdit na nostalgické lince centrem našeho hlavního města. V generální opravě pro retrolinku máme ještě další vůz s číslem 8042, aktuální stav prací nespomeňte sledovat na našem facebooku.



Přední čelo a zadní část tramvaje T3, vpravo pult řidiče

## Vario LF: malá modernizace pokračuje



Vario LF v "novém kabátě"

V loňském roce jsme dokončili technické zhodnocení šesti nízkopodlažních novostaveb vozů T3 – tramvají Vario LF – pro Dopravní podnik Ostrava. Uspěli jsme také v novém výběrovém řízení DPO na realizaci veřejné zakázky a tzv. malou modernizací v Ekově procházejí další tři vozy tohoto typu.

Stejně jako u předchozích tramvají vybavíme pracoviště řidiče klimatizací, která nahradí původní ochlazovací zařízení. Klimatizaci dostane i salon pro cestující, kam navíc dodáme nová madla z nerezové oceli, a především USB nabíječky. Mobilní telefon si během jízdy budou moci dobít nejen cestující, ale USB nabíječka bude doplněna také do kabiny řidiče. Inovace dveřního systému spočívá ve výměně stávajících výklopných dveří, které řidičům komplikovaly výhled kolem vozu, za skládací (zalamovací). LED pásky umístěné na hraně křídla nových dveří upozorní cestující na jejich zavírání a otevírání. Při otevírání a po celou dobu, kdy jsou dveře otevřené, svítí zeleně, zavírání pak indikují červenou barvou. Okna budou nově uzamykatelná a upravíme stávající okapnice na střeše vozidla. Nový lak bude odpovídat barevnému schématu vozidel ostravského dopravního podniku. Technické zhodnocení dvou ze tří vozů Vario LF dokončíme ještě letos.



## Tyrkysové doubledeckery fičí o sto šest



Nadstavbu na podvozku autobusu Scania provedla španělská firma UNVI (Unidad de Vehículos Industriales) v Ourense.

V měsíci říjnu byly po dlouhém očekávání dodány dva dvoupatrové autobusy s obchodním označením Scania Unvi Urbis DD. Vozidla jsou zařazena pod správcovství střediska údržba autobusy Hranečník.

Nadstavbu na podvozku autobusu Scania byla provedena španělskou firmou UNVI (Unidad de Vehículos Industriales) v Ourense. Autobusy jsou poháněny motorem Scania

s označením Scania OC09 106 o výkonu 235 kW. Rozložení sedadel pro cestující - v horním patře 55 míst, v dolním patře 13 míst. Všechna místa v autobuse (až na jedno) jsou určena pro sedící cestující. Autobus je vybaven nájezdovou plošinou a místem pro jednoho vozičkáře nebo kočárek s jedním stojícím doprovodem.

Střeška je koncipována jako celopřehledná a je osazena plexiskly. K částečné ochraně cestujících proti slunečnímu záření je střeška polepena ochrannou fólií.

### Základní technické parametry:

- Celková délka - 12 300 mm
- Šířka - 2 550 mm
- Výška - 4 000 mm
- Motor – Scania OC09 106
- Palivo – stlačený zemní plyn (CNG)
- Objem plynových lahví - 1875 l
- Max. výkon - 235 / 1900 kW/ot.min-1
- Zdvihový objem motoru - 9291 cm3
- Převodovka - ZF ECOFLUID A LIFE 209, 6stupňová

Vozidla jsou vybavena všemi plnohodnotnými požitky pro cestující – wi-fi připojením, dobíjecími místy pro mobilní telefony, klimatizovaným prvním podlažím.

Novinkou, které tyto autobusy pro obsluhu vozidla přináší, je „autodetekce kontroly osvětlení“. Řidič po zmáčknutí tlačítka na přístrojové desce sám jednoduše ověří kontrolu osvětlení, a to tak že všechna světla na vozidle postupně problikávají. Vozidlo má vyhřívané čelní okno řidiče, včetně čelního okna v horním patře. Posledním prvkem, který stojí za zmínku, je tlačítko „děti“. Po příjezdu na zastávku a otevření dveří dojde k automatickému spuštění všech směrových světel. Ač se mnohým může zdát, že jsou to maličkosti, tak právě tyto nové prvky zlepšují bezpečnost provozu.

Cílem pořízení těchto netradičních autobusů je zatraktivnit cestování ostravskou hromadnou dopravou a cestujícím nabídnout nevšední zážitek, který je v české MHD ojedinělý. Po designové stránce jsou double deckery velmi povedené a náš „DRESS CODE“ jim velmi sluší.

