

# Zpravodaj

1/2020 Dopravního podniku Ostrava



**dpo.cz lepší než fronta**

**Internetové  
jízdenkovnictví**

**dpo.cz/eshop**

## Obsah

Emoce hrají v MHD velmi důležitou roli	2
Nová tvář ve vedení – Ing. Michal Scholz	2
Opět stoupla spokojenost cestujících s našimi zaměstnanci	2
Pětiminutovka na osmičce	3
Když ti to nepasuje, tak to vyměň	3
Není kočárek jako kočárek	3
Kdo na to šlape, nemá šanci	3
Zprávy ze sociálních sítí	4
Komárek už zase lítá	4
Cooltour nebo Coooltour	5
BezpapírOVA!!! je bezproblémOVA!!!	5
Tam se vlezú!	6
Padám, padáš, padáme...	7

Organizační a hygienická opatření proti šíření koronaviru	7
Zařazení souboru historických vozidel do centrální evidence sbírek	8-9
Ekova Electric informuje	10
Investice 2019: Dařilo se!	11-12
Představení zaměstnanců DPO	12-14
Pochvaly	14
Dobroty pro Tyrkysovou sbírku – Citronová bábovka	14
Tisk o nás	15
Křížovka	16
Pracovní jubilea v DP Ostrava	16

**Pětiminutovka  
na  
osmičce**

**více na straně 3**

**OSTRAVA!!!**

## Emoce hrají v MHD velmi důležitou roli



Děkuji kolegům a všem zaměstnancům za to, že pomohli udělat další krok k tomu, abychom se přiblížili k našemu strategickému cíli a naši vizi stát se nejmodernějším dopravním podnikem v České republice. Snažíme se zachycovat trendy v moderní veřejné dopravě, popularizovat hromadnou dopravu v Ostravě a v neposlední řadě reagujeme na potřeby našich cestujících, což se vlastně stalo i důvodem naší existence. Důležité je také uvědomění toho, že na pomyslném vrcholu řídicí pyramidy DPO není dnes samotné vedení firmy, ale jsou to naši cestující a hned pod nimi zaměstnanci, kteří pracují v první linii, tedy v přímém kontaktu s cestujícími a zákazníky. Teprve pak následuje tzv. „helpteam“ ostatních zaměstnanců, přičemž až na jeho úplném konci je představenstvo s generálním ředitelem. Je sympatické, že naši lidé stále více této vizi rozumí, což v konečném důsledku vidíme i v hodnocení zaměstnanců dopravního podniku cestujícími při každoročním průzkumu. Pravidelné měření spokojenosti veřejnosti s ostravskou MHD nám ukazuje a potvrzuje, že k tomu skutečně dochází a že naši zaměstnanci jsou cestujícími hodnoceni stále lépe. Tento pozitivní trend si chceme i nadále udržet a pracovat na něm.

Už také víme, že jsou to emoce, které hrají v městské hromadné dopravě nejdůležitější roli. Pokud se totiž naši cestující necítí

v MHD bezpečně a komfortně a nepůsobíme na ně spolehlivě, budou mít vždy tendenci tento způsob dopravy vyměnit za jiný. Naším cílem je, aby všechny tři emocionální brány, kterými musí náš zákazník „projít“ při používání naší MHD, byly na té nejvyšší úrovni. První branou je informační nástroj pro rozhodnutí, že ke své přepravní potřebě využijí MHD. Druhou branou je místo, kde čekají a posléze nastupují do dopravního prostředku, tedy zastávky, které by měly odpovídat očekáváním cestujících. No a třetí emocionální branou je samotné vozidlo s jeho řidičem, který má na celkový dojem cestujícího z jízdy rozhodně nemalý vliv.

Také proto jsme došli například k rozhodnutí, že přejmenujeme náš útvar odbor lidské zdroje na útvar Péče o naše lidi a vztahy, což bude představovat i změnu v pojetí vztahu k zaměstnancům. Věřím, že to bude mít nakonec pozitivní vliv i například na vzájemné chování zaměstnanců mezi sebou a odstranění nešvaru hry na „náš útvar, váš útvar“. Ve vztahu k veřejnosti nám pak jde v konečném důsledku o trvalé zvyšování profesionality našich zaměstnanců, budování jejich rozlišovacích schopností při styku s našimi cestujícími, kdy by například nemělo jít zásadně o to, kdo má v danou chvíli pravdu, ale o snahu vzbudit u cestujících dobrý dojem.

Váš Daniel Morys

## RESPOND: Opět stoupla spokojenost cestujících s našimi zaměstnanci

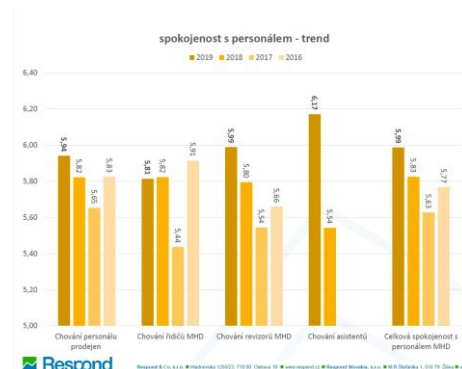
Už třetím rokem po sobě roste spokojenost cestujících s naším personálem. Vyplyvá to z každoročního prosincového průzkumu, který pro DPO na vzorku osmi set respondentů zpracovává agentura Respond.

Nejhorší známka 0, nejlepší 7. Zaměstnanci DPO si od cestujících vysloužili v průměru 5,99. Je to o 16 setin víc než v roce 2018 (5,83) a o 36 setin víc než v roce 2017 (5,63). Vůbec nejspokojenější jsou lidé s přístupem asistentů přepravy. Ti získali známku 6,17. „Je to skvělý trend i dobrá zpětná vazba. Od svého příchodu do dopravního podniku zdůrazňuji našim lidem, že jsme tady ze

všeho nejvíc pro naše cestující a že právě naši zaměstnanci jsou pro ně tou hlavní tvář dopravního podniku,“ vysvětluje generální ředitel a předseda představenstva DPO Daniel Morys.

Za zmínku stojí i další údaje. Například to, že více než dvě třetiny cestujících vítají rozšiřování elektronických jízdenek nebo že tři čtvrtiny cestujících podporují plán DPO skončit do roku 2020 s dieselovým pohonem v rámci vozového parku DPO. 90 % lidí by DPO doporučilo při cestách po městě svým známým odjinud.

redakce



## Nová tvář ve vedení – Ing. Michal Scholz

Michal Scholz je novým členem týmu vedení Dopravního podniku Ostrava. Od 1. 1. 2020 vystřídal na pozici vedoucího odboru přepravy a tarifu Ing. Jaroslava Šimčíka, který tuto funkci úspěšně vykonával posledních 15 let při svém 45letém působení u naší společnosti. Michal Scholz je absolventem ekonomické fakulty VŠB-TU Ostrava a v oblasti veřejné dopravy se pohybuje 18 let. Má zkušenosti ze státní správy na dopravním úřadě Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, integrovaného dopravního systému u Koordinátora ODIS

a soukromé sféry u regionálního dopravce TQM Opava. V minulosti řídil jak projektové a rozvojové týmy, tak provozní týmy zaměstnanců. V nové pracovní pozici naváže na projekty, u kterých byl od samého začátku na KODISu, a které mají přesah až do dneška. Jde o bezkontaktní odbavení cestujících, tarifní strukturu jízdného, dělbů tržeb mezi dopravci. Michal Scholz se těší na spolupráci s novými kolegy ve svém odboru, se kterými by rád posunul službu ostravské MHD na ještě atraktivnější úroveň.

redakce



## Pětiminutovka na osmičce

Od 1. března přinášíme atraktivní provoz na tramvajové lince č. 8. Zavádíme krátké intervaly mezi spoji a nasazujeme moderní vozidla.

Z dlouhodobých měření obsaditelnosti vozidel vyplývá, že poptávka po spojení v relaci Poruba – centrum a zpět je velmi vysoká po většinu dne. Proto přicházíme s linkou 8+. Ta bude mít po většinu pracovního dne 4 – 5minutový interval, večer a o víkendu pak 10minutový. V obou případech tedy nabízíme dvojnásobný počet spojů oproti dnešnímu stavu. Na linku budou s garancí vypravovány tramvajové vozy Stadler. Moderní nízkopodlažní vozidla, klimatizace, Wi-Fi, USB porty a LCD panely jsou jasné plusy pro cestující veřejnost, které se stanou standardem na lince 8. Stejně jako dnes linka propojuje Vřesinskou s Hlavním nádražím a každý druhý spoj Vřesinskou s Hlučinskou. V pracovní den večer a po celý víkend se pak cestující mohou těšit na přímé spojení se Zátěším.

