

Zpravodaj

1/2021 Dopravního podniku Ostrava

**MHDčko bez obav
#máme
#vás
#rádi**

více na straně 5

Obsah

Úvodní slovo generálního ředitele	2
E-shop láká stále více zákazníků	2
40 miliónů do našich mezd	2
Křišťálový pantograf	2
Optimalizace autobusového	3
a trolejbusového provozu	
Tyrkysová sbírka: DPO pomáhá i v roce 2020	3
Nový seriál: O našich linkách - Linka č. 8	3
Ředitelství DPO: Rekonstrukce zahájena	4
MyTeam: Novinky	4
Komunikace dispečink-vozidlo nově přes 4G	4
Svozová apka v mobilu již brzy!	5
MHDčko bez obav	5
Posila odboru legislativa a kontrola	5
Jezdíme tam, kde nás chtějí	5

Chytře proti požárům	6
Padám, padáš, padáme...	6
V čem je Stadler bezpečnější?	7
Hlavní investice 2020	8-9
Renovace informačního displeje	9
na vozidlech ASTRA	
Ekova Electric informuje	10
Bouráme méně, ale škody jsou vyšší. Proč?	11
Hranečník: Nová diagnostika a měření emisí	11
Střechou na trolejbusích už teplo neutěče	12
24hodinová jízdenka z jízdenkomatu	12
A je tam i klimatizace	12
Představení zaměstnanců DPO	13
Nové stejnokroje v lepší kvalitě	13
Pochvaly	14
Žijeme na sociálních sítích	14
Recept	14
Tisk o nás	15
Pro zasmání / k zamyšlení	15

Nový seriál:

O našich linkách

Linka č. 8 - tramvajová

**Od „pendlu“ po pátešní
tramvajovou linku**

více na straně 3

OSTRAVA!!!

Úvodní slovo generálního ředitele

Vážené kolegyně a kolegové, ještě jednou vám přeji všechno nejlepší do nového roku a věřím, že jste do něj všichni vstoupili tou správnou nohou. Jsem nesmírně rád, že vám zde na tomto místě mohu oznámit jednu velmi důležitou zprávu. Jednou z hlavních událostí letošního roku bude navzdory covidu to, že dosáhneme kýženého a odvážného milníku, kterým je naše ostravská MHD bez dieselových autobusů. Je to fakt, který má rozhodně celostátní význam, protože budeme určitě inspirovat ostatní MHD v České republice. Je to nejen naše další prvenství, ale i důkaz toho, že náš dopravní podnik patří mezi nejmodernější v zemi. Možná je to i jedna z mála pozitivních zpráv mezi všemi těmi negativními. Jsem hrdý na to, že tímto milníkem také plníme slib, který jsme si dali v roce 2017. Je to taky důkaz a výsledek

skvělé spolupráce s městem Ostravou a jsem rád, že i důkaz toho, že klademe maximální důraz na starost a péči nejen o naše cestující, kteří s námi jezdí, ale o všechny obyvatele Ostravy, protože oni všichni jsou vystaveni znečišťovanému ovzduší. Mám dobrý pocit z toho, že naši MHD jeho stavu spíše prospíváme.

Ostrava bez dieselu je pro mě osobně také synonymem odvahy, ohleduplnosti a respektu k okolnímu světu a synonymem víry, že jsme schopni dělat věci po svém a jinak. Děkuji za to všem a možná nejen těm, kteří se podílejí na plnění tohoto důležitého cíle. Jsem rád, že u toho můžu s vámi být. Stejně rád bych s vámi chtěl dobýt další milníky, abychom nejen naši veřejnou dopravu v Ostravě, ale i náš život dělali lepším.

Váš Daniel Morys



E-shop láká stále více zákazníků

Rok 2020 byl pro nás v mnoha oblastech bezprecedentní a tržby z jízdného nebyly výjimkou. Na konci roku jsme spočítali ztráty z jízdného oproti plánu ve výši -124 mil. Kč. V důsledku dopadu COVID pandemie je zřejmé, že markantní výpadek v tržbách z jízdného způsobený propadem cestujících se nám nevyhne ani v roce 2021 a s velkou pravděpodobností ani v roce 2022. K tomuto výpadku v příjmech se přidává také potřeba úspor veřejných prostředků na straně objednatelů dopravy. Jednou z možností, jak výnosovou stranu ekonomiky podniku vylepšit, je zodpovědné zvýšení jízdného. V minulých letech jsme svým pokrokovým přístupem v elektronickém odbavení cestujících určovali trend v rámci republiky. Tohoto „náskoku“ se chceme držet, a proto při nastolení otázky, v jaké formě navýšit ceny jízdného, byl směr jasně daný. Klást ještě větší důraz na námi preferovanou formu prodeje jízdného bezobslužným způsobem, elektronicky přes e-shop. Hlavní změnou v Tarifu 2021 tedy bylo zavedení dvojích cen dlouhodobých časových jízdenek, přičemž při prodeji přes e-shop jsme ceny téměř nezvýšili, ale prodej přes prodejny je zatížen 50korunovým navýšením cen. Obdobný trend v podobě cenové zvýhodnění bezobslužného elektronického prodeje oproti konvenčnímu prodeji s obsluhou na přepážce je v jiných oblastech služeb zcela běžný (např. oblíbené elektronické ban-

kovnictví). Tento krok zároveň zajišťuje snížení četnosti zákazníků prodejen, což ve svém důsledku přináší snížení administrativní náročnosti procesu prodeje jízdného. V dnešní době je pak i významnou ochranou proti nákaze COVID. Jedná se o další z řady opatření, které motivují naše cestující přemýšlet a chovat se „on-line“.

Dnes, jen pár týdnů po zavedení nového tarifu, můžeme tento počín označit za úspěšný, a to i přesto že díky pokračujícímu úbytku cestujících zaznamenáváme nadále propad prodeje (bezkontaktní platby ve vozech, SMS jízdenky, prodeje dlouhodobého časového jízdného na prodejnách atd.). V prvních lednových týdnech klesly prodeje meziročně na cca 25 – 55 %, podle konkrétní formy prodeje, přičemž prodeje dlouhodobého časového jízdného na prodejnách zaznamenávají největší meziroční propad. Jinak je tomu ovšem u bezobslužného prodeje dlouhodobého časového jízdného prostřednictvím e-shopu. To je jediný distribuční kanál, který v meziročním srovnání téměř neklesá (zanedbatelný pokles o cca 1 %). Je zřejmé, že významná skupina cestujících se nově rozhodla pořídit si jízdné přes e-shop a nikoliv na prodejně. Aktuální výsledky vypovídají o ochotě a bezproblémovosti cestujících přijmout náš jednoznačný apel k podpoře on-line prodeje a utvrzují nás o správnosti tohoto opatření.

Ing. Michal Scholz

40 miliónů do našich mezd

Od 1. ledna 2021 dochází k navýšení mezd, a to podle platné Kolektivní smlouvy. Základní tarifní mzda se zvedá plošně všem zaměstnancům o 6,20 Kč na hodinu. Celkové mzdové náklady letošního roku se tak zvednou o 40 miliónů za celý Dopravní podnik Ostrava.

Mgr. Veronika Seidlerová



Křišťálový pantograf

Připravujeme 4. ročník ceny generálního ředitele Dopravního podniku Ostrava a. s.

Náš generální ředitel každoročně uděluje ocenění „Křišťálový pantograf“ jednomu či skupině zaměstnanců, kteří v uplynulém kalendářním roce dosáhli mimořádného pracovního výkonu, projevíli výjimečný lidský přístup, osobní statečnost nebo morální postoj s výrazným přínosem pro Dopravní podnik Ostrava nebo společnost.

Nyní připravujeme představení všech nominovaných zaměstnanců ve speciální příloze tištěného Zpravodaje a na intranetu. Poté hlasováním vyberete nejsilnější příběhy, ze kterých generální ředitel společnosti vybere jeden, který ocení „Křišťálovým pantografem“.

Cena Křišťálový pantograf je vyrobena z železnobrodského skla, které je vybroušeno

a vyleštěno do tvaru kvádra 100 x 100 x 200 mm. Uvnitř skla je speciální laserovou technikou zobrazen trojrozměrný motiv tramvajového pantografu. Téměř 5 kg těžký kvádř je uložen v luxusním polstrovaném boxu s logem ocenění. Součástí ocenění je také památný list.

Kdo již ocenění Křišťálový pantograf získal?

Historicky prvním oceněným se stal pan řidič tramvaje pan Vladimír Kuruc, který v srpnu 2017 zasáhl do hádky ve voze a svým jednáním zřejmě zabránil vážným následkům z fyzického napadení ženy. V roce 2018 získal Křišťálový pantograf řidič autobusu pan Martin Šmíd, který bez váhání pomohl ženě, kterou na přechodu pro chodce srazila dodávka. Dále byla oceněna dvojice paní Pavla Filipovská a pan David Magdolen, kteří se

v září 2019 zúčastnili dovednostní mezinárodní soutěže řidičů tramvají v Brně, odkud dovezli zlaté medaile.

Ing. Karolína Hřivnáč Rycková



Vítěz ročníku 2017 pan Kuruc (vpravo)

Optimalizace autobusového a trolejbusového provozu

Druhým dnem roku 2021 se rozšířil záběr optimalizované dopravy o trolejbusový provoz v pracovních dnech a o víkendový provoz v celé autobusové dopravě. Tomuto rozšíření předcházela série jednání se zástupci odborů, kteří po seznámení se s navrženým stavem přednesli celou řadu požadavků a výhrad. Bylo vzneseno více než 120 dotazů a připomínek, přičemž naprostá většina jich byla buď vysvětlena, nebo byla zapracována do konečného návrhu tak, aby bylo zástupcům odborů vyhověno.

Jednou z nejnaléhavějších připomínek byla obava z nárůstu dopravní nehodovosti, způsobené únavou řidičů, kteří budou nově na jedné směně pojíždět více linek. Na základě této obavy byla provedena analýza nehodovosti autobusů za poslední tři roky. Vyplynulo z ní, že nejvíce dopravních nehod statisticky zavíní v autobusovém provozu řidiči celodenních směn, kteří pojíždějí zpravidla jen jednu linku. Konkrétně bourají o 20 až 30 % více, než řidiči dělených a nočních směn, pro které je pojiždění většího počtu linek běžné. Je tedy prokazatelné, že řidiči jedoucí rozmanitější trasu je více soustředěný na řízení a je méně vystaven riziku dopravní nehody, než řidiči podléhající stereotypu na stále stejné trase.

Podle výsledků ankety, která probíhala online na webových stránkách mezi řidiči autobusů na přelomu roku, preferuje jízdu po více linkách s příplatkem za flexibilitu celkem 138 řidičů a pro 210 řidičů není počet pojižděných linek na směně podstatný. Naopak 206 řidičů z celkového počtu cca 554 flexibilitu i příplatky odmítá. Příplatky za flexibilitu budou nastaveny pro řidiče všech trakcí stejně. Budou zohledňovat flexibilitu řidičů, tj. kolik linek řidiči na směně absolvují a dále celkovou náročnost odpracovaného měsíce, tj. ko-

lik linek řidiči absolvují postupně v celém daném měsíci. Pro vyplácení příplatků bylo díky úsporám dosaženým optimalizací možné uvolnit 3,3 mil. korun.

Rozšíření optimalizace na trolejbusový provoz v pracovních dnech přinesl úsporu třech vozů v denní výpravě a také zrušení více než 80 % střídání přestávek, které byly odbory dlouhodobě kritizovány. V autobusové dopravě byl zase kladen důraz na zachování přidělených vozů jednotlivým řidičům a na snížení maximálního počtu pojižděných linek za směnu. Lednový provoz, coby další krok v optimalizaci dopravy, ukázal, kde je prostor k dalšímu zlepšení, a celkově ho lze hodnotit s uspokojením.