Ing. Jiří Osmančík

## Tramvajový simulátor je chytrá investice

Dne 5. 11. 2020 byla do areálu tramvajové vozovny dovezena první část nového tramvajového simulátoru. Tramvajový simulátor je postaven na základně tramvajového vozu Stadler Tango NF2 a byl dodán švýcarskou firmou Stadler a polskou firmou Simfactor. Simulátor je konstruován se šesti stupni volnosti, a díky tomu dokáže věrně napodobit pohyb skutečné tramvaje. Simulátor je vybaven funkční reálnou kabinou, jakou známe z našich reálných tramvají Stadler s grafikou ve 4K rozlišení a prostorovým zvukem.

Simulátor pracuje s vizualizací ostravské tramvajové sítě, přičemž jako základ pro digitalizaci sloužily mapy a videozáznamy z kamery umístěné přímo na čele jedné z našich tramvají. Budovy a silnice jsou zpracovány ve velkém stupni vykreslení, což velmi umocňuje dojem skutečného projíždění Ostravou. Využití simulátoru je plánováno pro tramvajové kurzy, pravidelné školení řidičů, příp. pro přezkoušení řidičů tramvají, např. po dopravní nehodě z vlastní viny. Bezpečnostu spočívá jeho přednost hlavně v možnosti simulace podmínek a stavů, které se v reálném provozu při jízdě simulují velmi obtížně nebo je nelze nasimulovat vůbec. Jde například o simulaci různých povětrnostních podmínek, snížené viditelnosti nebo snížené adheze, poruchových stavů na traťových zařízeních,

jako je například neuzamčená výhybka, dále simulaci hustoty provozu, a s tím spojené např. náhlé vjetí silničního vozidla do průjezdného profilu tramvaje nebo simulaci různých poruchových stavů tramvajového vozu Stadler Tango NF2, a s tím spojené možnosti výcviku řidiče v řešení těchto stavů. Řidič tramvaje má tedy možnost zjistit, kde jsou aktuálně jeho reálné fyzické i psychické limity, a tímto výcvikem tyto limity zvýšit tak, aby v reálném provozu dokázal lépe předvídat situaci před sebou, uměl je rychleji a správně

vyhodnotit, a eliminovat tak počty mimořádných událostí a zdoluhavých zastavení provozu a výpadků spojů vlivem nastalých reálných poruch na tramvajovém voze Stadler Tango NF2.

Jsem přesvědčen, že s tímto novým výukovým nástrojem budeme spokojeni nejen my instruktoři, ale především řidiči tramvají, kteří mohou být lépe připraveni na každodenní stresové situace v reálném provozu.

Jan Koudelka



Simulátor pracuje s vizualizací ostravské tramvajové sítě pořízené z videozáznamu kamery umístěné na čele jedné z našich tramvají



Velín nového tramvajového simulátoru

## Naši jubilanti a dárci krve – myslíme na vás a děkujeme

Vzhledem k epidemiologické situaci způsobené nemocí COVID-19 se vedení společnosti rozhodlo zrušit letošní setkání jubilantů, tedy zaměstnanců, kteří v letošním roce již dosáhli nebo teprve dosáhnou svého významného pracovního jubilea, a dárců krve (ocenění za 10 a více odběrů krve či krevní plazmy). Jedná se o preventivní opatření, které má ochránit především zdraví našich zaměstnanců.

Bylo to pro nás velice těžké rozhodnutí, protože se vždy těšíme na setkání se našimi jubila-

nty a dárci, a stejně tak ze strany oceněných je o toto setkání velký zájem. I proto doufáme, že v brzké době dojde ke zlepšení situace, a toto setkání bude obnoveno se stejným zájmem a účastí jako doposud, a my budeme moci popřát osobně všechno jen to nejlepší všem, kterých se to týká. Ale i přes to, že se letos nemůžeme potkat osobně, o dárkový balíček naši zaměstnanci nepřijdou, všechny do jednoho rozvezeme a velice rádi předáme.

Mgr. Veronika Seidlerová



I letos jsme si pro naše jubilanty připravili dárkový balíček



## Jak simulátor do Ostravy dorazil...

Ve středu 13. září byla zahájena rekonstrukce části objektu bývalé kotelny v areálu porubské vozovny tramvají, ve kterém bude umístěn dlouho očekávaný tramvajový simulátor Stadler.

Stávající prostor bývalé kotelny byl nově rozdělen na dvě části. V jedné části zůstává prostor pro skladování materiálů střediska údržba tramvají Poruba, ve druhé, stavebně oddělené části, je vybudován prostor pro umístění simulátoru a pracoviště pro školitele/instruktorů, tzv. velín.