Lukáš Meczner



## Když ti to nepasuje, tak to vyměň

Dokončili jsme prvotní rozvoz oděvů v rámci přestrojování na nové stejnozkroje. Od března 2020 je již možné ve výdejně oděvů vyměnit součásti uniform, které vám rozměrově nevyhovují. Aby nedocházelo k nepříjemným frontám, pro návštěvu výdejny je potřeba se objednat. Zavolejte na telefon výdejny - 604 624 625 a domluvíte si návštěvu v čase, který vám vyhovuje. Naším cílem je, ať se cítíte v nové uniformě pohodlně. Upozorňujeme, že výměna je možná pouze u nenošených a nepraných oděvů.

Martina Vybíralová



## Není kočárek jako kočárek

Jedna z našich tras, jako asistentů přepravy, byla na lince číslo 2 do Výškovic. Na jedné ze zastávek přistoupila paní s kočárkem, podala mi ke kontrole platnou ODISKU a zároveň si označila papírovou jízdenku. Již jsem se chystal paní upozornit, že kočárek s dítětem má přepravu zdarma, když se z kočárku místo dětského pláče ozvalo tiché kňučení. V kočárku si lebedili dva malí pejsci. Od paní jsem se dozvěděl, že se nejedná o dětský kočárek, nýbrž o speciální kočárek pro psy, který se prý normálně prodává. Poprosil jsem paní, zda bych si mohl pejsky v kočárku vyfotit. Paní byla milá, dovolila mi pořídit fotku. Mé zkušenosti z dopravy jsou jinak pozitivní, lidé jsou poctiví, mají platné jízdní doklady.

Petr Michálek

## Kdo na to šlape, nemá šanci

Dostali jsme slibů a upravili jsme odměňování řidičů MHD za profesionalitu a výkonnost. Ve druhém pololetí loňského roku se v porovnání s prvním půlrokiem odměny podle dohody sice snížily, ale dosáhlo na ně více řidičů. Společně se mzdou za prosinec 2019 tak obdrželo odměnu celkem 672 řidičů, tj. o cca 10% více, než v předchozím období. Maximální výše odměny byla omezena na 7 000 Kč s tím, že v průměru činila odměna na jednotlivce 3 598 Kč. Na rozdíl od prvního pololetí byli alespoň částečně odměněni také

řidiči, kterým se nepodařilo dosáhnout optimální spotřeby trakční energie nebo pohonných hmot. Ale pozor, to neznamená, že odměnu dostali i takoví, kteří dlouhodobě kralují v tabulkách nadspotřeby a šlapou na to tak, že mizí i tráva kolem vozu. Je třeba si uvědomit, že nesprávná technika jízdy nezpůsobuje jen nadspotřebu, ale také ničí vozidlo, obtěžuje cestující a především představuje riziko vzniku dopravní nehody nebo zranění osob, což jsou daleko závažnější nedostatky, než nadspotřeba.



Nyní se nacházíme již ve třetím rozhodném období pro hodnocení nároků na odměny a tak nezbývá, než všem řidičům MHD popřát hodně zdaru v práci a doufat, že do třetice budeme moci za profesionalitu a výkonnost s potěšením odměnit zase větší počet řidičů.

Aleš Hladký

## Zprávy ze sociálních sítí

### FACEBOOK

**Karla Durianová:** je to hlavní linka na Ostravu a je to super. Dá se přestoupit na další spoje. (linka 8+)

**Ivo Vávra:** Jsem rád, že tohle funguje dobře! (Kreditní jízdenky)

**Natálie Hadžegová:** Tak to je luxusní! (DollyPartonChallenge)

**Helen Ka:** Pecka barevně a ten název! (Coolich)

**Kamil Vaníček:** Tož Peter, fajny synek náš (Petr Strnadel)

**Martina Sysel Syslovic:** Pásky jsou fajn, vždycky se kochám (modernizované Vario)

**Zdeněk Fugit:** Ať to frčí. (výhybka na Josefa Kotase)

**Georgis Fasulis:** Ostravská modrá letka připravena ke startu! (linka 8+)



## Komárek už zase lítá

Historie tramvají tohoto typu sahá až do počátku třicátých let, kdy se Vítkovické železárny rozhodly elektrizovat jak trať do Hrabové, tak i drobnou dráhu Vítkovice – Zábřeh – Pískové doly. Vzorem pro stavbu vozidel se stala moderní vídeňská tramvajová souprava motorového vozu typu M a vlečného m3. Jelikož tyto vozy nahradily původní parní motorové vozy, vysloužily si podle jejich konstruktéra F. X. Komarka přezdívkou „komárek“.

Robustně stavěné vozy měly mohutný nýtovaný spodek, na kterém spočívala skříň s ocelovou, vně oplechovanou kostrou. Vnitřní přepážky, obložení stěn, strop, podlaha a lavice byly ze dřeva. Dosahovaly maximál-

ní rychlosti přes 40 km/h a svou celkovou koncepcí připomínaly spíše vozidla příměstské elektrické dráhy než vozy tramvajové.

Náš „komárek“ ev. č. 94 byl z osobní dopravy vyřazen v roce 1975 a až do roku 1989 sloužil jako dílenský vůz ve vozovně Křivá. Poté byly doplněny chybějící lavice a po dílenské opravě v roce 1993 byly renovační práce ukončeny uvedením do stavu odpovídajícímu druhé polovině šedesátých let.

V posledních letech však došlo ke zhoršení jeho technického stavu, a to zejména mechanické části a oplechování vozové skříň. Po zajištění financování byla oprava svěřena naší dceřiné společnosti Ekova Electric, kde byl „komárek“ přistaven 24. září 2018.

Vzhledem k tomu, že se nejednalo o běžně prováděnou opravu, bylo na počátku dohodnuto, že se vždy každý týden sejdou zástupci DPO a Ekovy, zkontrolují již provedenou práci, odsouhlasí si počty odpracovaných hodin a vyřeší případné problémy.

Během opravy byla provedena demontáž všech dílů ze spodku vozidla, např. nárazníků, spřáhel, pákoví mechanické brzdy, ochranných zařízení, sypačů a byly vyvázány obě dvojkolí s trakčními motory. Všechny demontované díly prošly důkladnou opravou. Provedlo se zakrytí všech částí, které by mohly přijít k úhonně, spodní rám byl otrýskán a pečlivě natřen třemi vrstvami barvy. Rovněž byla repasována všechna ložiska, jak nápravová tak tlapová. U některých ložisek byly odlity nové pánve. Kola obdržela nové obruče osoustružené na jízdní profil 2N70, umožňující jízdu přes nově zaváděné kolejové konstrukce.

Opraveno bylo také oplechování vozu - byla vyměněna obě zkorodovaná čela a část oplechování podokenní části skříň na obou stranách. Také byla vyrobena nová podlaha a vnější schůdky na obou plošinách. Nakonec byl vůz nově nalakován a provedla se montáž všech demontovaných dílů. Oprava vozu trvala s přerušeními až do října 2019, úspěšná přejímka proběhla 3. prosince 2019. Vůz bude tvořit reprezentativní soupravu s již dříve opraveným vlečným vozem ev. č. 269, která se stane ozdobou naší sbírky historických vozidel.

*Pavel Riedel  
Jiří Boháček*



Zhoršení technického stavu, a to zejména mechanické části a oplechování vozové skříň vedly k rozhodnutí opravit našeho komárka.



Při opravě byla repasována všechna ložiska jak nápravová tak tlapová. U některých ložisek byly odlity nové pánve.



Komárek v lakovně.



Komárka se podařilo dostat do tohoto stavu při opravě, která trvala od září 2018 do prosince 2019.

## Cooltour nebo cōpoltour

Ve středu 5. února 2020 proběhlo již třetí setkání zaměstnanců s generálním ředitelem Dopravního podniku Ostrava Danielem Morysem, tentokrát v Kulturním centru Cooltour.

Ve svém úvodním projevu k 40 měsícům ve funkci shrnul Daniel Morys novinky v podniku i městské hromadné dopravě jako takové. Připomněl hodnoty a cíle Dopravního podniku Ostrava a také důležitost spolupráce zaměstnanců v první linii, kteří se setkávají s cestujícími, a managementu jakožto „helpteamu“. „Čím lepší budeme mít městskou hromadnou dopravu, tím bude celé naše město cennější, váženější a hodnotnější. Tím, co všichni děláme, když vykonáváme naši každodenní práci, bojujeme za krásu našeho města.“ Přiznal však také, že stále je co zlepšovat.

Besedy se zúčastnil i primátor statutárního města Ostravy Tomáš Macura, který poděkoval zaměstnancům za jejich práci a zkvalitnění cestování městskou hromadnou dopravou. Zdůraznil výsledky snažení o ekologizaci MHD, které napomohly k tomu, že za rok 2019 byl výsledek měření emisí v ovzduší na všech měřicích stanicích v normě, a to poprvé v historii.