Počátkem února 2021 se optimalizovaná doprava rozšířila také na celou autobusovou dopravu v pracovní dny. Jedná se o největší a nejkomplicovanější změnu, jaká byla v Dopravním podniku Ostrava v posledních letech realizována. Dopady těchto změn se budou vyhodnocovat jak z krátkodobého, tak z dlouhodobého hlediska a do budoucna se bude celý systém optimalizované dopravy na základě získaných zkušeností postupně dolaďovat.

Ing. Robert Hackenberg

Nový seriál: O našich linkách

Linka č. 8

Od „pendlu“ po páteřní tramvajovou linku

Dnes se krátce podíváme do historie tramvajové linky číslo 8. Poprvé se linka tohoto čísla objevila v ostravských ulicích v roce 1953. Po převzetí elektrických drah Vítkovických železárň tehdejší Dopravním podnikem města Ostravy tak byly označeny spoje zajišťující dopravu na krátké trati Zábřeh pošta – Zábřeh Pískové doly, které do té doby nesly písmenné označení Z. Význam tohoto dopravního spojení nebyl velký, a proto byla linka číslo 8 zrušena již v roce 1964.

O rok později se začala psát novodobá historie „osmičky“. V roce 1965 zahájila provoz posilová linka Výstaviště – Poruba vozovna, na kterou porubská vozovna vypravovala tramvajové vozy T1. O dva roky později došlo k významné změně, neboť linka byla vedena místo na Výstaviště na Hlavní nádraží a špičkový provoz v pracovní dny byl rozšířen na sedlo a také na neděli. Změnila se i skladba vozového parku, neboť právě od roku 1967 do roku 1991 zde byly nasazovány na dlouhou dobu pro tuto linku typické článkové vozy K2. Jelikož v roce 1991 tyto vozy přestaly kapacitně vyhovovat, došlo ke změně a na lince číslo 8 se objevily spřažené soupravy vozů T3SUCS. Další změna nastala v závěru roku 1997, kdy byla linka prodloužena ze zastávky Poruba vozovna na Vřesinskou.

Od roku 2020, v rámci pilotního projektu, tato linka, marketingově označená jako 8+, zajišťuje kapacitní dopravní spojení mezi Vřesinskou, Hlavním nádražím a Hlučinskou. Na linku jsou vypravovány výhradně moderní nízkopodlažní klimatizované tramvaje STADLER Tango NF2, které zajišťují patřičný standard služeb ostravské veřejnosti.

Jiří Boháček



Na linku 8 byly ve své době vypravovány typické „kloubáky“ typu K2 (na snímku typ K2R.P v roce 2009).

Tyrkysová sbírka: DPO pomáhá i v roce 2020

Rok 2020 nebyl pro nikoho snadný. A právě proto jsme se rozhodli pokračovat v tradici a ve spolupráci s KŘIDLENÍ nadačním fondem jsme už potřetí uspořádali Tyrkysovou sbírku na pomoc místním neziskovkám, které v tomto nelehkém období potřebují ještě více pomoci než kdykoliv předtím. Dobrovolníci s kasičkami a další křídlicí projekty pomohli vybrat 150 000 Kč.

„Sbírka byla jiná, ale právě v těchto těžkých časech je potřeba se ještě více semknout a pomáhat těm, kteří to potřebují,“ říká generální ředitel DPO Daniel Morys.

Na konci listopadu jsme do ulic vyslali dobrovolníky s kasičkami, kteří, za dodržení všech hygienických opatření, věnovali dobrovolným dárcům vkusné tyrkysové mašličky a unikátní samolepky. Tradiční kasička byla i v Zákaznickém centru DPO na Dlouhé ul., kde také mohli zájemci darovat svůj finanční příspěvek. V pátek 20. listopadu projel Ostravou „okřídlený“ doubledecker, který posílil spoje na linkách č. 37, 48, 101 a 102. I zde mohli laskaví cestující přispět do Tyrkysové sbírky.

Loňský ročník Tyrkysové sbírky by se neobešel bez partnerů a partáků. Dopravní podnik Ostrava tímto děkuje Ostravským komunikacím, které přispěly částkou 50 tisíc Kč a samozřejmě děkuje i hlavním patronům sbírky, primátorovi města Ostravy Tomáši Macurovi a řediteli DPO Danielu Morysovi, za jejich štědré osobní příspěvky. Velké díky patří i Patriotům MSK a sdružení S.T.O.P., kteří se sami aktivně zapojili mezi dobrovolníky.

Dobrovolníky s kasičkami již v ulicích nepotkáte, ale stále můžete přispět pomocí speciální Tyrkysové jízdenky, kterou pořídíte v mobilní aplikaci MojeDPO. Tyrkysová jízdenka je plnohodnotnou 45minutovou přestupní jíz-

denkou, na kterou je možné cestovat v rámci ostravské MHD. Cena této jízdenky je 50 Kč, přičemž celou částkou přispějete právě nadačnímu fondu KŘIDLENÍ.

V roce 2020 jsme pomáhali šesti projektům, které jsou zaměřeny na pomoc seniorům, lidem s mentálním a zdravotním postižením, neslyšícím, dětem v předškolním věku s mentálním postižením, nebo na speciální výcvik pejsků či vybudování bylinné zahrady. Všechny projekty najdete přehledně na našem webu www.tyrkysovasbirka.cz.

Ing. Karolína Hřivnáč Rycková



Předávání šeku s výsledkem Tyrkysové sbírky 2020 nadačnímu fondu Křídlení. Na snímku zleva: primátor města Ostravy Tomáš Macura, představitelka NF Křídlení Lucie Houthoofdová, ředitel DPO Daniel Morys a ředitel Ostravských komunikací Daniel Lyčka.

Svozová apka v mobilu již brzy!

V minulém roce jsme spolu s kolegy připravili projekt, od kterého jsme si slibovali vytvoření mobilní a webové aplikace umožňující objednání zaměstnanecké dopravy na směnu i ze směny.

Bohužel, i přes veškerou snahu a intenzivní práci projektových týmů, se nám nepodařilo dokončit aplikaci tak, abychom s ní předstoupili před koncové uživatele. Závěrečné testování odhalilo kritické chyby v aplikaci v po-

době např. nevypravení spojů. Z tohoto důvodu jsme odmítli převzít nabízenou aplikaci a ukončili spolupráci s dodavatelskou firmou. Neúspěšné nasazení aplikace nám přineslo nové zkušenosti a poznatky, které nyní zpracováváme do nových podkladů pro realizaci 2. kola tohoto projektu.

Věřím, že tento projekt během letošního roku úspěšně zrealizujeme, a představíme aplika-

ci, od které si slibujeme především jednoduché a přehledné objednávání jednotlivých spojů, zkrácení cestovní doby řidičů do a ze zaměstnání a uspořádaný výkonů v zaměstnanecké dopravě.

Naším cílem je vytvořit uživatelsky přívětivou aplikaci s intuitivním ovládáním a 100% spolehlivostí.

Ing. Lukáš Meczner

MHDčko bez obav

„MHDčko bez obav“ je název naší nové kampaně, ve které se snažíme našim cestujícím a obyvatelům města přiblížit to, co pro ně děláme v oblasti čistoty a dezinfekce vozidel, jízdenkových automatů a dalších našich zařízení. Protože je máme rádi, tak si na pořádku a čistotě dáváme skutečně záležet.

Kvůli celosvětové koronavirové pandemii jsme před rokem zakoupili 44 ionizátorů, které denně likvidují ozónem bakterie a viry ve všech našich vozidlech. Jejich účinnost máme ověřenu ve spolupráci se Zdravotním ústavem. Za poslední rok jsme znásobili výdaje na dezinfekci interiéru našich vozidel, a tak denně kompletně vydezinfikujeme desítky našich zařízení a vozidel včetně madel, tlačítek, oken, dveří i omyvatelných sedadel. Používáme speciální parní technologii na odstraňování žvýkaček nejen z podlah, ale i z dlažby na zastávkách. Máme pět zbrusu nových kartáčových mycích strojů, které jsou rychlejší a výkonnější, a naše vozidla čistější. Častěji a intenzivněji čistíme podlahy v našich vozidlech.

O úklid na zastávkových nástupištích a tratích se stará výrazně modernizovaná flotila speciálních technologických úklidových vozidel. Od roku 2018 jsme navýšili rozpočet na úklid na 200 %. Ostravské MHDčko je

tedy bezpečné a čisté. Našich cestujících si vážíme a děláme vše pro to, aby nám zůstali věrni.

V rámci kampaně byl natočen krátký 90sekundový film, který mohou naši cestující shlédnout na našem facebookovém profilu nebo youtube kanále.

Kromě on-line kampaně v internetovém prostoru jsme využili také kapacitu našich LCD panelů ve vozidlech, kde uvedený videospot propagujeme zkrácenou 15sekundovou verzí bez zvuku. A chystáme další novinky, aby naše služby pro cestující byly ještě komfortnější.



redakce

Posila odboru legislativa a kontrola



Ing. Kamil Štěpán

Novou posilou týmu našeho odboru legislativa a kontrola je Ing. Kamil Štěpán, který bude působit na pozici vedoucího oddělení organizace řízení a kontrola. Jeho odborností s letitými zkušenostmi je vnitřní řízení organizací, projektové a procesní řízení, kybernetická bezpečnost a bezpečnost informací a ochrana osobních údajů. Ing. Kamil Štěpán je „staronovým“ zaměstnancem našeho dopravního podniku, protože u nás již dříve v letech 2002 až 2009 pracoval na různých pozicích v oblasti organizace a řízení proce-

sů. Následně působil například ve společnostech EKOVA ELECTRIC a.s., OVANET a.s. nebo PROMET GROUP a.s. „Domů“, do Dopravního podniku Ostrava, se vrací po 11 letech, obohacen o mnoho zkušeností ze samostatné činnosti i z komerčního prostředí a věří, že právě proto se mu podaří naplnit potřebu organizace a očekávání managementu v podobě jednoduchého, moderního a efektivního vnitřního fungování naší společnosti.

redakce

Jezdíme tam, kde nás chtějí

Na základě požadavků objednatele dopravy, statutárního města Ostrava, který byl z důvodu dopadů pandemie nemoci COVID-19 nucen přistoupit ke snížení kompenzace Dopravnímu podniku Ostrava pro rok 2021, bylo na nastalou situaci nutno reagovat také z pohledu jízdních řádů. Ve spolupráci s oddělením dopravního inženýrství došlo k vyhodnocení obsazenosti spojů, a to na základě výstupů z provedeného pravidelného měření obsazenosti spojů. Na základě zjištěných dat pak bylo na společném jednání s Koordinátorem ODIS s.r.o. a odborem dopravy

Magistrátu města Ostravy přistoupeno k výběru nejméně vytižených spojů či linek, které byly zrušeny nebo upraveny v rámci změn jízdních řádů k 2. lednu a 1. únoru 2021. V případě autobusů se jednalo z měny na linkách 20, 21, 22, 24, 26, 28, 29, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 40, 44, 48, 20, 51, 52, 53, 54, 57, 61, 62, 73, 74, 76, 92, 99 a trvalé zastavení provozu linek 90 a 95. V tramvajové dopravě se změny dotkly linek 4 a 8 a v případě dopravy trolejbusové pak linek 102, 103, 104, 105 a 106.