Stavební úpravy prostoru pro simulátor se dotkly jednak podlahy, která musela být vybourána a nahrazena novou, se zvýšenou únosností. Na novou podlahu byla položena keramická dlažba. Dále bylo provedeno sní-

žení stropu pomocí sádkovkartonové konstrukce, zateplené minerální vatou, byly osazeny výkonné klimatizační jednotky, byly provedeny rozvody vody a elektroinstalace, umělé osvětlení místnosti a výmalba.

V rámci úprav v budoucím velínu byly provedeny rovněž nová podlaha s keramickým povrchem, dále snížený strop, rozvody vody a elektroinstalace, klimatizační jednotky a vzduchotechnika zajišťující příjemné pracovní prostředí pro školitele/instruktorů. Jelikož je celý objekt bez oken, byly do velínu instalovány čtyři světlovody, které tam přivádějí alespoň částečně denní osvětlení, doplněné o osvětlení umělé. Místnost velínu je taktéž vybavena malou kuchyňskou linkou pro možnost uvaření kávy nebo čaje a umyvadlem.

Prostory velínu a simulátorové místnosti jsou od sebe stavebně odděleny stěnou, ve které je osazeno dvoukřídlé posuvné okno a dveře.

Ve čtvrtek 5. listopadu byl dovezen a nainstalován tramvajový simulátor Stadler, který nyní čeká na oživení. Hlavní vstupní prostor do objektu je řešen ocelovou stěnou z jáckových profilů vyplněných dřevaným plechem. Instalace této stěny byla pomyslnou tečkou za ukončením stavebních prací, které skončily 16. listopadu.

Věříme, že prostory nového tramvajového simulátoru, který je umístěn v areálu tramvajové vozovny Poruba, budou velkým přínosem pro vzdělávání řidičů tramvají, a to nejen díky příjemnému prostředí pro školitele i školené.

*Ing. Petr Holuša*



Instalace simulátoru



Po realizaci



Přístup k simulátoru



Před realizací

## Omezování dopravy ve druhé vlně pandemie

Tak jako na jaře, v době probíhající první vlny pandemie onemocnění COVID 19, i na podzim při druhé vlně jsme byli nuceni přistoupit k dočasněmu omezení provozu MHD. Důvody byly jednoznačné. Opětovně snížené počty přepravovaných cestujících ve spojích, a to především z důvodu zaváděných vládních opatření. Proto jsme od konce měsíce září postupně přistupovali k omezování provozu, viz níže. Uvedená opatření by měla zůstat v platnosti i v měsíci prosinci.

- Zastavení provozu na linkách 20, 90, 91, 92, 95, 96, 99, 109 a školních linkách.
- Zastavení vybrané spoje na autobusových linkách 37, 40, 44, 54, 57 a 58 a všechny školní spoje.
- Trolejbusové linky v provozu dle letních jízdních řádů.
- Omezení počtu spojů na linkách 8 a 10.
- Kapacitní omezení v pracovní dny na linkách 3, 4, 6, 7, 12, 22. V pátek v noci na nočních tramvajových spojích.
- Kapacitní omezení o víkendech na linkách 31, 37, 104 a NAD.

*Ing. Lukáš Meczner*

## Úplně nejvíc nejbližší centru

Na přelomu roku 2019 a 2020 se naše společnost, po zevrubném zvážení všech pozitivních a negativních stránek, rozhodla pro koupi areálu na bývalém ÚAN, který patří do té doby společnosti Arriva. Pro pořízení tohoto strategicky umístěného areálu rozhodla spousta faktorů, avšak ten nejdůležitější je samotná poloha v bezprostřední blízkosti centra města.

Areál jako takový tvoří jeden dvoupodlažní kancelářský objekt a plochy pro parkování až sedmi desítek autobusů. V současnosti je polovina objektu pronajímána společnosti Arriva. V druhé polovině objektu probíhá rekonstrukce vnitřních prostor tak, aby tyto vyhovovaly plánovanému přesunutí centrálního

dispečinku společně s dohledovým centrem, odboru bezpečnosti a oddělení IT technologie dopravy. K plánovanému přesunu dojde začátkem roku 2021, ještě před zahájením rekonstrukce podnikového ředitelství. Stání pro autobusy je v současné době z části využíváno DPO a z části pronajímáno externím společností.

Do budoucna, vzhledem k již zmíněné výhodné poloze areálu a plánovaným novým projektům, jako jsou rozvoj elektromobility, vodíkové mobility, BRT (bus rapid transit) a dalším, předpokládáme maximální využití všech i dnes pronajímaných kapacit tohoto areálu.