Následovala část dotazů zaměstnanců na generálního ředitele. Kromě otázky souvislosti platového ohodnocení a mírného nedostatku řidičů autobusů zazněly i dotazy ohledně změn v dopravě od 1. března, klimatizace ve vozech či fasování uniforem a jejich následné vyměňování mezi zaměstnanci. Ředitel se vyjádřil také k budoucnosti přepravní kontroly a nasazování asistentů přepravy na noční směny na rizikových linkách. Mezi samotnými tazateli vznikla diskuze mezi příznivci závodního stravování a zaměstnanci, kteří by uvítali zavedení stravenek. Velkým tématem byly také rekonstrukce, a to jak přesun autobusové vozovny z Poruby do Martinova, využití areálu na Vítkovické ulici a rekonstrukce tramvajové vozovny v Porubě, tak rekonstrukce některých zastávek, o které se chce Daniel Morys zasadit. Pan ředitel také vyslovil souhlas a podporu



projektu chytrých křižovatek, které by měly upřednostňovat především tramvaje, a tak je nejen zrychlit, ale také přivést k cestování městskou hromadnou dopravou další cestující.

Po ukončení oficiální části programu následovala neformální diskuze se zaměstnanci, během které se generální ředitel mohl vyjádřit i k dotazům, na které se nedostalo. Všem zúčastněným děkujeme a těšíme se na další společné setkání

*Ing. Karolína Rycková*

## BezpapíroVA!!! je bezproblémOVA!!!

Měsíc březen 2020 je již čtvrtým měsícem, kdy nabízíme našim cestujícím zcela nový produkt v systému elektronického odbavení a třetí měsíc, kdy nejsou v prodeji papírové jízdenky k tištěnému označení. Přechod z obvyklých papírových jízdenek určených k označení ve vozech MHD na plně elektronické jízdné, doprovázený zavedením KREDITních jízdenek, byl v podmínkách ČR skutečně přelomový a zatím zcela ojedinělý. Zrušení tohoto typu jízdenek bylo strategickým cílem společnosti, jehož naplnění náš podnik ušetřil nemalé investice, které by si vyžádala modernizace zastaralé technologie označovačů používaných od roku 1995 nacházejících se na hranici morální i fyzické životnosti. Vzhledem k dříve realizovaným investicím do odbavovací technologie na bezkontaktní karty, růstu obliby bezkontaktního odbavení cestujících a budoucímu vývoji v této oblasti (DPO je lídrem elektronického „jízdenkovnictví“ mezi dopravními podniky nejen v ČR), bylo naše směřování jednoznačně dané. Rok 2019 byl prvním rokem, kdy byly elektronické platby za krátkodobé jízdenky vyšší než platby z papírových jízdenek. Za rok 2019 činil tento podíl 58,34 % (v roce 2018 to bylo 45,28 %). Během celého roku docházelo k masivnímu přechodu od papírových jízdenek k ostatním formám jízdného, přičemž v prosinci tvořily prodeje elektronických plateb za krátkodobé jízdenky již 79,3 %. V případě zohlednění také cestujících na časově dlouhodobé jízdenky tvořil v roce 2019 podíl cestujících s papírovou jízdenkou již jen cca 6 %.

Naše úsilí spojené se zavedením další možnosti elektronických jízdenek – KREDITních jízdenek, bylo zaměřeno na

uspokojení potřeb hlavně náhodných cestujících, kteří z různých důvodů doposud neakceptují námi už dříve zavedené systémy odbavení, jako jsou platební karty, SMS jízdenky, mobilní aplikace MojeDPO a ODISka. Nová KREDITní jízdenka může část cestujících oslovit svou anonymitou a cenou, která je v případě pořízení jízdenky v automatu nulová, resp. celý vynaložený obnos se nahrává jako kredit pro účely úhrady jízdného ve vozech. Oproti ODISce, jejíž pořízení vyjde cestujícího na 130 Kč, je to z tohoto pohledu výhodnější.

Systém KREDITních jízdenek, jak byl spuštěn, není zcela jistě ve finálním stavu. Ve vlastním zájmu jej chceme dále koncepčně vyvíjet. Již od února jsme rozšířili funkčnost automatů o možnost pořízení jízdenky pomocí platební karty a také euro bankovkami. Od března jsme navýšili možnost dokoupených jízdenek pro spolucestující ve vozech na celkem 50 ks, což bude dostatečně pokrývat potřeby velkých skupin, jako jsou například školní třídy.



Cestující si už pořídili více než 30 tisíc kreditních jízdenek.

Od tohoto měsíce došlo rovněž k spuštění nového e-shopu, ve kterém si může cestující kartu přiřadit k účtu, např. k již svým stávajícím kartám (bankovní, ODISka) a následně spravovat. Např. půjde tuto kartu „nabít“ jakoukoliv částkou, tudíž si cestující může zvolit nejen zaokrouhlené částky na stokoruny, jako je tomu v automatech.

Postupné vylepšování systému bude následovat. Chceme tak nabídnout cestujícím další možnosti, jak ještě výhodněji cestovat s novou jízdenkou. Část cestujících nevyužije při svých přepravách MHD naše jedinečné řešení optimalizace denního jízdného, které se uskutečňuje na konci dne a cestujícímu garantuje maximální cenu 100 Kč denně (nezlevněné jízdné). Pro přepravu takových cestujících, která začíná spíše v odpoledních hodinách a pokračuje druhý den v dopoledních hodinách, zavedeme v automatech možnost nákupu 24hodinové jízdenky, která pro ně bude výhodnější. Další plánované úpravy jsou v jednání a mohou se týkat např. platnosti karty, která je dnes půlroční. Zvažované prodloužení by mohlo být dalším přínosem pro cestující.

Očekávání, která jsme si od nového systému KREDITních jízdenek slibovali, se naplnila. Po odstupu teprve pár měsíců se nebojíme tento přechod označit jako bezproblémový. Počet KREDITních karet, ale hlavně počet jízdenek z nich uhrazených za tak krátkou dobu překonal odhady. Mezi cestujícími už je dnes distribuováno přes 30 tis. těchto anonymních karet s čipem. Každý den dochází k navýšení počtu odbavení tímto způsobem a v současné době se přes tyto karty odbaví cca 3,5 tis. jízdenek denně.

*Ing. Michal Scholz*

## Tam se vlezu!

### Nejčastější příčinou dopravní nehody z vlastní viny řidiče MHD je neodhadnutí jízdního profilu.

Nacházíme se na začátku roku 2020 a to je ten nevhodnější čas se poohlédnout po roce uplynulém. Jak jsme na tom byli v oblasti dopravních nehod v roce 2019? Vzhledem k rozsáhlé stavební činnosti na pozemních komunikacích, narůstajícímu dopravnímu ruchu a také nepozornosti cestujících veřejnosti bychom mohli říct, že to není až tak zlé.

Z pohledu dopravní nehodovosti našich řidičů lze konstatovat, že po mírném poklesu počtu dopravních nehod v roce 2018, došlo v uplynulém roce k nárůstu, jak v kategorii „DPO“ (ze 496 na 540) tak i u „řidičů MHD“ (467 na 506). Podíl dopravních nehod z vlastní viny k celkovému počtu je vyšší než v uplynulých letech, nicméně u řidičů MHD se už téměř tři roky držíme kolem 38 %.

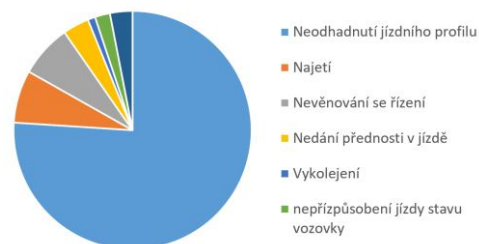
Samostatnou kapitolou, která by neměla uniknout naší pozornosti, jsou újmy na zdraví osob při událostech v provozu. I přes vyšší procento dopravních nehod z vlastní viny, je vývoj v počtu zraněných cestujících za poslední dva roky téměř stejný. Bohužel oproti loňskému roku došlo ke dvěma smrtelným zraněním. Musíme mít na zřeteli, že máme nové výkonné dopravní prostředky, a proto je zapotřebí více předvídat hlavně v místech často se vyskytujících dopravních nehod a na přechodech pro chodce. Chodci si často neuvědomují, že zastavit těžký dopravní prostředek MHD není jednoduché.

Stejně tak si někteří naši cestující bohužel myslí, že náraz, či prudké brzdění tzv. ustojí. Právě situace, kdy se naši řidiči snaží zabránit střetu s jiným subjektem, jsou nejčastější příčinou zranění cestujících ve vozidlech MHD a současně s tím také zranění vzniklá při dojezdech či odjezdech našich vozidel do či z prostoru zastávek. Důležitým faktorem v těchto případech je způsob jízdy, tj. styl brzdění při zastavování nebo zvolené rychlosti při rozjezdu. To nejmenší, co všichni můžeme pro ochranu našich cestujících udělat, je to, že budeme opatrněji zastavovat v zastávkách a opatrněji se rozjíždět z prostoru zastávek, a to přesto, že řídíme silné stroje s možností velkého zrychlení či zpomalení.