Jiří Bolf



Také na lince 48 ubyly málo vytižené spoje

Chytře proti požárům

22. dubna 2014 vypukl v prostorách odstavné haly Městského dopravního podniku Opava požár, který způsobil značné materiální škody - kompletní zničení sedmi trolejbusů a velké škody na halách. Podle provedeného šetření Hasičského záchranného sboru MSK (HZS MSK) požár vznikl vlivem nepředpokládaných změn provozních parametrů elektrické výzbroje odstaveného trolejbusu. Hlavní příčinou vzniklé obrovské škody byl však dlouhý čas mezi vzniklým požárem a jeho zpozorováním. Důležitým aspektem výše vzniklých škod při požáru je tedy čas od vzniku do jeho zpozorování a následně nahlášení na operační středisko HZS MSK.

Na základě vyhodnocení požární bezpečnosti v prostorách všech odstavných hal DPO bylo vedením společnosti rozhodnuto vybavit pro-

story se zaparkovanými vozidly a další kritická místa, např. nabíjecí místa elektrobusů, systémy elektrické požární signalizace (EPS). Po vypracování projektu na každý objekt a po provedení výběrového řízení na zhotovitele se v září 2020 začal systém EPS instalovat v hale údržby tramvají vozovna Poruba. V prosinci 2020 byla instalace ukončena a po odzkoušení funkčnosti byl systém spuštěn. V posledním týdnu listopadu 2020 začala instalace EPS na středisku údržba tramvaje Moravská Ostrava a postupně budou systémy EPS doplňeny na všechna střediska.

Systém EPS tvoří hlavní ústředna, ovládací terminály, interaktivní multisenzory, lineární hlásiče, tlačítkové hlásiče, sirény s majákem a další komponenty. Samozřejmě součástí každého nainstalovaného systému je grafická

nástavba určená pro ovládání EPS z kanceláře mistrů, připojení pro vedoucí zaměstnance a předání informací o stavu EPS na budované dohledové centrum DPO.

Před zahájením ostrého provozu bude u všech EPS provedena provozní zkouška a odpovědní pracovníci budou proškoleni a seznámeni s obsluhou EPS na svém středisku. Elektronické požární systémy instalované v našich halách nám značně zrychlí předání informace o případném požáru, a to má podstatný vliv na výši škody způsobené požárem.

Přejme si, aby byla v budoucnosti signalizace o požáru spuštěna jen v souvislosti s prováděnými kontrolami a revizemi systému.

Pavel Zimčík

Samotná EPS má několik provozních stavů:

provoz – běžný stav a monitoring kontrolovaného prostoru pomocí senzorů vůči vzniku kouře při požáru

požár – vznik poplachu z důvodu zakouření kontrolovaného prostoru signalizace sirén a majáků

porucha – závada na systému signalizace na hlavní ústředně

přerušení provozu – ruční vypnutí části systému například z důvodu prováděných prací, při kterých může vzniknout kouř, páry nebo vysoká prašnost



Interaktivní multisenzor



Lineární hlásič



Siréna s majákem



Tlačítkový hlásič



Ústředna EPS

Padám, padáš, padáme... 😞

V roce 2020 u nás došlo k 39 pracovním úrazům, u nichž přesáhla pracovní neschopnost tři kalendářní dny. Ve srovnání s rokem 2019 to je o šest pracovních úrazů méně. Hodnota statistického ukazatele „četnost pracovních úrazů na 100 zaměstnanců“ činila v loňském roce 1,94, což je oproti roku předchozímu snížení hodnoty o 0,33. Nejvyšší počet pracovních úrazů byl v roce 2020 znamenán v měsíci květnu, kdy došlo k sedmi úrazům, v srpnu k šesti a v prosinci k pěti. V měsíci červenci jsme nezaznamenali žádný pracovní úraz. Největší počet pracovních úrazů – 10, se stejně jako v předchozích letech stal na odboru přepravy a tarifu, sedm pracovních úrazů se stalo na středisku vrchní stavba, šest pracovních úrazů na středisku doprava tramvaje Moravská Ostrava a shodně po třech úrazech na střediscích doprava trolejbusu, doprava autobusy Poruba a doprava autobusy Hranečnick. Na středisku správa a údržba ostatního majetku a údržba autobusy Hranečnick se v loňském roce staly dva pracovní úrazy a na střediscích vrchní vedení, doprava tramvaje Poruba a údržba tramvaje Moravská Ostrava jsme zaznamenali po 1 pracovním úrazu. Pracovní úraz nebyl v roce 2020 zaznamenán na střediscích údržba tramvaje Poruba, údržba autobusy Poruba, údržba trolejbusu, údržba příslušenství dopravní cesty, trakční měnirny, stravování, na odboru materiálové zdroje a správě společnosti.

V důsledku pracovních úrazů bylo v roce 2020 zameškáno celkem 2 666 kalendářních dnů. To je o 65 kalendářních dnů méně než

v roce 2019. Hodnota statistického údaje, úrazové závažnosti, tj. průměrný počet zameškaných kalendářních dnů na jeden pracovní úraz, se z počtu 60,69 v roce 2019 zvýšila v roce 2020 na 68,36. Na počtu zameškaných kalendářních dnů v roce 2020 má však také podíl počet dnů, které byly zameškány pro pracovní úrazy v roce předchozí a jejich pracovní neschopnost pokračuje i v roce následujícím. V roce 2020 došlo k jednomu závažnému pracovnímu úrazu, tj. s hospitalizací zaměstnance delší než 5 kalendářních dnů, na středisku vrchní vedení.

Nejčastějším zdrojem vzniku pracovního úrazu v roce 2020 byly, stejně jako v předchozích letech, pády nebo jiná poranění nohou v dopravních prostředcích, buď při jejich obsluze, nebo při pohybu na komunikaci. Jednalo se o 15 případů. U sedmi pracovních úrazů bylo zdrojem vzniku napadení zaměstnance agresivní osobou. Rovněž v sedmi případech byl zdrojem vzniku pracovních úrazů dopravní prostředek. Ve čtyřech případech to byl jiný, blíže nespecifikovaný zdroj a taktéž ve čtyřech případech byl zdrojem úrazu materiál nebo břemena. V jednom případě byl zdrojem úrazu nástroj nebo přístroj a také stroje a zařízení stabilní byly zdrojem úrazu v jednom případě.

Jako příčina vzniku pracovních úrazů byl ve 27 případech označen jiný, blíže nespecifikovaný důvod, v devíti případech nepředvídatelné riziko práce nebo selhání lidského činitele, ve dvou případech bylo příčinou porušení předpisů vztahujících se k práci, v jed-

nom případě porucha nebo vadný stav zdroje vzniku úrazu a rovněž v jednom případě šlo o špatné nebo nedostatečné vyhodnocení rizika.

V roce 2020 proběhlo ověření podmínek vzniku onemocnění pro účely posuzování nemoci z povolání u jednoho zaměstnance s povoláním řidič na středisku doprava autobusy Hranečnick. Nemoc z povolání přiznána nebyla.

Poskytování náhrady za škodu vzniklou pracovním úrazem bylo prováděno v souladu s ustanovením zákoníku práce a Kolektivní smlouvy. Způsob a rozsah náhrady škody byly projednávány v komisi OBP při ZV OO DOSIA, ZV Odbory zaměstnanců Dopravního podniku Ostrava a.s., a s postiženými zaměstnanci.

Částka náhrady za škodu vzniklou pracovními úrazy, vyplacená v roce 2020 v Dopravním podniku Ostrava, byla vyplacena ve výši 1 015 033 Kč.

Jana Slámová



V čem je Stadler bezpečnější?

Bezpečnost tramvají je dána především pěti základními faktory – infrastrukturou (stav tratí, signalizace, rozhledové poměry), profesionalitou řidiče (technika jízdy, předvídavost, rozvahy...), aktivními asistenčními systémy vozidla (především protismyková ochrana), vybavením vozidla (např. funkční a správně navržené pískovače, výkonná EDB a mechanická brzda, výkonné kolejnicové brzdy), a konstrukcí vozidla.

Pasivní bezpečnost je soubor řešení a opatření, které minimalizují následky kolize tramvaje s jiným vozidlem, nebo jinou překážkou. Smyslem je poskytnout cestujícím a řidiči prostor, který při kolizi zůstane bez deformací a kinetickou energii pohltit jinými, k tomu určenými, částmi vozidla. Systém pasivní bezpečnosti je u vozidel Tango NF2 složen z deformačního (crash) modulu a příčnicku, dvojice prvků k pohlcení kinetické energie (složených z hydraulických tlumičů a deformačních trubek) a v neposlední řadě konstrukcí skříně vozidla.

Z historie: První úvahy o potřebě zajištění pasivní bezpečnosti u kolejových vozidel se vyskytly prakticky ihned po první větší nehodě vlaku v první polovině 19. století, v Evropě pak vyvrcholily projektem EU „Safetrain“ v 90. letech minulého století. Výsledky tohoto projektu se promítly do nových technických norem u nás platných jako ČSN EN 12663 Železniční aplikace - Konstrukční požadavky na skříně kolejových vozidel a ČSN EN 15227 Železniční aplikace - Požadavky na odolnost skříní železničních vozidel proti nárazu. První z těchto norem předepisuje, jak pevná má být skříně a upevnění komponentů na ni, druhá pak popisuje, jak a jakým kolizím má vozidlo odolat. Pojďme se blíže věnovat druhé normě. Každá nehoda je trochu jiná, a proto norma na základě statistického vyhodnocení předepisuje takzvané kolizní scénáře k prokázání minimální požadované úrovně pasivní bezpečnosti. Pro tramvaje Tango NF2 platily v době uvádění do provozu dva scénáře, třetí byl obsazen v připravované aktualizaci EN 15227, nicméně dodavatel se rozhodl jej zahrnout také.

Ostravské tramvaje Stadler byly navrženy pro tyto scénáře:

Scénář 1 – čelní náraz dvou shodných vozidel: při rychlosti 15 km/h

Tento scénář představuje kolizi dvou stejných tramvají, obsazených polovinou sedících ces-

tujících na přímé koleji.

Scénář 3 – čelní náraz s velkým silničním vozidlem: při rychlosti 25 km/h

Pevná překážka o hmotnosti 3t je ve formě pevné svislé stěny v úhlu 45° vůči ose koleje. Odpovídá velmi přibližně nárazu „do šikmé zdi“. Protože zcela neodráží realitu, byl do normy přidán následující scénář.

Scénář 3 (roce 2017 připravovaný) – čelní náraz s velkým silničním vozidlem: při rychlosti 15 km/h

Překážka o hmotnosti 7,5 t simuluje středně velký nákladní automobil stojící šikmo přes kolej, s těžištěm ve výšce zhruba 1200 mm nad temenem kolejnic (např. vozidlo DAF LF), což je kritické zejména pro čelní okenní sloupky.

V případě kolejových vozidel normy nevyžadují provedení fyzického crash testu, jak jej známe třeba od Euro NCAP. Kontrola se provádí výpočtem a fyzicky se testují jen deformační elementy. Kontroluje se zabránění „šplhání“ vozidel na sebe, zachování prostoru pro přežití a úroveň zpomalení (zrychlení) po nárazu.

Zabránění šplhání zajistí, aby systém pohlcení energie zaúčinkoval, a vyloučí se problém typický při kolizích tramvají typu T3 a K2 – kdy se vozy do sebe zasunou jako trubka do trubky. Současně se tím minimalizuje riziko vykolejení z nadzvednutí kol nad okolky – viz nehoda na jednokolejce do Zátíší v dubnu 2008, kdy se do sebe vozy zasunuly zhruba až po úroveň sloupků za dveřmi.

Zachování prostoru pro přežití znamená, že se prostor pro cestující smí jen velmi mírně zdeformovat (například na koncích jen o 100 mm na 5m délky), s použitelnými nouzovými východy. V prostoru pro řidiče nesmí dojít k zaklínění noh a těla řidiče pultem a podlahou a musí být zabráněno vypadnutí čelního okna na řidiče.