*Ing. Petr Holuša*



Stání pro autobusy je v současné době z části využíváno námi a z části pronajímáno externím společností



Součástí areálu je jeden dvoupodlažní kancelářský objekt



Průběh rekonstrukce



Původní interiéry



## Představení zaměstnanců DPO



### Tomáš Dvořák doprava tramvaje Poruba

**Na jaké lince jezdíte nejraději a proč?**

Ono se to pořád mění, protože se pořád mění jízdní řády. Teď se jezdí dobře na všech linkách. Nejradši teď asi 4, přijde mi taková nejpohodovější. Jezdím tady už jedenáct let a jezdí se mi tady dobře. Předtím jsem jezdil chvíli i v Praze. V porovnání s Prahou je to tady příjemnější.

**Jaký vztah máte k cestujícím, vzkázal byste jim něco?**

K lidem mám dobrý vztah, pokud jsou slušní. Během těch let už jsem zažil i nějaký ten malý konflikt, nic velkého. Vzkázal bych jim, ať jsou slušní.

**Čím jste chtěl být jako malý?**

Já jsem měl bujnou fantazii, takže jsem si hrál na všechno možné. Přes popeláře, traktoristu až po doktora. Ale nejvíc jsem chtěl být asi vojákem nebo policajtem.

**Jak trávíte svůj volný čas?**

Ono je hodně věcí, které dělám rád, ale abych něco vypíchl... rád čtu a poslouchám audioknihy, jedna z mých nejoblíbenějších je od Bulgakova Mistr a Markétka. Taky jsem vyučený stolař, mám svou stolařskou dílnu, takže se věnuju stolařině. Bydlím na baráku, takže si dělám věci domů. A do toho sport, teď nejvíc asi horská cyklistika.



### Lukáš Kraus doprava tramvaje Poruba

**Jakou linkou jezdíte nejraději a proč?**

Nejraději mám linku č. 8, protože se jede přes centrum města a pořád se něco děje. Na ní musí být člověk pořád ve střehu, a to mě baví.

**Jaký máte vztah k cestujícím a co byste jim případně vzkázal?**

Vzkázal bych jim, aby byli cestující k sobě vzájemně ohleduplnější.

**Čím jste chtěl být jako malý?**

No, žádné vysněné povolání jsem asi neměl. Chtěl jsem být asi kuchařem, což jsem vlastně potom i dříve dělal. Kvůli podmínkám tady v Ostravě jsem ale nakonec začal řídit. V Ostravě se kuchař moc dobře neužívá a Dopravní podnik nabízí, teda alespoň pro mě, výborné podmínky.

**Co rád děláte ve svém volném čase?**

Rád jezdím na kole a rád chodím na výšlapky na hory tady v okolí, v Moravskoslezském kraji. Muziku rád poslouchám elektronickou, z filmů mám nejraději asi dokumenty, a to historické.



### Gabriela Hrnčířová doprava tramvaje Poruba

**Na jaké lince jezdíte nejraději a proč?**

Nejraději mám linky 17, 7 a 1, tu jižní část města. Odtud pocházím, a tak se mi tam hezky jezdí.

**Jaký vztah máte k cestujícím, vzkázal byste jim něco?**

Tak většinou jsem zavřená v kabině, i kvůli bezpečí, takže je to normálně v klidu.

Vzkázala bych jim, ať jsou tolerantní a ať jsou včas na zastávkách, aby nemuseli dobíhat. I pro své bezpečí. Jinak snad jen ať s námi jezdí, protože my jezdíme pro ně.

**Čím jste chtěla být jako malá?**

Původně jsem chtěla být učitelkou, proto jsem vystudovala i gympl. Pak jsem ale byla doma s dětmi. Chvilí jsem dělala v oděvním podniku, takže úplně mimo obor. Pak se mi líbilo, když tady začal jezdit manžel, takže jsem po poslední mateřské nastoupila sem a zůstala jsem tady. A doufám, že tady vydržím.

**Jak trávíte svůj volný čas?**

Děti už jsou samostatné, takže se s manželem věnujeme cyklistice. Letos máme najeto skoro 5 000 kilometrů. Hlavně tedy jezdíme na kole, v zimě na lyže, chodíme na procházky, k vodě i na dovolené k moři. Máme sedavé zaměstnání, takže spíš aktivní odpočinek. S manželem jsme rockoví, chodíme na koncerty a festivaly, ale letos tedy ne, to jsme stihli jenom jeden. Nejmladší syn hraje v kapele na basu, tak chodíme i na jeho koncerty.

## Prolongujeme

Zaměstnanecké jízdní výhody MHD zaměstnanců, důchodců a jejich rodinných příslušníků pro rok 2021 můžete prolongovat při návštěvě prodejen jízdních dokladů nebo jednodušeji prostřednictvím e-shopu. Prolongace jízdních výhod MHD – rodinných příslušníků zaměstnance/důchodce, tj. žáků a studentů

od 15 let do dovršení věku 26 let, byly zahájeny dne 1. 8. 2020. Prolongace jízdních výhod MHD pro ostatní oprávněné držitele byly zahájeny dne 1. 11. 2020. Časovou jízdenku dlouhodobou lze rodinnému příslušníkovi poskytnout až po poskytnutí časové jízdenky dlouhodobé zaměstnanci/důchodci.