Dominantní příčinou posledních let vzniku dopravní nehody z vlastní viny řidiče MHD je jeho chyba při ovládání vozidla, tj. neodhadnutí jízdního profilu. Ta se projevila v loňském roce celkem ve 149 případech, dále pak najetí a nevěnování se řízení, každé po 14 případech, nedání přednosti v jízdě v 7 případech, dopravní nehody z jiné příčiny, jakou může být např. nezajištění vozidla proti samovolnému pohybu, v celkem 6 případech, nepřizpůsobení jízdy stavu vozovky ve 4 případech a vykolejení ve 2 případech.

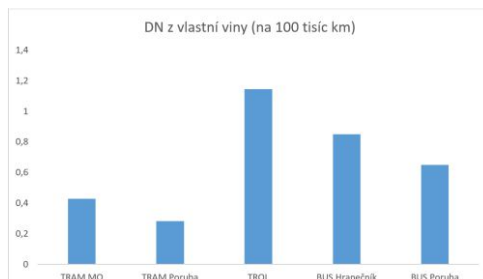
Hana Řepková

Příčiny DN z vlastní viny



**Dominantní příčinou nehody z vlastní viny řidiče MHD je neodhadnutí jízdního profilu.**

Nejvíce dopravních nehod z vlastní viny, přepočteno na 100 tisíc ujetých vozových km, způsobili řidiči střediska doprava trolejbusy (33 dopravních nehod), na druhém místě jsou řidiči střediska doprava autobusy Hranečnick (86 dopravních nehod) a na třetím místě řidiči střediska doprava autobusy Poruba (44 dopravních nehod).



**Nejvíce dopravních nehod z vlastní viny, přepočteno na 100 tisíc km, způsobili řidiči trolejbusů.**



přednost v jízdě autobusu jedoucímu ve vyhrazeném pruhu po hlavní pozemní komunikaci, došlo ke střetu a ke zranění spolujezdkyně z osobního vozidla – cizí vina, škoda na vozidle DPO 230 tis. Kč.



Dopravní nehoda ze dne 16. 9. 2019, přechod u zastávky „Důl Jindřich“ směr Hlavní nádraží, kdy chodec vstoupil do jízdní dráhy přijíždějící tramvaje – cizí vina se smrtelným zraněním, škoda cca 20 tis. Kč.



Dopravní nehoda ze dne 20. 9. 2019, křižovatka ulic Martinovská x Třebovická, řidič osobního vozidla nedal, při odbočování vlevo, přednost v jízdě souběžně jedoucí tramvaji po hlavní pozemní komunikaci – cizí vina, škoda na majetku DPO cca 2,5 mil. Kč.



Dopravní nehoda ze dne 23. 12. 2019, Řepiště, pozemní komunikace ulice Mírová, kdy řidič autobusu sjel do příkopu, bez zranění osob – vlastní vina, škoda 13 tis. Kč.

## Padám, padáš, padáme...

V průběhu roku 2019 bylo většinou příznivé počasí, které vždy přispívá ke zvýšení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Přesto byl v Dopravním podniku Ostrava zaznamenán vznik 45 pracovních úrazů. Ve srovnání s rokem 2018 to je zvýšení o sedm pracovních úrazů. Při srovnávání počtu pracovních úrazů je vždy přesnější statistický ukazatel, to je četnost pracovních úrazů na 100 zaměstnanců. Jeho hodnota v roce 2018 byla 1,93 a v roce 2019 se zvýšila na 2,27. V roce 2019 byl nejvyšší počet pracovních úrazů v měsících dubnu šest, v září sedm a v listopadu osm. V měsících červnu, srpnu a v prosinci byl vždy pouze jeden pracovní úraz. U jednoho pracovního úrazu byla dlouhodobá pracovní neschopnost zaměstnance označena jako nepřiměřená k závažnosti poškození zdraví. Největší počet, 12 pracovních úrazů, byl v roce 2019 na odboru přepravy a tarifu, většinou to byly pracovní úrazy způsobené jinými osobami. Větší počet, pět pracovních úrazů, byl na středisku doprava tramvaje Poruba a na středisku doprava autobusy Hranečnick bylo šest pracovních úrazů. Naopak na střediscích vrchní vedení, trakční měřirny, na odboru MTZ, na provozu údržba příslušenství dopravní cesty a ve správě společnosti nebyl v roce 2019 zaznamenán žádný pracovní úraz s pracovní neschopností.

V důsledku pracovních úrazů bylo v roce 2019 zameškáno celkem 2731 kalendářních

dnů. To je o 548 kalendářních dnů více než v roce 2018. Opět přesnější je hodnota statistického údaje, úrazové závažnosti, to je průměrný počet zameškaných kalendářních dnů na jeden pracovní úraz, která se z počtu 57,44 v roce 2018 zvýšila na 60,99. To je stále ještě průměrně dva měsíce pracovní neschopnosti u úrazů, většinou méně závažných. Je však nutné uvést, že na počtu zameškaných kalendářních dnů má vždy podíl také počet dnů, které byly zameškány pro pracovní úrazy v předchozím roce, kdy dlouhodobá pracovní neschopnost u těchto úrazů pokračuje v roce následujícím.

V roce 2019 nevznikl žádný pracovní úraz označený a vedený jako závažný, to je úraz s hospitalizací zaměstnance delší než pět kalendářních dnů.

Nejčastějším zdrojem vzniku pracovního úrazu, a to ve 20 případech, byly opět pády nebo různá zranění nohou většinou v dopravních prostředcích a při jejich obsluze nebo při pohybu na komunikaci. To je 44,4 % z celkového počtu. Ve 13 případech bylo zdrojem vzniku pracovního úrazu napadení zaměstnance agresivní osobou a ve čtyřech případech byl zdrojem vzniku pracovních úrazů dopravní prostředek. Ve třech případech byl zdrojem vzniku pracovního úrazu materiál nebo břemena, ve dvou případech byl uveden jiný, blíže nespecifikovaný zdroj, ve dvou případech nástroj nebo přístroj a elektrická energie byla zdrojem

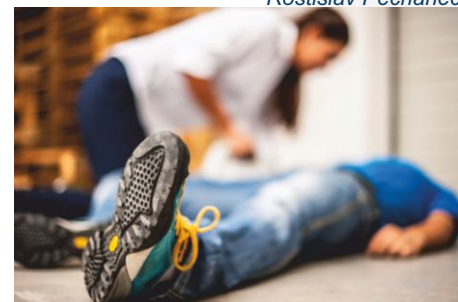
vzniku pracovního úrazu v jednom případě.

Jako příčiny vzniku pracovních úrazů byl ve 42 případech označen jiný, blíže nespecifikovaný důvod, ve dvou případech nepředvídatelné riziko práce nebo selhání lidského činitele a v jednom případě porucha nebo vadný stav zdroje vzniku úrazu.

V roce 2019 bylo vydáno rozhodnutí o přiznání nemoci z povolání zaměstnankyně střediska údržba tramvaje Poruba, na základě šetření, které proběhlo v roce 2018.

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 DPO a.s., a s postiženými zaměstnanci.

*Rostislav Pechanec*



Nejčastějším zdrojem pracovního úrazu jsou pády a různá zranění nohou

## Koronavirus: Zřízeno krizové řízení firmy

Ani náš Zpravodaj se v současné době nemůže vyhnout tématu, které je v těchto dnech intenzivně probíráno nejen v naší republice, ale prakticky na celém světě. Jde o šíření nákazy tzv. koronavirem, který způsobuje onemocnění označované jako COVID-19. Také náš Dopravní podnik Ostrava tuto situaci nepodceňuje a přijímá řadu organizačních a hygienických opatření.

Předmětem organizačních opatření je stanovení pravidel chování pro zaměstnance v souvislosti s vydáním mimořádného opatření Ministerstva zdravotnictví, jež upravuje povinnosti osob navracějících se z území Italské republiky, kde se nákaza koronavirem v rámci EU šíří nejrychleji. Na toto téma bylo již vydáno také rozhodnutí představenstva společnosti „Prevence šíření koronaviru“, které nařizuje zaměstnancům správný postup po návratu např. z dovolené v rizikových územích.

V rámci hygienických opatření pak jde především o zajištění prostředků a postupů chování zaměstnanců v pracovním procesu. Přirozeně se týká hlavně rizikových skupin

zaměstnanců, kteří jsou v intenzivním kontaktu s veřejností. Především řidičům, revizorům, asistentům přepravy, prodávákům jízdních dokladů, ale i dalším jsou přidělovány dezinfekční gely s virucidním účinkem. Město Ostrava uvolnilo na prevenci proti koronaviru finanční prostředky, za které se pořídí další gely, dále roušky a hygienické rukavice. Trvale probíhá čištění a desinfekce interiérů vozidel MHD ozónovou technologií. Zaměstnanci, kterým byla nebo bude nařízena karanténa, jsou vedeni v pracovní neschopnosti nebo pracují z domu.