Úroveň zpomalení po nárazu definuje nejvyšší přípustné síly působící na vozidlo a cestující – hranice je maximálně 10 g pro dobu 30 ms, resp. 5 g po dobu 120 ms. Tím je ošetřeno, aby osoby v kolidujícím voze „neproletěly čelním sklem“, resp. se vážně nezranili v interiéru.

Srážka tramvají Stadler se stala 15. ledna 2021 u zastávky Elektra na přímém úseku tratě. Vůz č. 1718 stál a do něj zezadu narazil vůz č. 1737 při rychlosti přibližně 27 km/h, za jízdy výběhem bez brzdění. Oba vozy byly

zároveň málo obsazené, a tak se srážka blíží koliznímu scénáři 1, ovšem s překročením rychlosti o 12 km/h, což představuje 3,2násobek kinetické energie ve srovnání s rychlostí 15 km/h! Tramvaj tak musela pohltit mnohem větší množství kinetické energie, než na kolik byla konstrukčně zpracována. Je potěšující, že i tak konstrukce vozů Stadler zafungovala bezchybně, a de-facto splnila požadavky normy na kolizi podle scénáře 1 – pouze maximální hodnoty zrychlení není možné na základě dostupných dat posoudit. Rozeberme si následky nehody a jejich posouzení:

„Šplhání“ vozidel:

Podle fotografií evidentně nedošlo k „vyšplhání“, drobný rozdíl několika centimetrů v podstatě odpovídá předepsanému výškovému rozdílu kolidujících vozidel dle normy (ojetí kol, nerovnost koleje atd.)

Prostor pro přežití:

Prostor pro cestující ve voze 1737 (vůz, který narazil) zůstal prakticky nedotčen, prostor pro přežití řidiče zůstal zachován velmi dobře, v podstatě došlo ke zvednutí a naklonění celého pracoviště řidiče, vzájemná poloha sedadla, pultu, podnožky a podlahy zůstala bez viditelných změn a poškození. Vůz se byl dokonce schopen pohybovat vlastní silou, řízený z poškozené kabiny. Čelní okno popraskalo, ale zůstalo na místě.

Prostor pro cestující ve voze 1718 (vůz, do kterého bylo najeto zezadu) doznal určitých deformací, ale v povoleném rozsahu. Došlo k naklonění a mírnému posunu zadní trojseadla, došlo k deformaci kloubu, a tím k vyboulení točny mezivozového přechodu, která ale zůstala na místě. Skříně komponentů na střeše i další technická zařízení obou vozidel zůstaly neposunuty, kabeláž hlavních systémů zůstala neporušena.

Ke zranění cestujících došlo v důsledku nárazu, ale žádné ze zranění nebylo vážné. O kvalitě konstrukce vypovídá také to, že řidič vozu 1737 po nehodě „odešel po svých“.

Závěrem můžeme potvrdit, že v praxi se nechtěně prokázala vysoká úroveň pasivní bezpečnosti tramvají Stadler NF2, a Dopravní podnik Ostrava tak nabízí špičkovou bezpečnost pro své cestující i klíčové pracovníky – řidiče tramvají.

Ing. Petr Tomala, DPO

Ing. Jakub Barla, Stadler Praha, projektant mechanické části vozu Stadler Tango NF2

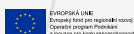


Nehoda tramvají Stadler prokázala vysokou míru pasivní bezpečnosti



O kvalitě konstrukce vypovídá také to, že řidič vozu 1737 po nehodě „odešel po svých“

Hlavní investice 2020



Stejně jako v letech předešlých, tak i v loňském roce 2020 jsme se snažili dělat maximum pro naplnění vize být nejmodernějším dopravním podnikem v České republice. Pokračovali jsme v modernizaci a obnově hmotného i nehmotného majetku. Plán investic 2020 byl naplněn dle předpokladu a v souladu s dlouhodobým plánem investic a přijatou strategií DPO.

Plán investic na rok 2020 byl ve výši 1 140 mil. Kč a k 31. 12. 2020 byly realizovány investice v celkovém objemu 925 mil. Kč, což činí 81% z celkového objemu.

Dopravní prostředky financované v rámci Integrovaného regionálního operačního programu (IROP)

Nákup 18m autobusů CNG (20 ks z dotace)

Dodávka 20 ks vozidel v rámci dvou projektů financovaných z IROP „Nákup vozidel pro DPO z IROP 9“ a „Nákup vozidel pro DPO z IROP-10“, dotovaných ve výši 85 % a s 15% účastí DPO.

Dopravní prostředky financované z vlastních zdrojů:

Nákup 18m autobusů CNG (17 ks)

Patrový autobus (2ks)

Pořízení dvou patrových autobusů s CNG pohonem, které byly navrženy zcela dle ostravských požadavků. Cílem provozu těchto autobusů je zatraktivnit cestování ostravskou MHD a cestujícím nabídnout nevšední zážitek.

Referenční vozidla financovaná z Národního programu Životní prostředí (NP ŽP):

Nákup referenčních vozidel (8 ks z dotace)

V rámci projektu „Obnova referenčních vozidel v DPO II.“ (Výzva č. 11/2018 NP ŽP) bylo pořízeno osm osobních vozidel s alternativním pohonem, šest CNG osobních vozidel a dvě menší CNG nákladní vozidla. Tento projekt byl spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.

Stavby financované v rámci Operačního programu Doprava (OPD)

Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových mostů na ul. Výškovická, Ostrava

Projekt byl spolufinancován v rámci OPD z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakti.

ITI - Modernizace tramvajových tratí DPO

Za účelem zkvalitnění stávající dopravní infrastruktury, zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících a snížení negativních účinků z provozu tramvajové tratě dojde k modernizaci tratí na sedmi traťových úsecích a rekonstrukci souvisejících zastávek MHD s přebudováním na bezbariérové. Vloni byla realizována „Rekonstrukce sdružené zastávky Náměstí S. Čecha“ a „Pevná jízdní dráha na ulici Výškovická“. Na sklonku roku jsme podepsali Rámcovou smlouvu o financování projektu. Projekt bude spolufinancován v rámci OPD z rozpočtu SFDI (Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakti).

Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa

Projekt bude spolufinancován v rámci OPD. Záměrem je vybudovat vodíkovou plnicí stanici v Areálu autobusů Hranečník. V roce 2020 byla podepsána smlouva se zhotovitelem projektové dokumentace, kdy samotné povolení stavby a následné zahájení stavby je plánováno koncem třetího kvartálu roku 2021.

Stavba financovaná v rámci Operačního programu podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK):

Snížení energetické náročnosti budovy Střediska trolejbusů DPO

Ze zpracované projektové dokumentace a energetického posudku vycházelo doporučení provést zateplení střešních konstrukcí, nahrazení střešních světlíků a rekonstrukci osvětlovací soustavy hal I. - IV. Realizací dojde k trvalé úspoře energie na vytápění oproti výchozímu stavu o 36,87 %.

Projekt je spolufinancován v rámci Výzvy V. programu podpory

Úspory energie OPPIK (Zvýšit energetickou účinnost podnikatelského sektoru).

Stavby s předpokladem financování v rámci projektů ITI:

ITI - Zvyšování rychlosti tramvajové dopravy v DPO

Projekt řeší modernizaci trakčního vedení ve čtyřech úsecích, modernizaci tří výhybek v tramvajové síti a jedné kolejové křižovatky v Ostravě, díky které dojde k postupnému zvyšování traťové rychlosti. Zvýšení rychlosti tramvají má dvě roviny - zvýšení rychlosti na širé trati a zvýšení rychlosti průjezdu přes kolejové konstrukce (výhybky).

ITI - Modernizace trakčních měnících DPO

Projekt řeší modernizaci technologického vybavení šesti měnících: Martinov, Výškovice, Pošta, Sokolská, Sad Boženy Němcové a Kunčice a rekonstrukce vlastních objektů měnících za účelem zkvalitnění stávající tramvajové a trolejbusové infrastruktury. Nové měnící budou vybaveny moderní technologií zahrnující tzv. suché (neolejové) trakční transformátory a diodové usměrňovací jednotky. Zároveň v nich bude osazeno dálkové ovládání a pořízen informační systém pro dispečink, což zajistí, že měnící budou nově koncipovány jako bezobslužné (resp. s dálkovým přístupem) s nutnou přítomností osob pouze pro servisní a revizní činnost. Výpadky tak bude možno řešit neprodleně bez nutnosti fyzického zásahu v místě.

Stavby a investiční akce financované z vlastních zdrojů:

Revitalizace tramvajové smyčky na ulici Hlučinská

V rámci revitalizace došlo k vybudování bezbariérových nástupišť a přístupů cestujících v koordinaci se stavbou parkoviště v její těsné blízkosti. Samozřejmostí byla modernizace stávajícího zázemí řidičů s novou služebnou městské policie, veřejným WC a komerčním prostorem.

Výhybkové elektrické skříně s detekcí polohy jazyků

Výměna stávajících skříní bez detekce uzamčení jazyků výhybek za nové elektrické skříně s detekcí polohy jazyků a uzamčení zámek na pěti tramvajových tratích.

Sanace tramvajového spodku vozovna Poruba

Sanaci došlo ke stabilizaci tratě a zlepšení jízdních podmínek.

Systém elektrické požární signalizace (EPS) v Areálu tramvaje Poruba

Instalace EPS v hale vozovny, včetně zřízení nadstavbového systému dohledového centra. Systém EPS zajišťuje včasnou detekci a signalizaci vzniku požáru v chráněných objektech za účelem minimalizace škod. V roce 2021 bude pokračovat instalace EPS v ostatních areálech DPO.

Mycí linka Areál autobusů Hranečník

Nové průjezdná mycí linka pro mytí autobusů, minibusů a elektrobusů.

Oplocení areálů a měnících

V roce 2020 pokračovala realizace nového oplocení v Areálu tramvaje Poruba, Areálu tramvaje Moravská Ostrava a Trakční měnící Mariánské Hory.

Výměna betonových žlabů a úprava myčky automobilů Martinov

Provedení obkladů stěn v myčce, vč. osazení nového nerezového nájezdového klínu a zajištění lepšího odvodnění okolní komunikace před myčkou osazením nových šterbinových žlabů.

Technologická vozidla a technické zhodnocení vozidel:

Technické zhodnocení tramvají

Modernizace tří tramvají Vario s doplněním klimatizace řidiče, klimatizace salónu cestujících a nabíjecích USB zásuvek. Montáž venkovních kamer na tramvaje Vario LF u 69 vozidel a montáž alkoholtesterů do 20 ks tramvají.

Stroje a zařízení:

- Tramvajový trenažer Stadler**

Instalaci tramvajového simulátoru předcházely nutné stavební úpravy v Areálu tramvaje Poruba. Koncem roku 2020 byl simulátor převzat do ověřovacího provozu a jeho ostrý provoz je naplánován na únor 2021.

- Elektrická ohýbačka plechu**

Výměna elektrické ohýbačky plechu z roku 1992 za nový moderní elektrohydraulický stroj, který zlepšuje pracovní a bezpečnostní podmínky.

- Automaty pro výdej ultralight karet**

Pořízení odbavovacích terminálů (automatů) na výdej Kreditních jízdenek z důvodu rozšíření možností nákupu na významných přístupných uzlech z příměstské dopravy a záchytných parkovištích.