Zaměstnanec/důchodce, popř. rodinný příslušník si k prolongaci přinese funkční ODISku. Jízdenka platí jen na linkách, které provozuje Dopravní podnik Ostrava a.s.

*odbor lidské zdroje*



## Pochvaly

- Cestující pochválila paní Pavlínou Bémovou, řidičku střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, za její duchapřítomnost a pohotové reakce, díky kterým předešla dopravní nehodě.
- Pan Zbyněk Popovský, řidič střediska doprava tramvaje Poruba, byl cestujícím pochválen za zvládnutí komunikace s cestujícími při poruše tramvaje, za rychlé informování o situaci, rady o náhradní trase a za skvělý smysl pro humor.
- Řidička střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, paní Lenka Rožáková, byla cestujícím pochválena za vyčkání na cestující.
- Za vrácení peněženky byl oceněn pan Martin Šindelář, řidič střediska doprava autobusy Poruba.
- Pan řidič Radim Křupka, ze střediska doprava autobusy Hranečnick, byl pochválen za vzornou reprezentaci naší společnosti a snahu o vyrovnání vzniklého zpoždění.
- Cestující poděkoval panu Kamilovi Bayerovi, řidiči střediska doprava autobusy Poruba, za jeho přístup a profesionalitu při výkonu práce.
- Paní Kateřina Vrabcová a Gabriela Biolková, pracovnice prodejny jízdních dokladů, byly pochváleny zákazníkem za jejich profesionální přístup a ochotu pomoci.
- Za dobrou techniku jízdy a laskavé a vstřícné chování byla pochválena paní Dana Slezáková, řidička střediska doprava trolejbusy.
- Pánové Vilém Janeček a Robert Maszjar, asistenti přepravy, byly pochváleny cestujícím za jejich profesionální přístup a za pomoc anglicky mluvícímu cizinci se zakoupením jízdenky přes mobilní telefon.
- Cestující poděkoval panu Jaroslavovi Válkovi, řidiči střediska doprava autobusy Poruba, za nalezení mobilního telefonu a jeho předání majitelce.
- Řidič střediska doprava autobusy Hranečnick, pan Petr Grecula, byl pochválen za profesionalitu a ohleduplnost ke starším cestujícím.
- Za vyčkání na dojíždějící cestující a příjemnou techniku jízdy byl pochválen pan Lukáš Šitko, řidič střediska doprava autobusy Hranečnick.
- Cestující pochválil lidský přístup pana Tomáše Trčky, řidiče střediska doprava autobusy Hranečnick.
- Pan Lumír Cyrus, řidič střediska doprava tramvaje Poruba, byl cestujícím pochválen za nekompromisní přístup k cestujícím porušující smluvní přepravní podmínky.
- Za vstřícný přístup poděkoval cestující panu Tiborovi Prelovskému, řidiči střediska doprava tramvaje Poruba.

## Žijeme na sociálních sítích

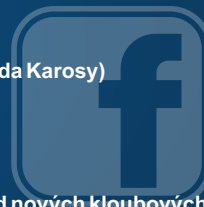
### Instagram

danek\_lidak: Dneska jsem měl to štěstí ráno (Poslední jízda Karosy)  
adam\_allonsy12: 🍷🍷 (Doubledeckery)  
matesmaterphoto: ❤️ (Doubledeckery)  
cenda26: 🍷 (Doubledeckery)  
petr\_neuverth: Včera jsem jeden viděl, vypadají skvěle (Výjezd nových kloubových autobusů)



### Facebook

Danuše Onderková: Karosy byly dobré autobusy, ale i dobrý člověk si zaslouží odpočinout od práce... (Poslední jízda Karosy)  
Zdenek Smelik: Jsou pěkné, viděl jsem je při odstavování na Hranečnicku (Doubledeckery)  
Honzík Tango Kurka: Unikát v Ostravě (Doubledeckery)  
Tereza Lišková: Už se těšíme, až se s dcerami svezeme 🍷 (Doubledeckery)  
Petr Haas: Včera jsem s nimi jel na lince 44 z Kubánské do Teska Třebovice a pěkný bus a příjemný pan řidič (Výjezd nových kloubových autobusů)  
Miroslav Kolář: Krásná fotografie v krásném dni ❤️ (Oli fotí)  
Janka Kralovic: Obdivuji ty, kteří s takovým dlouhánem jezdí, kór v některých mini zatačkách 🍷🍷🍷 (Výjezd nových kloubových autobusů)  
Pavel Pawlyk: Dnes jsem ho viděl ráno jet směrem na Výškovice a měl vnitřní osvětlení v modré barvě... Vypadalo to luxusně (Výjezd nových kloubových autobusů)  
RiJanna Padědová: Tak to už se těším, budu mezi prvníma, doufám 🍷🍷🍷  
Iveta Slívová: Jsem ráda za takové řidiče, Jani jsi skvělá ❤️ (Řidička Jana Panochová)