Ve čtvrtek 12. 3. byl s ohledem na opatření vlády ČR vedoucích proti šíření koronaviru zřízen v DPO Krizový štáb, který se od té doby schází dvakrát denně a doporučuje představenstvu společnosti konat opatření, která jsou oznamována zaměstnancům společnosti a následně také veřejnosti. Byla zavedena otevřená a transparentní komunikace, všichni zaměstnanci mohou zasílat své dotazy na nově zřízenou adresu [prevence@dpo.cz](mailto:prevence@dpo.cz) - zaměstnancům byly předány informační letáky. Mezi první

rozhodnutí Krizového štábu patřilo např. povinné otevírání dveří na všech zastávkách (cestující nemusejí používat tlačítka), u vozidel, která nemají úplnou kabinu pro řidiče, oddělit prostor u prvních sedadel páskou s oznámením a neotevírat na zastávkách první dveře, větrat na všech konečných zastávkách otevřením všech dveří. Krizový štáb trvale sleduje situaci a je připraven rozhodnout i o dalších výrazných opatřeních, vše v zájmu ochrany zdraví našich zaměstnanců i našich cestujících.

V souvislosti s touto problematikou se zaměstnancům doporučuje řídit se radami, které jsou uvedeny na internetových stránkách Krajské hygienické stanice moravskoslezského kraje (KHS) pod záložkou Koronavirus – <http://www.khsova.cz>

Od 14. 2. 2020 jsou v provozu informační telefonní linky KHS, kam se mohou občané obrátit, pokud potřebují v souvislosti s koronavirem poradit. K dispozici Po-Pá 7:30 – 15:00 h na číslech 595 138 118 a 595 138 119.

*redakce (informace platné k 13. 3. 2020)*

### Snižte své riziko nakažení koronavirem:



Často a důkladně si myjte ruce pomocí desinfekčních přípravků na alkoholové bázi nebo mýdlem a vodou



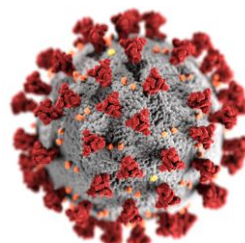
Kýchejte nebo kašlejte do rukávu na předloktí nebo kapesníčku - kapesníček okamžitě vyhoďte a umyjte si ruce



Předcházejte blízkému kontaktu s kýmkoliv kdo má horečku nebo kašel

#Koronavirus

#COVID19



# Naše historická vozidla jsou v centrální evidenci sbírek

Co je Centrální evidenci sbírek muzejní povahy Ministerstva kultury? V roce 2000 přijal Parlament České republiky zákon č. 122/2000 Sb., o ochraně sbírek muzejní povahy. Tento právní předpis zavedl centrální evidenci sbírek (dále jen CES), která je veřejně přístupným seznamem vypovídajícím o bohatosti významné části movitého kulturního dědictví v České republice. Zařazení našeho „Souboru historických vozidel a dalších předmětů MHD Ostrava“ do CES bylo provedeno 17. února 2020 pod evidenčním číslem bude SPR/MHD/019-09-06/455019 a základní informace o sbírce jsou zveřejněny v elektronické podobě na internetové adrese <http://www.cesonline.cz>.

Naše sbírka je ve své celistvosti významná zejména pro dokumentaci autonomního vývoje městské hromadné dopravy a meziměstské lokální dopravy v ostravsko-karvinské průmyslové oblasti v jednotlivých historických obdobích. V budoucnu by se měla stát základem nově zřízeného muzea dopravy v Ostravě-Přívoze, jehož vybudování má Statutárního města Ostrava jako jeden ze strategických projektů. Zapsáním sbírky do CES se kromě jiného otevírá cesta k případnému čerpání dotací, zejména k finančně náročné obnově vybraných historických vozidel.

V tramvajové dopravě na normálním rozchodu pokrývá naše sbírka období od první republiky (nejstarší vozidla vyrobená v roce 1919), u trolejbusů od samých začátků tohoto druhu dopravy v Ostravě (nejstarší vozidlo vyrobeno v roce 1954) a u autobusů od roku 1948, vše až po nedávnou historii. Sbírkou tvoří celkem 20 kolejových vozidel a technických prostředků normálního rozchodu, podvozek motorového vozu bývalých Slezských zemských drah a sněžný šípový pluh s rozchodem 760 mm, šest trolejbusů, osm autobusů, dva osobní přívěsy, tři technologická silniční vozidla a dřevěná dispečerská budka. Počátky sbírky sahají do roku 1979, kdy byl získán tramvajový vůz číslo 25, potom následovaly další tramvaje, v roce 1990 přibyl první trolejbus a od roku 1994 také autobusy. Je předpoklad, že soubor

historických vozidel a dalších předmětů bude postupně doplňován tak, aby vznikla plnohodnotná sbírka dokumentující co nejširší do jisté míry specifickou hromadnou dopravu osob na Ostravsku. Mezi cenné exponáty v oblasti kolejových vozidel patří bezesporu motorový tramvajový vůz číslo 25 vyrobený Kopřivnickou vozovkou v roce 1919, souprava vítkovického „komárka“, trolejbusy TATRA T400 a ŠKODA 8 Tr a autobusy PRAGA RND a ŠKODA 706 RTO. Vedle těchto již obnovených exponátů se ve sbírce nacházejí ještě další nerenovovaná vozidla, jako například 93letý v Královopolské továrně na stroje a vagóny vyrobený motorový vůz číslo 31, dále největší předválečný motorový vůz číslo 35 z roku 1932, trolejbusy Škoda 14 Tr a 15 Tr, nebo montážní vůz vrchního vedení s kolejovým adaptérem Škoda 706 RTH, která na svou opravu teprve čekají.

S vybranými exponáty se může odborná i laická veřejnost seznámit při každoročně Dopravním podnikem Ostrava ve spolupráci s Kroužkem přátel MHD pořádaných historických jízďáků, Muzejní noci, nebo v rámci Dne ostravských dopraváků. Pro skupiny se nabízí možnost po domluvě navštívit depozitář historických vozidel v Areálu dílny Martinov.

Jiří Boháček



Historické tramvaje před depozitářem v Areálu dílny Martinov



Vůz číslo 24 z roku 1919 je jediný u nás zachovaný pracovní vůz s montážní plošinou pro opravy a údržbu trakčního vedení



Třicet jedníčka bude v cílovém stavu reprezentovat poválečné období do roku 1949



Polovinu 50. let minulého století zastupuje vzorně opravený vlečný vůz číslo 218 z roku 1951



Článekový vůz K2.R.P. číslo 803 patří mezi nejstarší dochované vozy z typové řady K2



Cvičná tramvaj číslo 8201 bude sloužit pro názornou demonstraci odporové výzbroje TR37



Vůz číslo 106 ukončil v roce 1972 poslední jízdu nákladního vlaku na síti DPMO historie tohoto druhu dopravy na Ostravsku i v celém tehdejší Československu



Trolejbus Tatra T400 z roku 1954 připomíná počátky tohoto druhu dopravy v Ostravě



Ve sbírce máme rovněž ještě nerenovovaný článkový trolejbus 15 Tr číslo 3510 z roku 1990



Před nedávnem sbírku obohatil i tento poslední do Ostravy dodaný vysokopodlažní autobus Karosa B 952E z roku 2006



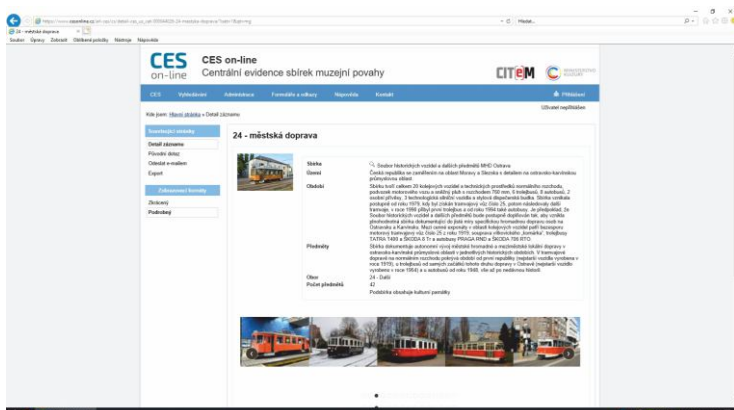
Technologická vozidla zastupuje také skříňový automobil Praga V3S vyrobený v roce 1988



Raritou ve sbírce je tato „věžka“ z roku 1992 na podvozku Tatra 815 4x4



Technologická vozidla zastupuje také skříňový automobil Praga V3S



Náhled na internetovou stránku sdělující základní informace o naší sbírce

Část A tiskopisu se vydá vlastníky sbírky, část B zůstává Ministerstvu kultury  
Evidenční číslo osvědčení: MHD/019-09-06/

**Část A**

**Osvědčení o provedení zápisu do centrální evidence  
podle § 5 odst. 1 zákona č. 122/2000 Sb.**

Ministerstvo kultury o s v ě d ě u j e, že sbírka:

Název sbírky: Soubor historických vozidel a dalších předmětů MHD Ostrava

Název nebo jméno a příjmení vlastníka sbírky: Dopravní podnik Ostrava a.s.