Informační technologie:

- Náhrada diskového pole**

Důvodem náhrady je neustálý, nezastavitelný a logický nárůst dat. Nové diskové úložiště má kromě větší kapacity také nové vlastnosti. Například všechna moderní disková úložiště umí tzv. automaticky tiering, kdy jsou nejpoužívanější bloky dat automaticky pře-

souvány na rychlé disky (SSD) a méně používané bloky dat na pomalejší disky (SAS, SATA). Dalšími vlastnostmi jsou například komprese či deduplikace, které umožní uložení ještě většího množství dat. Stávající diskové pole z roku 2015 bylo použito jako sekundární.

- Dokončení trakčního informačního systému v trolejbusové trakti**

Dokončení finální, čtvrté etapy znamená přehlednější, jednodušší a hlavně bezpečnější manipulaci elektro dispečerů na trakční síti trolejbusů, a to jak při výlukách, tak při řešení neobvyklých situací vzniklých provozem. Jedná se o napěťové snímače sledující on-line konkrétní stav napětí v trolejích trolejbusové traktce.

- Dispečink - vizualizace výhybek**

Z důvodů zajištění spolehlivosti, bezpečnosti a efektivnějšího řešení vzniklých poruch těchto zařízení byla provedena celková úprava stávajícího systému.

- Implementace Komunikační a Dopravní platformy**

V roce 2020 proběhl další plánovaný rozvoj a rozšíření softwaru.

Všem, kteří se podíleli nebo zajišťovali pořízení investic v minulém roce, patří naše poděkování.

*Ing. David Hýža, Ing. Alena Mikulcová, Ing. Beata Bálintová
a Ing. Sylva Řezáčová (tým odboru investice).*



Dva nové CNG doubledeckery se staly novou ostravskou atrakcí



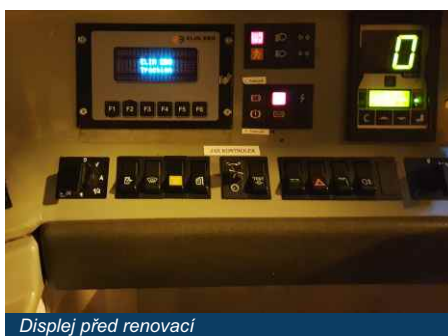
17 nových 18metrových CNG článkových autobusů Solaris výrazně pomohlo plnit naše cíle v oblasti snižování emisí z provozu MHD



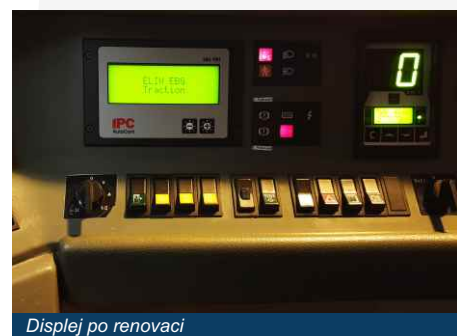
Moderní, technologiemi nabitý, tramvajový simulátor usnadňuje novým řidičům zvládat mimořádné situace i rutinní řízení tramvaje

Renovace informačního displeje na vozidlech ASTRA

Koncem loňského roku jsme ve spolupráci s firmou AUTOCON-IPC provedli na dvou tramvajových vozidlech Škoda-Inekon LTM 10.08 (ASTRA) renovaci informačního displeje na panelu řidiče. Během let, kdy nás displej ELIN STMG 1 informuje o stavu trvalé indikace trolejového napětí, trvalé indikace trakčního proudu a chybového hlášení, došlo k opotřebení segmentu a zobrazení bylo neúplné, nejasné a informace pro řidiče byla takřka nečitelná. Nyní je displej po renovaci modernější, přičemž si lze jednoduše uživatelsky nastavit požadovaný jas displeje. V letošním roce připravujeme renovaci displejů v dalších vozidlech ASTRA.



Displej před renovací



Displej po renovaci

Radek Koráb

Retro tramvaje dostaly staronový kabát a vrátily se zpět do Prahy

V retro flotile Dopravního podniku hlavního města Prahy jsou zpět obě tramvaje, které prošly generální opravou vozových skříní v dílnách Ekovy. První vůz (s číslem 7269) byl do Prahy přepraven už koncem loňského roku, druhá tramvaj (číslo 8042) dorazila do metropole 20. ledna.

V obou případech se jedná o tramvajové vozy Tatra T3. Vozy se v Ekově podrobily renovaci, jejímž výsledkem je jejich původní vizuální podoba z 80. až 90. let. Pracovníci Ekovy tak navázali na dřívější projekty, které oni sami nebo jejich předchůdci v Martinově realizovali ještě v rámci mateřského ostravského dopravního podniku. V osmdesátých letech minulého století šlo například o inovaci populární "té trojky" dosazením úsporné elektrické výzbroje TV1, která umožnila dopravním pod-

nikům zefektivnit spotřebu elektrické energie a zvýšit technickou úroveň vozového parku. Na dvě desítky těchto tramvají, které obdržely typové označení T3M, tehdy prošly modernizací i pro samotný ostravský dopravní podnik. „Před odvozem opravené tramvaje zákazníkovu jsme krátce zavzpomínali na dobu, kdy nablýskané opravené "tyristorky" vyjížděly z martinovských dílen denně do ostravského provozu," říká Marek Král z oddělení marketingu a obchodu EKOVA ELECTRIC.

Ani pražské retro tramvaje neopravovali Ekováci poprvé: v roce 2019 úspěšně navrátili historický vzhled dvěma legendárním „té dvojčím“, které pražský dopravní podnik odkoupil po jejich vyřazení z provozu v Liberci. Stejně jako ony by i staronové tramvaje T3 měly těšit Pražany a návštěvníky hlavního

města při jízdách na nostalgické lince číslo 23, která vede historickým centrem. Kvůli koronavirové pandemii však byl provoz na této lince dočasně pozastaven a tramvaje z flotily retro vozů jsou zatím vypravovány na trasy některých běžných linek



Vůz číslo 8042 před odjezdem do Prahy

Dokončili jsme opravu posledního vozu pro Göteborg

Spolupráce s provozovatelem veřejné dopravy v druhém největším městě ve Švédsku - v Göteborgu trvá už řadu let.

V roce 2016 Ekova uzavřela kontrakt na opravu a modernizaci tramvají Sirio, které v Göteborgu nesou označení M32. Jejich výrobcem je italská společnost AnsaldoBreda (dnes součást Hitachi Rail Italy).

Koncem února proběhla nakládka poslední opravené tramvaje na transportní podvalník a první březnový den už byla tramvaj ve Švédsku. Jednalo se o poslední vůz z celkového počtu 64 modernizovaných tramvají. Opravou tak prošlo v Ekově více vozů, než předpokládala původní dohoda, a to především díky tomu, že jsme dokázali v průběhu let plnit náročné požadavky

zákazníka na kvalitu, dostupnost a rychlost technického řešení. Tramvaje v pětičlankovém provedení trápila především koroze ve spodní části vozové skříně. Naše společnost vypracovala návrh provedení oprav poškozených míst a vyřešila největší problémy, které s vozidly během provozu ve Švédsku vznikly. Součástí modernizace byl i celovozový lak.

Liberecké tramvaje ve finiši

Dokončujeme generální opravu vozových skříní dvou tramvají T3R.PLF a T3R.PV pro dopravní podnik v Liberci. Opravy probíhají v naší výrobní hale od poloviny minulého roku. Oba vozy budou brzy znovu jezdit ulicemi města pod Ještědem.



Jedna z tramvají Sirio M32 doma ve Švédsku



Tramvaj pro Göteborg v průběhu oprav

Bouráme méně, ale škody jsou vyšší. Proč?

Skončil velice zvláštní rok 2020, který poznamenala epidemiologická situace, a nastal čas bilancování. Už hodnocení prvního pololetí roku 2020 naznačilo, že celkový počet dopravních nehod s účastí zaměstnanců ostravského dopravního podniku bude za celý rok 2020 nižší než za rok 2019. Stejná situace je i u dopravních nehod z vlastní viny. Bohužel však stoupá podíl dopravních nehod zaviněných našimi řidiči na celkovém počtu dopravních nehod. Mimo jiné i proto, že často dochází k dopravním nehodám mezi vozidly DPO.

V roce 2020 došlo k 45 střetům mezi našimi vozidly s celkovou hmotnou škodou za více než 8,5 mil. Kč oproti 40 vzájemným střetům za rok 2019, kdy byla hmotná škoda ve výši 2 181 161 Kč. Výše hmotné škody za rok 2020 je mimo jiné daná tím, že máme obnoven vozový park, a tudíž máme vyšší zůstatkovou hodnotu vozidel.

Při událostech v provozu na pozemních komunikacích jsou také případy, kdy dochází k újmám na zdraví osob. Realitou je, že počet zraněných cestujících se při dopravních nehodách v posledních letech moc nemění. Celkem v roce 2020 došlo ke zranění 45 osob, z toho čtyři byly zraněny těžce, ostatní měly pouze lehká zranění. Smrtelně nebyl v roce 2020 nikdo zraněn, a to i přesto, že došlo k 16 střetům mezi vozidlem DPO a chodcem. V roce 2019 bylo celkem zraněno 53 osob, z toho byly dvě osoby zraněny smrtelně, tři těžce a 48 lehce. Nejvíce zraněných při jedné dopravní nehodě bylo dne 29. října 2020, kdy došlo ke střetu dvou tramvajových souprav v křižovatce ulic Opavská x Martinovská, a bylo zraněno 10 osob, včetně obou řidičů. Stále se opakující příčinou vzniku dopravní nehody z vlastní viny řidiče MHD byla v loňském roce opět chyba při ovládání vozidla, tj. neodhadnutí jízdního profilu v celkem 131 případech, dále pak nevěnování se

Přehled dopravních nehod – všichni řidiči DPO

Dopravní nehody	2019	2020	Index 2020/2019
Celkem	540	453	0,84
Vlastní vina	216	202	0,94
Technická závada	10	11	1,10
Neuzavřeno		19	

řízení ve 31 případech, najetí a dopravní nehody z jiné příčiny, jakou může být např. nezařízení vozidla proti samovolnému pohybu, každé po 9 případech, nedání přednosti v jízdě v 8 případech a vykolejení v jednom případě.



Dopravní nehoda ze dne 29. 10. 2020, křižovatka ulic Opavská x Martinovská, kdy řidička tramvaje kurzu 9/402 na lince 7 přehlédla postavení výhybky, narazila do protijedoucího kurzu 7/276 a došlo ke střetu se zraněním 10 osob, včetně obou řidičů, odhadnutá škoda celkem přes 3 mil. Kč

Nejvíce dopravních nehod z vlastní viny, přepočteno na 100 tisíc ujetých vozových km, způsobili řidiči střediska doprava trolejbusů (29 dopravních nehod), na druhém místě jsou řidiči střediska doprava autobusů Poruba (55 dopravních nehod) a na třetím místě řidiči střediska doprava autobusů Hranečnick (70 dopravních nehod).

Hana Řepková



Dopravní nehoda ze dne 22. 12. 2020, křižovatka ulic Opavská x Krásnopolská, došlo ke střetu autobusu s osobním vozidlem, bez zranění osob, škoda ve výši cca 268 tis. Kč

Hranečnick: Nová diagnostika a měření emisí

V minulém roce jsme na středisku údržba autobusů Hranečnick započali s rekonstrukcí pracoviště diagnostiky, které slouží i jako stanice měření emisí pod evidenčním číslem 58.07.13. Pracoviště prošlo kompletní rekonstrukcí - od vybudování nové montážní jámy, podlah až po rekonstrukci osvětlení a rozšíření dílny o zázemí techniků s možností uložení stále se rozrůstajícího počtu servisního nářadí, dokumentace a výpočetní techniky.