## Dobroty pro Tyrkysovou sbírku Košíčky s mascarpone a ovocem

Dezerty s mascarpone se v současné době těší velké oblibě. Ani na akci „Dobroty pro Tyrkysovou sbírku“ tomu nebylo jinak. Pojďme si teď společně připravit osvěžující košíčky s mascarpone a ovocem podle receptu kolegyně Dagmar.

### Ingredience:

#### Na těsto:

230 g hladké mouky  
100 g moučkového cukru  
120 g másla  
3 žloutky

#### Na krém:

250 g mascarpone  
1 šlehačka  
moučkový cukr dle chuti  
ovoce na ozdobení (čerstvé nebo kompotované)

#### Na přeliv:

1 balíček Dr. Oetker Dort-želé červené  
cukr na ochucení

### Postup:

Z mouky, cukru, másla a žloutků vypracujeme těsto, které necháme ztuhnout v lednici. Formičky na košíčky vyplníme rovnoměrně těstem. Uprostřed vždy ponecháme důlek, aby je po upečení bylo možné naplnit krémem a ovocem. Formičky není nutné vymazávat. Pečeme v předem vyhřáté troubě na 175 °C, dokud okraje nezrůžoví. Košíčky ještě za tepla vyklepeme z formiček a necháme vychladnout. Krém si připravíme smícháním vyšlehané šlehačky s mascarpone a cukrem. Košíčky naplníme pomocí cukrářského sáčku krémem, ozdobíme ovocem a necháme v lednici ztuhnout. Nakonec je zlehka přelijeme želatinou, kterou si připravíme podle návodu na balíčku.





## Tisk o nás

### DOPRAVA

## Ostravská novinka má lákat turisty

**OSTRAVA** Ostrava včera představila dva nové patrové autobusy. Jezdit mají na lince 78 mezi Porubou a průmyslovou zónou v Hrabové od začátku listopadu. V letní sezoně je pak Dopravní podnik Ostrava (DPO) nasadí na speciální turistickou linku č. 88, která spojí Dolní oblast Vítkovic a ostravskou zoologickou zahradu, uvedla včera mluvčí DPO Karolína Hřivnáč Ryčková. Autobusy Scania mají pohon na zemní plyn, jsou dlouhé 12,3 a vysoké čtyři metry. Vybaveny jsou klimatizací, wi-fi, kamerovým systémem či USB konektory. **čtk** **FOTO ČTK**



LIDOVÉ NOVINA PRAHA, 10. 10. 2020/ str. 8

## Město brázdily historické tramvaje

V sobotu ostravskou dopravu ovládly dobové tramvaje. Po kolejích se proháněly tramvaje motorový vůz s číslem 21 Barborka, který byl uveden do provozu už v roce 1922 a jezdil dlouhých dvacátýřet let, a vůz číslo 94 Komárek, jenž vozil Ostravany mezi roky 1951 a 1975. Vyhliďkové jízdy směřovaly v pěti časových termínech po dvou trasách k vítkovickým vysokým pecím. Lidé se mohli svezet z Hlavního nádraží přes zastávky Stodolní a Don Bosco do Dolních Vítkovic a zpět, nebo z Hulváků přes stanice Mariánské náměstí, Kráský úřad a Don Bosco do Dolních Vítkovic a zpět. Akce využily desítek zájemců. Ostravský dopravní podnik i takto letos slaví dvě kulatá výročí. Už sedesát let je v provozu tramvajová vozovna v Porubě a 90 let vozí cestující po Ostravě autobusy. (žah) **Foto: Adolf Horsinka**



MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK, 12. 10. 2020/ str. 13

## Ostravské doubledeckery od listopadu

Pavel Karban

Už 1. listopadu vyrazí ostravské doubledeckery do akce. Jezdit budou v pracovní dny na lince 78 spojující Ostravu-Porubu s průmyslovou zónou Hrabová. Od května 2021 pak budou navíc o víkendech a svátek

Ostravské doubledeckery jsou zhruba o 30 centimetrů nižší než anglické

Daniel Morys, generální ředitel

cích brázdí město na zcela nové turistické lince 88, která spojí Dolní oblast Vítkovic se zoologickou zahradou. Za dva patrové autobusy zaplatí Dopravní podnik Ostrava (DPO) 28,6 milionu korun.