Sídlo nebo místo trvalého pobytu: Poděbradova 494/2, 702 00 Ostrava

Identifikační číslo nebo rodné číslo: 61974757

Název správce sbírky, jde-li o sbírku ve vlastnictví České republiky nebo územního samosprávného celku: -

Sídlo: -

Identifikační číslo: -

Byla dne 17. února 2020 zapsána do centrální evidence pod evidenčním číslem SPR/MHD/019-09-06/455019. Nedílnou součástí tohoto osvědčení je potvrzená část B žádosti o zápis do centrální evidence, v níž je sbírka určena a popsána.

Datum: 17. února 2020

Ministerstvo kultury  
úřední razítko s majím státním znakem

Podpis odpovědného zástupce  
Ministerstva kultury

Osvědčení o provedení zápisu do Centrální evidence sbírek muzejní povahy

Jiří Boháček

## Opravujeme liberecké tramvaje T3 poškozené při nehodě

V Liberci, část Dolní Hanychov, se 4. prosince loňského roku v ranních hodinách srazily dvě tramvajové soupravy. Nehoda se obešla bez zranění cestujících, ale dva vozy zůstaly po vzájemném střetu silně poškozeny. Nyní se nacházejí ve výrobní hale Ekovy, kde je šikovné ruce našich pracovníků dávají do provozuschopného stavu.

### Oprava i výměna

Obě tramvaje (vozy s evidenčními čísly 77 a 82) postupně procházejí opravou poškozených segmentů. Vůz 77 se podrobí kompletní opravě v přední části pravého boku, středních dveří a schodů. Vůz 82 čeká výměna předního čela, oprava prvních dveří a schodů a oprava těch částí kabiny, které byly při nehodě poničeny. V místech, kde došlo k poškození, obdrží oba vozy také nový lak.

Předpokládaný termín, v němž se tramvajové vozy navrátí zpět domů do Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, je do konce letošního dubna.



Oprava vozu 77 spočívá v odstranění poškozených částí bočnic, výměně za nové díly oplechování, a také v opravě schodů a dveří.



Po nalepení nového čela bude přední část vozu nalakována a dojde k dokončení montáže vozidla – k opětovnému složení kabiny řidiče, zasklení předního čela a montáži dveří.

## Renovované tramvaje T2 se vrátily do Prahy

V pátek 21. února byly na nádvoří vozovny v Praze-Střešovicích slavnostně pokřtěny dvě tramvaje T2, kterým jsme v loňském roce v Ekově navrátili původní historický vzhled.

Po renovaci na jejich oživení pracovali necelé dva měsíce technici Dopravního podniku hlavního města Prahy (DPP). Tramvajemi T2, které dostaly evidenční čísla 6003 a 6004, se jejich fanoušci poprvé mohli svést o prvním březnovém víkendu (7. 3. a 8. 3.) na lince číslo 2. Do pravidelného provozu budou následně zařazeny na nostalgické lince číslo 23, která vede historickým centrem Prahy. Renovované historické tramvaje pražský dopravní podnik vybaví i moderními prvky pro lepší komfort cestování – například bezkontaktní terminály na nákup jízdenek přímo

ve voze.

Obě tramvaje T2 naposledy jezdily v Liberci. Poté, co byly v listopadu 2018 definitivně vyřazeny z provozu, je odkoupil právě pražský dopravní podnik. Celý projekt jejich přesunu do Ostravy, náročná renovace do původní historické podoby v Ekově a znovuvvedení do provozu v Praze tak trval pouhých cca 15 měsíců. „Díky know-how pracovníků naší společnosti se ve spolupráci s DPP podařilo uvést vozidla do výborného stavu. Jsme hrdi na náš tým, který tuto velkou výzvu zvládl a odvedl skvělou práci,“ říká Jiří Martiník, místopředseda představenstva. „Tě dvojčům“ přejeme spoustu šťastných kilometrů bez nehod, nostalgických „retro“ okamžiků i spokojených cestujících.“



Slavnostní křest proběhl za účasti náměstka primátora pro oblast dopravy a předsedy dozorčí rady DPP, členů představenstva a zástupců DPP, zástupců městské části Praha 6 a dalších hostů. Za společnost EKOVA ELECTRIC vozy pokřtil Jiří Martiník (druhý zleva), místopředseda představenstva.



Ve střešovické vozovně byl kromě renovovaných „Tě dvojek“ prezentován i druhý prototyp 6002, který je součástí muzea pražského dopravního podniku.

Stránku připravila Ludmila Kadrnková

# Investice 2019: Dařilo se!



EVROPSKÁ UNIE  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR

Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky na základě rozhodnutí ministra životního prostředí

V loňském roce 2019 jsme udělali další krok k naplnění naší vize být nejmodernějším dopravním podnikem v České republice. Pokračovali jsme v modernizaci a obnově hmotného i nehmotného majetku. Plán investic 2019 byl realizován v souladu s dlouhodobým plánem investic a přijatou strategií DPO. V roce 2019 bylo proinvestováno celkem 867 milionů korun, pořídili jsme např.

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

Dodávka vozidel v rámci 5 projektů financovaných z Integrovaného regionálního operačního programu se společným názvem „Obnova vozového parku MHD v DPO“ s pořadovými čísly I. – V., dotovaných ze zdrojů IROP ve výši 85 % výdajů a s 15% účastí DPO.

- Nákup středněkapacitních tramvají (14 ks z toho 6 ks z dotace)
- Nákup 12m autobusů CNG (18 ks z toho 5 ks z dotace)
- Nákup minielektrobusů (2 ks náhrada za vyhořelé)

## Dopravní prostředky financované z vlastních zdrojů

- Nákup minibusů CNG (4 ks)

### Stavby financované v rámci projektů ITI

- Kolejová kombinace K 58  
Nahrazení kolejové kombinace ze žlábkových kolejnic za kombinaci včetně výhybkových skříní z kolejnic vignolových. Realizace přinesla plynulejší průjezd tramvají.
- Výhybka 5-12 Josefa Kotace



Nahrazení silně opotřebované výhybky 5-12 novou štihlou výhybkou z kolejnic tvaru 49E1 a novou stavěcí skříní umožňující rychlejší průjezd před kolejovou konstrukcí.

- Projektová dokumentace  
Projektová dokumentace a zajištění potřebné legislativy pro realizaci dotovaných staveb různých úseků určených ke zvyšování rychlosti tramvajové dopravy a její modernizaci.
- Rekonstrukce trakční měniny Martinov  
Modernizace zastaralé technologie.

## Stavby a investiční akce financované z vlastních zdrojů

- Rekonstrukce zastřešení Hotelový dům Hlubina



## Ministerstvo životního prostředí



STÁTNÍ FOND  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
ČESKÉ REPUBLIKY

Modernizace nevyhovujícího stavu konstrukcí s ohledem na bezpečnost.

- Terminál Dubina



Realizace zastřešení zastávek s ohledem na modernizaci přestupního uzlu a bezpečnost cestujících.

- Zastávkový mys zastávka Zábřeh výstupní  
Jedná se o nové tramvajové nástupiště Vídeňského typu (pojízdný mys). Realizace druhé výstupní části přispěla ke zvýšení bezpečnosti při výstupu z vozidla MHD a umožnilo využívání zastávky i pro naše hendikepované cestující.
- Výměna kaloriferů a rozvodů topných větví v Areálu trolejbusu Moravská Ostrava a v Areálu autobusy Hranečník  
Modernizace a rekonstrukce zastaralých rozvodů a technologií s ohledem na efektivní vytápění, provoz a hospodárnost.
- Odstranění a výměna odtokových žlabů v Areálu trolejbusu Moravská Ostrava  
Obnova starých zrezivělých žlabů včetně poklopů za betonové šterbinové žlaby.
- Přípojka a nabíjecí stojany elektrobusů v areálu Hranečník
- Výměna kolejových křižovatek 3ks II. etapa



Nutná výměna stávajících opotřebovaných kolejových konstrukcí na křižení tramvajové trati na ulici 1. máje s vlečkou Vítkovice a.s. za nové konstrukce v blokovém provedení.

- Nákup areálu Vítkovická  
Nákup administrativních prostor ve strategické lokalitě na ulici Vítkovické č. 3133.
- Oplocení



Rekonstrukce oplocení Areálu ústřední dílny Martinov včetně umístění žiletkového drátu.

### Technologická vozidla a technické zhodnocení vozidel

- Speciální nákladní vozidlo s pojezdovou plošinou  
Náhrada za dva kusy vozidel z roku 1990 a 1995.  
Modernizace vozového parku.



- Speciální nákladní vozidlo 4x4



Náhrada za nákladní speciální vozidlo z roku 1988.  
Modernizace vozového parku.

- Havarijní vozidlo do 5t  
Obnova vozidla na konci životnosti. Modernizace vozového parku.
- Technické zhodnocení dopravních prostředků  
Průběžná realizace klimatizací, autochladniček apod.