Původní, nevyhovující, montážní jáma se „od základů“ vybourala a vystavěla se nová podle platných norem, vybavená odsáváním s předešlým nasávaného vzduchu, pochozím roštem, osvětlením a odkládacími pulty pro nářadí. Velkou výhodou je to, že se nám jámu podařilo prodloužit na délku kloubového autobusu, i za cenu přeložky potrubí topení a pitné vody pro halu těžké údržby, a usadit ji do osy dílny, čímž se usnadnilo couvání předešlým kloubových autobusů. Nová podlaha je po obvodu dílny odvodněná, aby nedocházelo ke shromažďování vody a následnému nasávání do obvodového zdiva.

Modernizace zázemí povede nejen ke spokojenosti zaměstnanců, ale s moderní technikou dojde k ušetření provozních nákladů k údržbě vozového parku.

Ing. Jiří Osmančík

Rekonstruované pracoviště disponuje touto technologií:

- Válcová zkušebna brzd HOFMANN SAFELANE TRUCK 416 – BR
- Hydraulický tester ke zjišťování vůlí přední nápravy HOFMANN WEARTESR 4600 Fa
- Odsávání výfukových plynů jednotkou Sacatec 6095
- Odsávací výfukových plynů linkou SR 1000 Sacatec
- Laserová geometrie měření náprav Hunter WinAling HD
- Regloskop PROLUX MOON k seřízení světlometů
- Přístroj pro měření emisí MFS ACTIGAS 705 vznětových a zážehových motorů
- Elektrohydraulický zvedák v montážní jámě JZ-EH 12/800



Pracoviště disponuje moderními technologiemi



Novou jámu podařilo se prodloužit na délku článkového autobusu

Střechou na trolejbusech už teplo neuteče

V rámci akce „Snížení energetické náročnosti budovy Střediska trolejbusy DPO“ proběhla od července do prosince v halách I-IV vozovny trolejbusů na Sokolské třídě kompletní rekonstrukce střech hal a obměna osvětlovací soustavy v halách. Účelem celé rekonstrukce bylo snížení spotřeby energií na vytápění a osvětlení budov.

Projekt k této rekonstrukci zpracovala projektová kancelář Technoprojekt z Ostravy a realizace záměru byla, na základě výběrového řízení, svěřena společnosti SEADON z Hlučína.

V rámci rekonstrukce došlo k odstranění stávajícího střešního pláště hal v celém svém rozsahu, včetně střešních světlíků, až na nosnou ocelovou konstrukci u hal I-III, resp. na betonovou konstrukci v případě haly IV. Na obnaženou nosnou konstrukci byla provedena nová skladba střešního pláště. Původní střešní plášt', s minimální vrstvou tepelné izolace a ukončený plechovou krytinou, byl nahrazen střešním pláštěm s robustní vrstvou tepelné izolace v tloušťce 150 - 280 mm z expandovaného polystyrenu a ukončený střešní PVC fólií. Při rekonstrukci byly dále vyměněny původní sedlové ocelové světlíky s drátosklem za obloukové světlíky s čířým komůrkovým polykarbonátem.

Spolu s rekonstrukcí střech došlo i na instalaci nové jímací soustavy, nových zachytá-

vačů proti pádu sněhu a nového bezpečnostního záchranného systému. Uvnitř hal byla demontována stávající světlá instalace v celém rozsahu, a byla nahrazena novými led světlíky. Pro efektivnější snížení energetické náročnosti budov byla v hale II instalována nová vzduchotechnická jednotka s vysoce účinným deskovým rekuperátorem pro zpětné získávání tepla.

Každá rekonstrukce s sebou nese riziko v podobě nuancí mezi projektovým předpokladem a skutečností, a nejinak tomu bylo i v případě této rekonstrukce. Krátce po rozkrytí střešního pláště haly I bylo zjištěno, že ocelové vaznice, ke kterým měly být uchyceny trapézové plechy, jsou uloženy v odlišné poloze, než se předpokládalo. Vše bylo vyřešeno pomocí nového technického řešení v podobě dodatečných kotevnic plechů uchycených k horní pásnici vaznic.

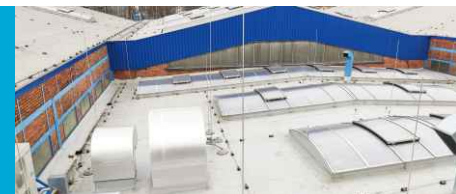
Dalším nepříjemným zjištěním bylo, že v souvrství haly IV chybí vrstva betonového potěru, do které měla být ukotvena střešní folie. Tento nedostatek byl vyřešen pomocí „falešných trapézových vln“ ukotvených do žeber střešních panelů. Celá rekonstrukce probíhala za plného provozu areálu, a bylo tudíž nutné stavební práce koordinovat s provozem vozovny, což ne vždy probíhalo hladce. I přes všechna úskalí, která se během rekonstrukce vyskytla, byla rekonstrukce střech v průběhu prosince, s mírným zpožděním, zdárně dokončena a všechny haly opět slouží potřebám vozovny.

Rád bych poděkoval všem, kdo se na tomto nelehkém projektu podíleli za přístup v průběhu celé realizace, a těším se na další spolupráci.

Ing. Ondřej Ferenčík



Nový střešní plášt' s robustní vrstvou tepelné izolace v tloušťce 150–280 mm



Při rekonstrukci byly původní sedlové ocelové světlíky s drátosklem nahrazeny obloukovými světlíky s čířým komůrkovým polykarbonátem

První novinka roku 2021: 24hodinová jízdenka z jízdenkomatu

Na začátku roku 2021 jsme zavedli další novinku v nákupu jízdenek. 24hodinovou jízdenku je nyní možné zakoupit také v tyrkysové jízdenkomatech přímo k bezkontaktní platební kartě a Kreditní jízdence.

Doposud fungoval systém tak, že cestující, kteří se odbavovali platební kartou nebo Kreditní jízdenkou, mohli využívat systému tzv. chytré denní optimalizace, kdy při opakovaných jízdách v rámci jednoho dne zaplatí maximálně cenu 24hodinové jízdenky. Zúčtování však probíhá vždy od/do 3:00 hodin, a nejedná se tedy o standardní 24hodinovou jízdenku.



„Systém chytré optimalizace je výhodný zejména pro občany Ostravy, kteří zde žijí a pracují. Reagujeme však na časté potřeby a přání našich cestujících a tento systém ne-

musí být výhodný zejména pro turisty, kteří naše město navštíví až v odpoledních hodinách a odjíždějí následující den v dopoledních časech, přičemž v obou dnech chtějí využít to nejvýhodnější jízdné, které jim touto změnou umíme nabídnout. Proto nyní zavádíme k 3denní jízdence také 24hodinovou jízdenku, kterou si mohou cestující zakoupit v našem jízdenkomatu,“ vysvětluje generální ředitel DPO Daniel Morys.

Kromě standardní 24hodinové jízdenky za 100 Kč nabízí jízdenkomat také zlevněnou variantu této jízdenky pro cestující do 15 let za cenu 50 Kč a 24hodinovou skupinovou jízdenku, platnou až pro 5 osob, a to bez omezení věku za cenu 200 Kč.

redakce

A je tam i klimatizace

Počátkem měsíce července loňského roku byla zahájena rekonstrukce tramvajového obřatiště na ulici Hlučinské. O charakteru stavby bylo podrobněji informováno ve Zpravodajství č. 5/2020. V rámci této akce byla revitalizována budova sociálního zázemí smyčky, přičemž připomínkového řízení k projektu se zúčastnili i zástupci obou odborových organizací.

Stavební dispozice a původní stav budovy těžce poznamenaný povodněmi v roce 1997 umožňoval pouze 25 % možného využití. Přestavbou jsme získali nejen kultivovaný prostor pro zázemí svých zaměstnanců, ale také služební místnost pro strážníky Městské policie Ostrava, veřejná WC i volný komerční prostor.



Jedno ze dvou moderních sociálních zařízení nahradilo provizorní chemické WC

S koncem letních prázdnin byl provoz tramvají na obřatišti obnoven. Protože však ještě nebyly dokončeny práce na budově, museli jsme k zajištění hygienických potřeb zaměstnanců využít všemi neoblíbeného chemického WC. Jeho umístění bylo navíc komplikováno probíhajícími terénními úpravami smyčky. Toto dočasné opatření bylo vyřešeno upřednostněním dokončovacích prací na zázemí pro zaměstnance DPO před ostatními místnostmi budovy.

V půli října 2020 bylo sociální zázemí od dodavatele převzato a uvedeno do užívání. Architektonicky netradičně řešené prostory zázemí sestávají ze dvou klimatizovaných místností - vstupní místností se dvěma oddě-

lenými WC a kuchýnkou, která byla vybudována místo původního středového světlíku. Kuchýňka je osazena krátkou kuchyňskou linkou a chladničkou. Dodána byla mikrovlnná trouba a aquamat. Ve vstupní místnosti je jídelní stůl a židle.

Rekonstrukce budovy sociálního zázemí obřatiště Hlučinská je dalším příspěvkem v dlouhodobém úsilí o zlepšení pracovních podmínek svých zaměstnanců. Nicméně je také nutné připomenout, že je na nás všech, aby vynaložená energie, snaha a nemalé finanční prostředky nepřišly vniveč jen díky lhostejnosti a nevšímavosti vlastních lidí.

Libor Třetina



Součástí rekonstruovaného objektu na Hlučinské je kromě zázemí řidičů také služebna městské policie a komerční prostor



V kuchýnce nechybí ani mikrovlnná trouba a aquamat

Představení zaměstnanců DPO



Jan Klimec asistent přepravy

Čím jste chtěl být jako malý?

Policajt. Odmala se mi to líbilo, z televize a tak. Původně jsem měl i složené přijímací testy k policii, ale nabídli mi místo jenom v Praze na 2–3 roky, a to nebylo reálné. Zrovna jsme si tady s přítelkyní našli byt a být pět dní v Praze, dva dny tady, to nepřicházelo v úvahu. Tak jsem si říkal, že půjdu na chvíli do Dopravního podniku a už jsem tady 16. rok. Původně jsem byl 11 let revizor, teď asistent přepravy.

Co vás na práci baví?

Potkáváte různé lidi, řešíte různé situace, není to stereotypní práce. Nikdy nevíte, co vás potká.

Jaký máte vztah k cestujícím? Vzkázal byste jim něco?

No, pokud oni mají kladný vztah ke mně, tak určitě dobrý (smích). Vzkázal bych jim, aby se k sobě navzájem chovali trochu lépe. Přejde mi, že ta agresivita stoupá.

Co děláte ve volném čase?

Posilovna, cestování, rodina. Naposledy jsem byl teda tři roky zpátky v Tunisu, já jsem takový ten plážový typ, takže vždycky spíš moře a ideálně si tam lehnout na deset dní na lehátko pod deštník a pohodíčka. Taky rád chodíme do kina, dívám se na všechno, ale preferuju horory.



Marcela Kučatá asistentka přepravy

Čím jste chtěla být jako malá?

U mě to bylo jednoduché, když jsem byla malá, tak jsem si hrála se sestrou na prodavačku. A to mi zůstalo. Nejdřív jsem si teda podala přihlášku na zemědělskou školu, ale tam mě nevzali, tak jsem se vyučila prodavačkou smíšeného zboží. A pak jsem si ještě dodělala nástavbu s maturitou.

Jako prodavačka jsem působila už dost dlouho, pak jsem se rozhodla, že by to chtělo změnu. A jelikož jsem pracovala s lidmi, chtěla jsem u toho zůstat. A pak jsem se, ani nevím jak, dostala tady.

Co vás na práci baví?

Baví mě komunikace s lidmi i to, že ta práce není stereotypní, že jsem pořád někde jinde.

Jaký máte vztah k cestujícím? Vzkázala byste jim něco?