Nejhezčí pohled na svět

„Je to určitě unikátní záležitost, věřím, že udělá radost nejen lidem z Ostravy, ale všem, kteří Ostravu navštíví“, poukázal generální ředitel DPO Daniel Morys při první zkoušební jízdě.

Ostravské doubledeckery



Prvním městem v Česku, které zažilo od MHD patrové autobusy, bude Ostrava. Doubledeckery budou jezdit na dvou linkách.

připomínají klasické anglické dvoupatrové autobusy, jsou však užspolebnější. Ostravě jsou,“ prozradil Morys a dodal, niže, aby projely pod všemi překážkami, které ve městě

V horním patře je 55 míst k sezení, v dolním 13.

Doubledeckery disponují klimatizací, wi-fi připojením, kamerovým systémem i USB konektory. Mají modrou barvu, po stranách jsou na nich vyobrazena zajímavá a známá místa moravskoslezské metropole.

„Věřím, že se stanou součástí ostravské DNA.“ řekl generální ředitel, který za největší zážitek při jízdě doubledeckerem považuje pohled přes prosklenou střešku z horního patra. „Někdo kdysi řekl, že nejlepší pohled na svět je ze hříbtu koně. V Ostravě teď můžeme říkat, že z horního patra doubledekeru,“ smál se.

**Problém budou stromy**

Podle vedoucího dopravy DPO Martina Chlebova není ovládání doubledeckerů složité. „Musí se dávat pozor samozřejmě na výšku. Asi největší problém budou stromy, do zářezů se musí trochu opatrněji, než člověk zvládne, kolik si může dovolit. A také je potřeba přemýšlet při plánování trasy. Pokud se tohle vytyčí, tak to bude pro cestující zážitek,“ popsal a doplnil, že rychlost je omezená na 80 kilometrů v hodině.

MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK, 18. 10. 2020/ str. 11

## Tratě zelenají. V kolejích teď nově rostou travalky

**OSTRAVA** Tramvajová trať v ulici Dr. Martinka v Ostravě-Hrabůvce zezelenala. Mezi kolejemi roste pět druhů rozchodníků, jde o dubnaté travalky s oblíbenou používání na lemy záhonů či skalky. A předpěstované rozchodníkové nebo travnaté koberec pokryjí i další kolejiště.

Město ve spolupráci s Dopravním podnikem Ostrava (DPO) zahájilo postupnou modernizaci a estetizaci tramvajových tratí včetně zavádění nových technologií po vzoru velkých měst západní Evropy, uvedla mluvčí ostravského magistrátu Andrea Vojkovská.

Cílem je zatraktivnit hromadnou dopravu tak, aby ji lidé preferovali před používáním osobních aut. „Oželenění lokality zvyšuje komfort přepravy, snižuje hluk, snižuje i prašnost tratí a její oživení pozitivně ovlivňuje okolní veřejný prostor. Vegetace dokáže zadržet vodu a v horkých dnech tak snižuje teplotu zářezů a přispívá k lepšímu mikroklimatu,“ vysvětlila přínos zeleně v kolejích investiční náměstky primátora Zuzana Bajgarová.

První zelenou trať v Ostravě se stal v roce 2017 úsek mezi Frydlantským mostem a Novou Karolinou. Uplynulý pátek skončila úprava tramvajové tratě v ulici Dr. Martinka za 9,2 milionu korun. Vegetace pokrývá téměř 700 metrů stávajícího kolejového svršku.

Od poloviny září se obdobným způsobem modernizují dva navazující úseky tramvajových tratí ve výškovické ulici v Zábřehu. Hotové budou koncem měsíce. Příští rok město plánuje opravu tratě v Opavské ulici v Porubě. A časem se mají zatekat také úseky v ulicích Pavlovově a Zábřehu a Hlučinské v Přívoce.

Zatím má většina tramvajových tratí ve městě otevřený svršek. Ostrava to však chce změnit. Otevřený svršek by měly zůstat jen v nezastavěných částech. „Způsob modernizace tratí a zakrytí jízdní dráhy budeme volit podle charakteru území. Pro lokality s množstvím propojení a pohyb pěších budeme navrhovat spíše pevný povrch. Pro delší neprostopustné úseky chceme využít zatravnění,“ říká Bajgarová. (les)

PRÁVO, STŘ. A VÝCHODNÍ MORAVA, 12. 10. 2020/ str. 15

## Cestující ušetří

Zkrácení front v prodejnách Dopravního podniku Ostrava (DPO) a upozornění cestujících na nový e-shop na adrese [www.dpo.cz/eshop](http://www.dpo.cz/eshop). To jsou dva hlavní důvody, kvůli kterým se DPO rozhodl zvýhodnit platby jízdného přes internet. Rozdíl oproti nákupu v kamenné prodejně má být od ledna v řádech desítek korun. Nový e-shop s sebou přinese přehlednější registraci a správu karet (běžných platebních karet, ODISek i kreditních jízdenek), správu profilů, zakoupení dlouhodobých jízdenek nebo kreditu, správu jednotlivých jízd i ostatní služby jako například objednání ODISek nebo platbu pokut. **(plk)**