- Traktory a malotraktory



Obnova technologických vozidel z roku 1981–1987 za 3 ks traktorů a 3 ks malotraktorů.

### Stroje a zařízení

- Rozvodna 22kV/400V Martinov  
Instalace nové technologie na dálkový dohled a zajištění vyšší provozní spolehlivosti.
- Pořízení dvou nových portálových myček v Areálu trolejbusů Moravská Ostrava a Areál tramvaje Moravská Ostrava
- Vařič asfaltu  
Nákup nového strojního zařízení.
- Šesti sloupová zvedací sestava  
Nákup nového strojního zařízení pro autobusy Poruba a Hranečnick.
- Čidla a řídicí jednotky vrat  
Instalace ultrazvukových čidel včetně nových řídicích jednotek, které zajišťují bezpečný a plynulý průjezd stávajícími vraty v tramvajových vozovkách.
- Ohýbačka kolejnic  
Obnova strojního zařízení.

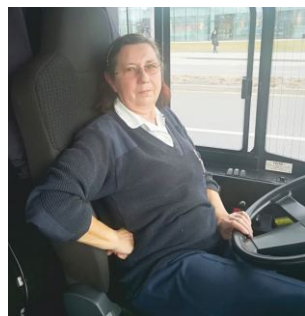
### Informační technologie

- Implementace Komunikační a dopravní platformy  
Dodávka komunikačního a dopravního systému.

Ing. Pavel Štok

## Představení zaměstnanců DPO

Protože v březnu slaví svátek všechny ženy, rozhodli jsme se vám, čtenářům, představit naše skvělé řidičky.



### Anna Bergerová středisko doprava trolejbusy

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

Podle linky je to těžké, mám ráda všechny linky. Lepší jsou ty delší, protože na nich rychleji ubíhá čas než na těch kratších. Zrovna jednu linku č. 105, to je člověk takový osamělý jezdec. Odpoledne to jde, protože jezdím i linku 103. Ale večer to bude takové zdoluhavé.

#### Jaký je Váš vztah k cestujícím s co byste jim případně vzkázala?

Pokud jsou ti lidé hodní a slušní, tak k nim mám vztah dobrý. Když si z toho někteří začnou dělat holubník, musím zvýšit hlas. Umím si udělat pořádek. Stačí, když se podívám, a oni už vědí, která bje.

#### Čím jste chtěla být jako malá?

Jako dítěti mi to bylo docela jedno. Není práce, která by mi nějak vadila. Vyučila jsem se prodavačkou. Bavilo mě to, byla to práce s lidmi, do toho člověk dělal třeba výlohy. Jako malá jsem řídit nechtěla. Pak přišla doba, kdy jsem potřebovala sehnat byt, a Dopravní podnik je zrovna nabízel. Takže jsem se upsala na 10 let a zůstala jsem tady 30 let.

#### Co děláte ve volném čase?

Dělám celodenní směny, takže s tím volným časem je to tady těžké. Někdy to člověku vyjde tak, že má jenom jeden volný den. Takže hlavně udělám to, co mi leží doma - uklidím a podobně. A pak knížky, křížovky, projít se někde do přírody nebo na kulturní akci. Při práci pořád sedím, tak je potřeba se pak zase trochu hýbat. Když má člověk dva dny volna, je potřeba si to užít.

#### Co byste popřála ženám k mezinárodnímu dni žen?

Více trpělivosti! Teda ženským jak ženským, ale hlavně těm jejím partnerům. Protože chlapi jsou v podstatě celý den na šichtě, takže by ty jejich ženy měly být vstřícnější a víc tolerantní.



## Jana Džurinová

### středisko doprava autobusy Hranečnick

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

Nejraději?... Jak kdy. Někdy jsou lepší linky, na kterých se pořád něco děje, jindy chceme klidnější cestu. Dobře se mi jezdí Horní Datyně a Řepiště. Po Frýdecké je to pohoda, provoz je tam jiný než třeba na Rudné.

#### Jaký je Váš vztah k cestujícím s co byste jim případně vzkázala?

Tu práci nemůže dělat každý. Já mám ráda práci s lidmi. Na tom vztahu se hodně podepisuje nálada, když jsme nervózní, tak se to podepisuje na té jízdě. Vždycky se snažím uklidnit, protože lidi mi důvěřují. Sama nevyhledávám konflikty.

#### Čím jste chtěla být jako malá?

Já jsem chtěla být fotografkou. Ale jsem z pěti dětí, takže ty priority byly trochu někde jinde. Vše v té době to bylo trochu jiné. Ale před patnácti lety jsem řekla, že budu řídit autobus, protože vždycky, když jsem viděla tu autobusačku, tak jsem ji záviděla. Pak jsem dělala vedoucí v obchodě, ale cítila jsem, že stagnuju a chtělo to změnu.

#### Co děláte ve volném čase?

Dřív jsem na koníčky úplně neměla čas. Samozřejmě mám ráda přírodu, takže když to jde, tak uděláme nějaký výlet. Pocházím z Karviné, takže znám v okolí mnoho hezkých míst. V Ostravě bydlím dva roky, takže to tady teprve pořádně poznávám. Jinak kolo, rodina, ... a ráda pečů.

#### Co byste popřála ženám k mezinárodnímu dni žen?

Klid v duši. Protože když jsme klidní, tak se věci prostě nějak dějí a my je dokážeme v klidu řešit. Sama jsem dříve byla puntičkář, ale naučila jsem se věci neřešit. Jsme tady jenom jednou.



## Jana Panochová

### středisko doprava tramvaje Moravská Ostrava

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

No asi na šestce a desítce. Jsou to rychlé linky, a hlavně je to jízda po vlastním tělese.

#### Jaký je Váš vztah k cestujícím s co byste jim případně vzkázala?

Myslím, že jsem jeden z řidičů, co prostě nezavrou oči, a proto mi hodně vadí, když se k sobě lidi navzájem neumí dobře chovat. Mám empatii ke starým lidem a nerada vidím, když se k nim ti mladší chovají hůř, nepouští je sednout a podobně. Vzkázala bych tedy cestujícím, aby k sobě byli ohleduplnější a taky aby víc dbali na svou bezpečnost, tím myslím třeba takové to stání na schodech, přebíhání cesty na poslední chvíli

a podobně.

#### Čím jste chtěla být jako malá?

No jelikož jsem dítě dopraváků, které asi od tří let chodilo po výpravnách a vozovkách, dělám tuhle práci už od jednadvaceti let, přišlo to tak nějak samo. Předtím jsem dva roky dělala administrativní práci, ale být celý den zavřená v kanceláři mě teda vůbec nebavilo. Takže jsem k tomu asi byla nějak předurčena, když jsem v té dopravní rodině vyrůstala.

#### Co děláte ve volném čase?

Ráda věnuju hodně času svým přátelům, sourozencům a rodině. Často taky chodím do kina a čtu, žádný oblíbený žánr nemám, nejčastěji však čtu detektivky, za měsíc stihnu přečíst tak pět knih. Dál si s radostí zahraju nějakou deskovou hru a velkým koníčkem jsou pro mě i mí dva pejsci, Kavalír King Charles španělové.

#### Co byste popřála ženám k mezinárodnímu dni žen?

Aby měla každá doma toho svého prince, který si jí umí krásně cenit, a ocenit i to, že je žena.



## Alena Pochylá

### středisko doprava tramvaje Poruba

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

Ted' asi linka číslo 3. Je taková klidná a pěkně tam vycházejí pauzy.

#### Jaký je Váš vztah k cestujícím s co byste jim případně vzkázala?

Vztah určitě kladný, vzkázala bych jim ale, aby se k sobě navzájem chovali lépe.

#### Čím jste chtěla být jako malá?

Pamatuju si, že jednou jsem řekla mamce, že bych chtěla řídit tramvaj, ta mi tehdy řekla: „Opovaž se!“ a chtěla mi to zakázat. Nakonec jsem se ale řidičkou přece jen stala, i když jsem předtím pracovala na více různých místech. Řídit jsem ale chtěla vždycky.

#### Co děláte ve volném čase?

Jezdíme často na kole nebo koloběžce, mám teď už pět vnoučat, takže někdy jedeme i společně. Taky se někdy domluvíme s kolegy z práce a uděláme si nějaký výlet, třeba jednou do měsíce.

#### Co byste popřála ženám k mezinárodnímu dni žen?

Aby byly v životě spokojené, v rodině, s dětmi a manželem. Aby jim dělali jenom radost.



## Lada Macečková středisko doprava autobusy Poruba

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

Určitě na lince 54. A proč? Je to linka, kterou jsem jezdila jako student do školy.