Některé cestující mám radši a některé méně. Každá situace je jiná a člověk se té situaci musí přizpůsobit. Vzkázala bych jim, aby k sobě byli hodnější a že s úsměvem jde všechno lépe. Že pak jde všechno vyřešit jednodušeji.

Co děláte ve volném čase?

Ráda vařím a peču, pracuju na zahrádce, v létě grilujeme, chodím s přítelem do přírody. Ale relaxuju i u televize, kdysi jsem se taky dívala ráda na horory, ale teď dávám přednost detektivkám.



Miroslav Válka přepravní kontrolor

Čím jste chtěl být jako malý?

Já jsem byl za mlada trochu rošťák. No a náš pan řidičí mi říkal: „Míro, ty rosteš buď pro kriminál, a nebo budeš policajtem.“ Tak já jsem se toho držel, rozhodl jsem se a dostal jsem se k Policii a tam jsem byl skoro 30 let.

Co vás v pokračování v práci motivuje a co vás na ni baví?

Já na sebe prásknu, že mi je 70 let. Cítím se teda zatím velice zdravý a je mi dobře. No a motivuje mě práce s lidma. Já jsem bývalý policista a mě by to chybělo, já bych teda tak dlouho nevydržel, kdybych nebyl mezi lidma. Udrží mě to pořád takovým čilým. Baví mě taky práce s kolegy. Jsme taková partyje a to by mi chybělo taky, kdybych si měl ráno sednout ke stolu a dívat se na televizi, tak to ne. Já musím tady mezi kluky a trochu je povzbudit (smích).

Jak máte vztah k cestujícím? Vzkázal byste jim něco?

No aby byli hodnější, i na nás. Někteří dokážou být takoví hnusní, no.

Co děláte ve volném čase?

No já mám koníčky dost. Hlavní věc je myslivost, tedy určité ty povinnosti myslivce. Rád si zastřílím, rád plavu – teďka teda nemůžeme, ale já to beru jako dobrý trénink, po určitých bazénech.

Nové stejnokroje v lepší kvalitě

V prosinci loňského roku jsme spustili anketu pro naše řidiče, kde se ptáme na spokojenost s kvalitou současného stejnokrojového vybavení. Děkujeme za velký zájem o tuto anketu, sesbírala se opravdu velká hromada vyplně-

ných lístků. Anketa nám ukázala celou řadu možností, jak stejnokroje vylepšit, zejména pak z pohledu materiálu, střihu a stálosti barev.

Blíží se nové výběrové řízení pro dodávku

stejnokrojů a tyto cenné informace využijeme pro zkvalitnění materiálu od vybraného nového dodavatele.

Martina Vybíralová

Pochvaly

- Cestující poděkovala panu Petrovi Deptovi, řidiči střediska autobusy Hranečnick, za upozornění, že zapomněla na zastávkové lavičky batoh.
- Řidička střediska tramvaje Poruba, paní Jarmila Václavíková, byla pochválena za trpělivost a lidský přístup ke starším cestujícím.
- Paní Dana Slezáková, řidička střediska doprava trolejbusy, byla cestujícím pochválena za svůj přístup k cestujícím.
- Pan Alfréd Biravský, řidič střediska autobusy Hranečnick, byl pochválen za nalezení a vrácení notebooku.
- Za svědomité upozorňování cestujících na povinné nošení roušek byl oceněn pan Jakub Sedláček, řidič střediska doprava trolejbusy.
- Cestující poděkoval panu Romanovi Špičákovi, řidiči střediska doprava tramvaje Poruba, za to, že dbá o bezpečnost cestujících a na zastávce „Hulváky“ kontroluje, zda vystupující neohroží jiné vozidlo.
- Paní Jana Tobášová, řidička střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, byla cestujícím pochválena za vyloučení osoby bez jízdenky z vozu.
- Přepavním kontrolorům, Josefovi Holáskovi a Lukášovi Gorpelovi, cestující poděkoval za profesionální ale zároveň lidský přístup.
- Cestující poděkoval za vrácení mobilního telefonu panu Dušanovi Smitalovi, řidiči střediska doprava autobusy Hranečnick.
- Za lidský přístup a ochotu pomoci byly zákazníci pochváleny pracovnice oddělení prodeje jízdenek paní Romana Valečková a Ivana Gryčková.
- Pan Jiří Práger, řidič střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, byl cestující maminkou pochválen za pomoc při výstupu s kočárkem.
- Oddělení tvorby jízdních řádů bylo cestujícím pochváleno za změny v jízdním řádu linky č. 61, která začala obsluhovat zastávku „Lihovarská“.
- Za pomoc člověku v nouzi byli pochváleni asistenti přepravy paní Petra Potocká a pánové Štefan Kiss a Martin Holas.
- Pan Michal Kopperberg, řidič střediska doprava trolejbusy, byl cestující pochválen za vykázaní problémových cestujících z vozu.
- Cestující ocenila osobní statečnost pana Tomáše Beránka, řidiče střediska tramvaje Poruba.
- Řidič střediska autobusy Hranečnick, pan Tomáš Hanzel, byl cestujícím pochválen za vzornou reprezentaci naší společnosti.

Žijeme na sociálních sítích

Instagram

ten.magor Dobrý 😊 (Pouštíme Bernieho sednout)
dominik9116 Super 👍 to bych si chtěl vyzkoušet (Tramvajový simulator)
cacotomas Bomba 😊👍 (Tramvajový simulator)
budu_linej Paráda! (Tramvajový simulator)
transport_by_smoula Knírek ❤️ (Movember Stadler)

Facebook

Kamil Raus Tak to je dnešní pecka! PR jako bič! (Pouštíme Bernieho sednout)
Jana Dostálová Paráda sestřičko 😊😊😊 velká gratulace a spoustu km bez nehod /smile with hearts/ (řidička Gabriela Hrnčířová)
Michaela Fejtová Sympatická na první pohled (řidička Gabriela Hrnčířová)
Thomas Zecky Nasilowski Já to chci v DOV 🐼 (Tramvajový simulator)
Zdeněk Brouček To je krásné, asi se zítra svezu 😊👍 Vezmu kolegu z práce a podíváme se na tu jednadvacítku, sice dvaadvacátého, ale krásna 😊👍 (Den čísla 21)
Danuše Jurníčková KŘIVÁ!!! 25 let moje pracoviště... jako řidička tramvaje *má tam svou nálepku se srdíčkama, to asi nepřetvoříme* (Vozovna z ptačí perspektivy)
Tony Ynwa Kriva and my classroom for the best English lessons in DPO 😊😊👍 (Vozovna z ptačí perspektivy)
Martin Pisch Začínal jsem tam po vyučení, pak jako řidič a posledních téměř 20 let jako mistr. Jsem hrdým "Křivákem". 👍👍👍 (Vozovna z ptačí perspektivy)
Jaroslav Boháč Mě to funguje bez problému, je to přehledné a mám informace co potřebuji. Ta stránka odiska.cz byla katastrofa. (Účet na e-shopu)
Anna Adamíková Suprový krasavec v té modré mu to sluší (Doubledecker od Oli)



Jeden z velmi úspěšných příspěvků na našem FB profilu

Recept Nebeská roláda bez mouky - bezlepková

Ingredience:

5 vajec
120 g moučkového cukru
1 vanilkový cukr
1 ztužovač šlehačky
tuk (např. Hera)
1 smetana ke šlehání
2 lžíce kakaa
kokos na vysypání plechu

Postup:

U tohoto receptu je potřeba mít rozpálenou troubu na maximum. Jelikož je pečení rolády velmi rychlé, vyplatí se ji péct po jiném pečeném jídle, aby se trouba nemusela naplnit "roztápět" jen na pár minut. Na velký mělký plech položíme pečící papír, který důkladně vymažeme tukem

(např. Herou) a vysypeme kokosem. V míse smícháme žloutky s moučkovým cukrem a kakaem. Z bílků ušleháme tuhý sníh a zlehka ho zapracujeme do směsi v míse. Připravenou hmotu rozetřeme na plech a v troubě horké na maximum pečeme přesně 8 minut. Upečený plát vyjmeme z trouby a ihned ho i s papírem sundáme z plechu, aby se zespoda nedopékal, a necháme vychladnout. Mezitím si ušleháme smetanu se ztužovačem a vanilkovým cukrem. Do připraveného krému lze vmíchat jahody, banán nebo jakékoliv jiné ovoce dle chuti. Vychladlý piškot potřeme krémem, srolujeme a dáme odpočinout do lednice.



Tisk o nás

Celodenní jízdenky

Novinku v nákupu jízdenek zavádí Dopravní podnik Ostrava. Tou je nákup 24hodinové jízdenky také v jízdenkomatech. Kromě standardní 24hodinové jízdenky za 100 korun lze pořídit také zlevněnou variantu pro cestující do 15 let za 50 korun a skupinovú jízdenku platnou až pro pět osob za cenu 200 korun. Systém dosud fungoval tak, že cestující, kteří platí platební kartou nebo kreditní jízdenkou, zaplatili při opakovaných jízdách v rámci jednoho dne maximálně cenu 24hodinové jízdenky. (plk)

PRÁVO STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ ČECHY
8. 1. 2021/ str. 7

Další jízdenkomaty

Sít tzv. jízdenkomatů, prodejních automatů s kreditními jízdenkami, rozšířil o další dva přístroje Dopravní podnik Ostrava, a to v ostravské části Poruba. Celkem jich je už 19. Od pátku 20. listopadu si tak mohou lidé zakoupit a dobýt kreditní jízdenky a dobýt karty ODIS také u zastávek Poruba vozovna a Duha. (plk)

PRÁVO STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ
MORAVA, 22. 11. 2020/ str. 14

Ostrava už vypravuje jen nízkopodlažní autobusy

OSTRAVA Lidé, kteří potřebují cestovat po Ostravě městským autobusem s kočárkem či na invalidním vozíku, už nemusí hledat v jízdním řádu bezbariérový spoj. Dopravní podnik Ostrava totiž nově vypravuje pouze nízkopodlažní autobusy. Poslední vůz staršího typu, Karosa s evidenčním číslem 4285, se na

56 trolejbusů nasazuje ve spoje na své trase Dopravní podnik Ostrava.

svou poslední cestu vydal v sobotu 6. listopadu na lince číslo 48. Kvůli koronaviru nebylo možné pořádat slavnostní akci. Autobus byl však už od pátku označen cedulí, na které se koučl s ostravským provozem. Vůz bude převeden do depozitáře historických vozidel. Denně vyjíždí na trasu okolo dvou set autobusů, v pracovní dny až 252. V tuto chvíli jsou všechny bezbariérové. Stejně tak má Ostrava od roku 2018 bezbariérový i trolejbusový vozový park. V pracovní dny vypravuje až 56 trolejbusů. „Chceme být nejmodernějším dopravním podnikem v zemi a moderní vozový park je jedním z našich dlouhodobých cílů. Jsem rád, že jsme v tomto směru dosáhli dalšího milníku a můžeme cestujícím nabízet stále větší komfort“, uvedl generální ředitel Dopravního podniku Ostrava (DPO) Daniel Morys.

Stoprotcentní bezbariérovost do cílů podnik potě, co starší vozidla nahradilo 29 nových autobusů Solaris poháněných stlačeným zemním plynem (CNG). Kromě toho, že jsou nízkopodlažní, mohou cestující využít i jejich vybavení klimatizací, USB konektory či Wi-Fi.

„Naše autobusy a trolejbusy jsou tedy již stoprocentně nízkopodlažní. Čeká nás ještě příjemka dalších osmi osmáctimetrových a 24 dváctimetrových solarisů a v následujících dvou letech i několika desítek elektrobuses. Na jaře 2021 by tak DPO mohl být prvním dopravním podnikem v zemi, který z běžného provozu úplně vyřadí autobusy poháněné naftou“, dodal Morys. (les)

MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK, 19. 11. 2020/ str. 15

Legends dojezdily

Ostravský dopravní podnik pokračuje v modernizaci vozového parku. Z provozu vyřadí i známé „karosy“.