PRÁVO, ST. A VÝCHODNÍ MORAVA, 12. 11. 2020/ str. 22



V autobusu: „Chlapče, uvolni místo panu z akváriem!“ „A kde máte to akvárium?“ (dokončení v tajence)						PORAZIT	DOPRAVNÍ PROSTRÉ- DEK	STRÍDAVÝ PROUD (ZKR.)	POBLÍŽ	LEM	NÁZEV PÍSMENE X	ZÁPOR	STARÁ OBUV	ALKALOID OPIA	ERB
POMŮCKA: AMBAS, AMBO, AOULA, KRAMPÁ, ODALISKA	SLEZSKÉ DIVADLO (ZKR.)	EVROPSKÁ UNIE (ZKR.)	1. DÍL TAJENKY	ŽENSKÉ JMÉNO	DRUH HRANÉ- NĚHO REŽNIA ŽITO (ZAST.)	SEVERO- VÝCHOD (ZKR.)	SOUHLAS				ANGL. INKOUST			CHEM. ZN. OLOVA	
						ULOMENÁ VĚTEV	NECHT				MENŠÍ DŘEVINA			INIC. ZPĚVAČKY LANGEROVÉ KOSTRY HLAV	
STUDENÝ VÍTR								TRIKOT				FRAN- COVKA			
								FYZICKÁ SCHRÁNKA LIDÍ				VÝHRA NA DVĚ ČÍSLA			
DVOJITÁ ČOČKA							2. DÍL TAJENKY								
							MOŘSKÝ KORYŠ								
	OHON	BITVA				PODÍVEJ				ŠVEDSKÁ HUDEBNÍ SKUPINA				NÁZEV ZNAČKY DUSÍKU	
						MPZ KYPRU				ÚTOČNÍK				GRAHY KÁMEN	
ŠVEDSKÝ HEREC A REŽISÉR						CHEM. ZN. MĚDI		DIRY NA PUNČOSE			UNIVERZITA OBRANY (ZKR.)		100 M2		RAŠELINNÉ BAHNO
						PAPATI		OPILY			KANCELÁŘ- SKÁ ZKRATKA		JAPONSKÝ STÁVKA		
STŘEDO- VĚKA ORGANI- ZACE ŘEMESLNÍKŮ				CHVALO- ZPĚV	MĚSTO V BELGII			MLÁDENEC (NÁREČNĚ)						ANGL. UPROSTŘED KAMENNÁ DESKA S NAPISEM	
								ZURČET							
1. MAROCKÝ VEREJNO- PRÁVNÍ TEL. KANÁL = AL						JEDNA (PŘI POCHODU)			HEYERDAH- LOVO PLAVIDLO OSLOVENÍ PŘI VYKÁNÍ		NÁRKY				
						TESLOVY INICIÁLY					PEŘEJ				
SVĚTOVÝ POHAR (ZKR.)			KÓD OMÁNU	PÍSMENO RECKÉ ABECEDY				DRÍVE (ZAST.)			BYVALÁ JEDNOTKA AKTIVITY DOMÁCKÝ EDUARD			KÓD LETIŠTĚ BYKOVO	TIBETSKÝ SKOT
								KŘÍK							
	PRIMÁT			3. DÍL TAJENKY											
JÍST SLADKOSTI	ZNAČKA MOTO- CYKLŮ					ZNAČKA EL. SPOTŘE- BIČŮ			HAREMOVÁ OTROKYNĚ						
STAVĚTI Z CIHEL						SKUČET			PÁDLO NA DIVOKOU VODU				TÍM ZPŮSOBEM		

## Pracovní jubilea v DP Ostrava

Příjmení a jméno	Druh výročí	Datum výročí	Útvar
Gíkov Petr	25	18. 9. 2020	DTP
Hisem Lubomír	25	18. 9. 2020	DTO
Kypast Jiří	25	18. 9. 2020	DAH
Mach Jiří	25	18. 9. 2020	DTO
Chlán René	25	1. 10. 2020	TAP
Pulcer Martin	25	12. 10. 2020	DTR
Kaňa Zdeněk	30	1. 9. 2020	DTR
Kilarová Jana	30	1. 9. 2020	TTR
Prokeš Jan	35	1. 9. 2020	DDD
Vávrová Hana	35	1. 9. 2020	TDR
Hedáňková Iveta	35	5. 9. 2020	RMU