**Jaký je Váš vztah k cestujícím s co byste jim případně vzkázala?**

Vztah k nim mám dobrý, i když si jich, upřímně, normálně moc nevšímám. Jednou se mi teda stalo, že mi pán nastoupil na poslední chvíli zadními dveřmi, takže začal řvát. Šel po tom autobusu, a když vepředu uviděl mě, jako ženu, tak se uklidnil a při výstupu se mi ještě omluvil a popřál mi hezký den. Těm lidem bych vzkázala, ať se tam chovají jako doma. Protože doma si taky nehodíte obal od hašlerky, pět lahve a podobně pod nohy. Občas se pak setkáte s takovým nepořádkem, že vám to hlava nebere.

**Čím jste chtěla být jako malá?**

Vždycky jsem chtěla řídit. Můj otec je řidič z povolání, nejdříve dělal na autobusech, teď nákladák. Autobusy mě vždycky fascinovaly, když jsem jim jela, pořád jsem čekala, že něco sejme zrcátka (smích). Po škole jsem začala rozvážet pizzu a rozvoz ve „zverimexu“. A když jsem na střední škole dostala auto, tak jsem prohlásila, že MHDčkem už nebudu jezdit, maximálně ho budu řídit.

**Co děláte ve volném čase?**

Ve volném čase... no, dlouho jsem dělala trhačky, takže toho volného času moc nebylo. Akorát jsem dospávala. Ale jinak ve volném čase jezdím na kole, na kolečkových a ledních bruslích a věnuji se turistice. Chodím se psem na procházky. Přece jen člověk celý den sedí, takže to chce trochu sportovnější aktivity.

**Co byste popřála ženám k mezinárodnímu dni žen?**

Asi jenom hodně partnery. Ať se méně stresují a jsou více usměvavé.

## Pochvaly

- Cestující ocenil a poděkoval panu Jaroslavovi Grohmanovi, řidiči střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, za pomoc při obraně proti napadení.
- Pan Martin Halfar, řidič střediska doprava trolejbusů, byl pochválen za ohleduplnost k cestujícím s malými dětmi.
- Za vykázaní cestujícího, který porušoval smluvní přepravní podmínky, byl pochválen pan Miroslav Luňáček, řidič střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava.
- Cestující poděkoval řidiči střediska doprava tramvaje Poruba, panu Ladislavu Rezkovi, za vyčkání na zastávce.
- Pan Martin Miksa a paní Věra Honová, zaměstnanci střediska doprava tramvaje Poruba, byli cestující pochváleni za nalezení a předání jejího zapomenutého vánočního nákupu.
- Asistenti přepravy, pánové Nadkanský, Bača a Foriš, byli cestujícími pochváleni za ochotu a příjemné vystupování.
- Lidský přístup při umožňování přestupů ocenila cestující u pana Šuláka, řidiče střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava.

### EMAIL:

*Dobrý den, chtěla jsem poděkovat za profesionální i lidský přístup vaší autoškoly. Jsem studentem ve vaší autoškole a díky stresu se mi nepodařilo udělat řidičské oprávnění na poprvé. Chtěla bych moc poděkovat učitelům, panu vedoucímu a sekretariátu za podporu. Správný odhad problému a podporu vše zvládnout. Vaše autoškola na mně udělal dojem již od první hodiny výuky a jsem moc ráda, že v ní pracují správní lidé na správném místě.*

## Dobroty pro Tyrkysovou sbírku – Citronová bábovka

O svůj recept na bábovku, kterou jste mohli ochutnat na akci „Dobroty pro Tyrkysovou sbírku“, se s námi tentokrát podělila kolegyně Andrea. Citronová bábovka je to pravé k víkendové odpolední kávičce.

### Ingredience:

4 vejce  
160 g másla  
300 g prosáté hladké mouky  
300 g prosátého moučkového cukru  
1 dl mléka  
1 kypřicí prášek do pečiva  
kůra z 1 citronu  
Na vysypání formy:  
másl  
hrubá mouka

### Postup:

Prosátý moučkový cukr, máslo a 4 žloutky utřeme do pěny. Následně smícháme prosátou hladkou mouku s nastrouhanou citronovou kůrou a kypřicím práškem do pečiva. Sykou směs zapracujeme spolu s mlékem do utřené pěny. Nakonec zlehka vmícháme vyšlehaný sníh ze 4 bílků. Takto připravené těsto vlijeme do předem vymazané a vysypané formy. Pečeme zhruba 45 – 50 minut na 180 °C. Špejli zkontrolujeme bábovku, zda je již upečená. Pokud zůstane špejle čistá, bez přilepeného těsta, je dílo hotovo. Bábovku z formy vyklopíme, pocukrujeme a můžeme podávat s kávou nebo čajem.





<b>V tomhle autobuse jezdím už rok.”</b> <b>"Fakt a ....</b> <b>(dokončení v tajence)</b>						FRAN- COUZSKÝ REVOLU- CIONÁŘ	DRUHOVÁ ČÍSLOVKA	CIZÍ ŽENSKÉ JMENO	OKUSIT		HORSKÉ JEZERO	KAPROVITĚ RYBY	KAM- BODŽSKÉ PLATIDLO	UKAZOVACÍ ZÁJIMENO	OSOBNÍ VLAK (HOVO- ROVĚ)		PŘÍLOHA K MASU	ŠJE
					FINSKÉ SIDLO					DESKA						INICJÁLY BASNIKA TOMANA		
					KYJ					ŽALOSTNÝ						NICOTNOST		
					POMNÍK					ANGL. POTKAT								
	PANDÉRO	BELGICKÝ ZPĚVÁK	POHYB OČNÍHO VÍČKA	DOKONCE	VRCHOLKY HOR										DRAVÝ PTÁK			
															PROTIKLAD			
1. DÍL TAJENKY													SLOVENSKÝ OBĚD					ZNAK RODU
ZÁCHOVA								JAPONSKÁ ŘEKA				LÉKAŘOVA POMŮCKA						
								MĚSTO NA SLOVENSKU				ČISTIT VODOU (PRÁDLO)						
POTOM				MPZ MAROKA			STARÁ IZRAELSKÁ JEDNOTKA OBJEMU				DAVIDOVA ZBRÁN					SLOVENSKÝ IR		
				KOUŘ SE SAZEMI			BIDA				JEDOVATÝ HAD					HL. MĚSTO IRÁKU (ANGL.)		
NÁZEV HLÁSKY M			TEMNĚT							JEDEN ZE SMYSLŮ						SPZ OKRESU BLANSKO		
			ŘÍMSKÝ 1507							PATŘÍČÍ IVETE						5 KUSŮ		
PASTE- VECKÝ PES									MUSLIMSKÝ UČENEC						DĚTSKÝ POZDRAV		DOMÁCKÝ MELISA	100 M2
									EVROPSKÝ OSTROV						BÝT NUCEN			
	ANGL. ROZTOČ	UMĚLECKÉ PÁRY				PŘEKVAPIT							LÁVA					
		JMENO ZPĚVÁKA ŽBIRKY				MODLA							CVIČNÝ ŠTÍT					
ZKR. ONEMOCNĚNÍ SRDCE POSTIHUJÍCÍ STARŠÍ PSY					DUCHOVNÍ KNĚZ							NĚM. CÍRKEV- NÍ REFOR- MÁTOR						
					ŘECKÁ POL. STRANA (ZKR.)							POLEVKOVÝ KNEDLÍČEK						
ŘÍMSKÁ 3				2. DÍL TAJENKY														?
				ČESKÁ POŠTA (ZKR.)														
NÁTELNÍK							ZNAČKA TISKÁREN				POJEM Z MATEMA- TIKY (ANGL.)							
EKONO- MICKÉ ODDĚLENÍ (ZKR.)			JEMNÝ NÁDECH				ŠLECH- TICKÝ PŘÍDOMEK				TYP ELEKTRODY							POMŮCKA- ADAMOV. IZEREJ. KOJO. KOMUNARD. MITE, ŠPATLÉ

## Pracovní jubilea v DP Ostrava

Příjmení a jméno	Druh výročí	Datum výročí	Útvar
Bujok Robert, Mgr.	25	9. 1. 2020	RSP
Traganová Danuše	25	12. 1. 2020	TAH
Kopačka Miroslav	25	23. 1. 2020	DTP
Večerka Pavel	25	26. 1. 2020	DTO
Bystroň Petr	25	1. 2. 2020	TVS
Stanovský Peter	25	27. 2. 2020	DTO
Bendžuch Jiří	30	1. 1. 2020	DAH
Gatnar Pavel	30	8. 1. 2020	TVS
Brožek Josef	30	11. 1. 2020	DDD
Harakálová Marie, Bc.	30	22. 1. 2020	RMU
Šmíd Jiří	30	1. 2. 2020	DAP
Vehovská Marcela	30	1. 2. 2020	TKV
Dvořáková Jana	30	8. 2. 2020	RST
Kafková Ivana	35	1. 1. 2020	ECO
Tučná Lenka	35	2. 1. 2020	RPE
Trantinová Dagmar, Bc.	35	1. 2. 2020	DTO
Slavík Zdeněk	40	10. 1. 2020	TAH

**Zpravodaj**

Náklad: 2000 výtisků  
NEPRODEJNÉ!

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