PETR JIRÍČEK

Ostrava – Že se nejednalo o obyčejnou jízdu, symbolizovala i velkoformátová plachta přímo pod řidičem. „Vysokopodlažní autobusy Karosa se loučí s Ostravou“, stálo na autobusu v poslední den jízdy. S dodatkem „...příště už jen bez schodů“. To aby lidé snáz pochopili,

proč dopravce celkem osm karos vyřadil.

Koresponduje to se dvěma rukou v ruce jdoucími záměry DPO – mít celý vozový park nízkopodlažní a bez dieselových motorů. „Je to hrozná škoda, byl to můj oblíbený autobus“, vzal zprávu s těžkým srdcem Tomáš Plátek a smutnil i další. Vůz Karosa B 941 s evidenčním číslem 4285 svezl cestující naposledy na linkách 44 a 48. Dopravní podnik tyto karosy, které se vyráběly v samém závěru minulého tisíciletí, prodá, jeden vůz ale uloží do

depozitáře historických vozidel. Dopravní nadšenci se tedy se známou karosou jistě ještě setkají při některé z akcí pořádaných DPO ve spolupráci s Kroužkem přátel DPO.

AUTOBUSY NA PRODEJ
Dopravní podnik zároveň vyřadí z provozu a prodává také patnáctimetrové autobusy Solaris Urbino 15, Solaris Urbino 12 a Irisbus-Citelis. Ať už proto, aby ještě posloužily jinému dopravci, či případně i pro některého soukromého zájemce.

Pokračování na straně 2

OPAVSKÝ A HLUČÍNSKÝ DENÍK, 19. 11. 2020/ str. 1

Legends dojezdily. Příště už jen bez schodů

Dokončení ze strany 1

K prodeji nabízí DPO celkem 23 těchto vozidel a cenové nabídky za ně přijímá do poledne 30. listopadu. Zájemci si je mohou prohlédnout v depu na Hranečnicku či v Porubě. V ulicích města je nahradily nové vozy. „Solarisy nebudeme prodávat úplně všechny, některé si necháme v rezervě, protože jsou v dobrém stavu a v záloze se nám mohou hodit. V běžném provozu je nahradíme novými autobusy s pohonem na CNG, na které jsme navíc mohli čerpat do-



AUTOBUS TYPU KAROSA v ostravských ulicích už lidé neuvidí. Z posledních osmi kusů jich dopravce sedm prodává, jeden – který se s lidmi rozloučil v poslední den jízdy informativním transparentem – uloží do depozitáře. Foto: DPO

taci,“ řekl Deníku ředitel DPO Daniel Morys.

Už na začátku příštího roku chce DPO dostát svému slibu, mít původně do konce roku 2020 všechny své autobusy nejen nízkopodlažní, ale také ekologičtější – bez dieselových motorů. „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,“ dodal Morys.

OPAVSKÝ A HLUČÍNSKÝ DENÍK, 19. 11. 2020/ str. 2

Kde fondy EU pomáhají

Evropské fondy podpořily stovky projektů s cílem zlepšit kvalitu života obyvatel v jednotlivých regionech. Centrum pro regionální rozvoj České republiky přispělo v období 2014 – 2020 k realizaci mnoha důležitých a zajímavých projektů. Podívejte se s námi, kde konkrétně fondy EU pomohly v Moravskoslezském kraji.

Vozový park MHD v Ostravě je opět modernější

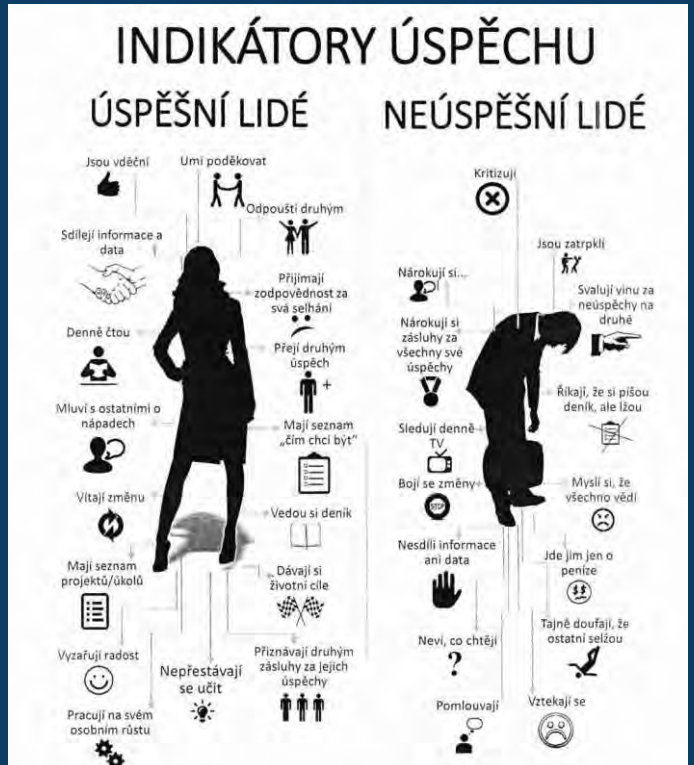
Ostravský dopravní podnik pořídil díky prostředkům z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) pět nových středně kapacitních tramvají, dva parciální trolejbusy a jeden autobus na CNG. Nové vozy si užijí cestující především v lokalitě Hranečnick, nicméně do budoucna se počítá s využitím drážních vozidel v rámci celého města.



Výše dotace EU: 170 000 000 Kč
Celková částka: 200 000 000 Kč

DENÍK, PŘÍLOHA JIŽNÍ ČECHY, 21. 11. 2020/ str. 20

Pro zasmání / k zamyšlení



Dvě dívky stojí v přeplněném autobusu. Jedna se šeptem ptá druhé: "Prosím tě, kdo to za mnou stojí?" "Mladý muž."						VLASTNÍ IRMÉ	BALTSKÉ MOŘE		CASTROVO JMENO	MURA		ZVÍŘECTVO	PROSTŘEDNÍ JM. LIDSKO-PRAVNÍ AKTIVISTKY BAŠAROVÉ	POLSKÝ AUTOR AFORISMŮ	VOUSY POD NOSEM		SLOVENSKÝ TEIN	ŘADOVÁ ČÍSLOVKA	
					TAMTĚŽ (LAT. ZKR.)			INIC. SAXO-FONISTY SLOVAČKA			AMERICKÝ HEREC (DETEKTIV COLUMBO)						UKAZOVACÍ ZAJMENO		
					OBEC V OKRESE KOLÍN			RUSKY SOUHLAS			JEMENSKÝ PRÍSTAV						NÁZEV SYKAVKY		
											KROMĚ						ONEN		
POMLUČKA: ADEA, BEZA, EVORSE, KANOVNIK, LARA, LEC, ODOLEN, TISA	ÚDOLÍ (BÁŠNICKY)	PŘEDLOŽKA	1. DÍL TAJENKY		2. DÍL TAJENKY														
				NĚHA STARORIMSKÝ DOMÁCÍ BŮZEK				PATŘÍČÍ EVÉ						ČASNĚ					
ANGL. TEČKA								CHEM. ZN. SAMARIA						10 MM = 1 ...					
JMÉNO LINGVISTY SMEKALA							STELIVO					KÓD KAJMANSKÝCH OSTROVŮ					SLOVENSKY ODLIŠNÍ	POTĚ	
							PRODEJ (ZBOŽÍ)					NACRT							
DRUH PIVA							TAJEMNÉ BUDDHISTICKÉ SLOVO POHODNÝ		PŘITAKÁNÍ			ZNAČKA KILOMETRU				RADA			
									MALÝ PSÍK			ANGL. BOLEST				ROZMĚLNOVATI			
	SOLMIZAČNÍ SLABIKA	NÁZEV HLÁSKY R			RODINNÝ DŮM (ZKR.)			MOJI			OPAK PŘED			OSOBA ŽENSKÉHO POHLAVÍ					
		CHYTIT ZVĚR			TYP PÍSMO (15. STOLETÍ)			BOD NA ANTÉNĚ			KREVNÍ TLAK (ZKR.)			OCHUTNAT					
SLŮVKO OŠKLIVOSTI				JABLKO (HOVO-ROVÉ)						KAPITULÁR									
				DOMÁCKÝ JAROSLAVA						KÓD LETIŠTĚ ANAA									
3. DÍL TAJENKY																	?	EGYPTSKÁ ŘEKA	KYSELÁ POCHUTINA
	OTOUŠ						MAĎARSKÁ ŘEKA				NEVZDĚLANEC						CHATOVACÍ ZKRATKA		
	ZNAK RODU						FINSKÉ SÍDLO				CHYBA						ZÁPOR		
VYKROJENÍ ODEVU							NÁPOR					ŠTVANEC							
							SLOVENSKÁ POJINÍ MIRA					PODPIS ANONYMA							
KOREJSKÁ DYNASTIE			JEDNÁNÍ							TVRZENÍ, KTERÉ JE V ROZPORU S JINÝM TVRZENÍM									
BAZÁLNÍ TEPLOTA (ZKR.)			LYŽAŘSKÁ VĚTROVKA						CHEM. ZN. ZINKU			TIHLE					ADENOTOMIE (MED. ZKR.)		

GRATULUJEME!

Pracovní jubilea v DP Ostrava

Příjmení a jméno	Druh výročí	Datum výročí	Útvar
Drgáč René	25	13. 11. 2020	TTP
Kotkolík Petr	25	13. 11. 2020	DAP
Suchý Jiří	25	20. 11. 2020	DAH
Návrat Miroslav	25	1. 1. 2021	TSM
Zimčík Pavel	25	8. 1. 2021	RBP
Musial Jaroslav	25	11. 1. 2021	TVV
Röbel Dalibor	25	11. 1. 2021	TSM
Pavlová Irena	25	15. 1. 2021	RST
Trojanský Petr	25	15. 1. 2021	TSM
Víčková Jana	25	15. 1. 2021	ECO
Dvořák Pavel	25	29. 1. 2021	DTO
Kocián Radim	25	29. 1. 2021	DTR
Záboj Jiří	25	30. 1. 2021	DAP
Píterková Dana	30	5. 11. 2020	TTR
Lojkásek Jaroslav	30	6. 12. 2020	DAP
Sedlačík Miroslav	30	7. 12. 2020	TAP
Kacíř Michal	30	9. 12. 2020	TAP
Klvaňa Radim	30	9. 12. 2020	TAP
Pelderl Roman	30	9. 12. 2020	TAH
Romančík Milan	30	9. 12. 2020	TAP
Sasín Zdeněk	30	9. 12. 2020	TAH
Vicher Tomáš	30	9. 12. 2020	DAH
Kubánek Radek	30	15. 12. 2020	TAP
Malý Alan	30	15. 12. 2020	TVS
Mlčáková Jana, Ing.	30	15. 12. 2020	ECO
Šimečka Libor	30	1. 1. 2021	DTR
Wenzel Martin	30	1. 1. 2021	DTP
Maceček Jaroslav	35	11. 11. 2020	DAH
Mičůnek Dušan	35	18. 12. 2020	TAH
Vozňáková Ivana	35	18. 12. 2020	TTP
Antes Radim	35	20. 12. 2020	TAH
Škuta Miroslav	35	6. 1. 2021	DAP
Balwar Petr	35	16. 1. 2021	DTR

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 Hřivnáč Rycková, Martina Vybíralová
Grafika a tisk: ZEMANART
Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.