

Zpravodaj

4/2020 Dopravního podniku Ostrava



Jezdíme 80 km/h
více na straně 3



Obsah

| | | | |
|---|---|-----------------------------------|----|
| Úvodní slovo generálního ředitele | 2 | Dispečink na plný plyn | 7 |
| Na balet s tyrkysovou jízdenkou | 2 | Konečně jsme se v Zábřehu dočkali | 7 |
| Bez roušky na pivo | 2 | Modernizujeme výškovickou trať | 7 |
| Zvyšování rychlosti Opavská | 3 | Ze světa dopravních zajímavostí | 8 |
| Bouráme méně, ale... | 4 | Ekova Electric informuje | 10 |
| Proč je důležité „uspávat“ své počítače | 5 | Měšínna Výškovice | 11 |
| Každý čtvrtý na černo! | 5 | Zajímavé tváře podniku | 12 |
| „Zase spolu“ | 5 | Koronavirus vrací úder | 12 |
| Vyhlídkové jízdy údolím Porubky | 5 | Představení zaměstnanců DPO | 13 |
| Spojili jsme síly | 6 | Pochvaly | 14 |
| Linkou na drink 2020 | 6 | Žijeme na sociálních sítích | 14 |
| Nejdříve autobus, pak chodci | 6 | Dobroty pro Tyrkysovou sbírku | 14 |
| | | Tisk o nás | 15 |

Měšínna Výškovice



více na straně 11

OSTRAVA!!!

Úvodní slovo generálního ředitele s úsměvem



Přichází podzim a počasí už nebývá tak hezké jako v letních měsících. A to přirozeně ovlivňuje i naši náladu. Stejně tak ovlivňují to, jak se cítíme, i zprávy o koronaviru a podobných tématech, které se každý den dovídáme. Aktuální situace nás nedělá dvakrát šťastnými, ale jaké si to uděláme, takové to budeme mít, jak říká klasik. A já osobně bych se chtěl zasadit o to, aby naše MHD byla přes to všechno veselá. Myslím, že to máme v naší DNA, a že už nyní pro to děláme mnoho věcí. Potěšilo by mě, kdybychom v tomto směru inspirovali nejen naši Ostravu. To, že úsměv je pro nás důležitou součástí naší práce, dokládáme mnoha věcmi. Už jen

to, že naše nové tramvaje se „smějí“ anebo že v našich tramvajích najdete zrcadla, do kterých se můžete usmát a zlepšit si náladu, i když v této době pouze očima. Také naši lidé, ať už jsou to asistenti nebo řidiči, vnímají, že úsměv jim umožňuje dělat práci lépe. Tak pojďme tuto pozitivně nakažlivou věc v této době šířit dál a udělat svět veselejší. Protože, všimli jste si, že když se na někoho usmějete, tak 99 % lidí vám ten úsměv vrátí. Připojte se ke mně a udělejme si ten letošní podzim veselejší, než ho mají jinde.

Váš Daniel Morys

předseda představenstva a generální ředitel

Na balet s tyrkysovou jízdenkou

Nevšední zážitek si mohli nejen naši cestující, ale i kolemjdoucí chodci i řidiči osobních automobilů užít ve čtvrtek 3. září. Do naší tyrkysové „šťádlerky“ totiž nastoupil baletní soubor Národního divadla moravskoslezského a vydal se na dvě okružní jízdy Ostravou. První jízda odjížděla v 9 hodin ráno z Hlavního nádraží do centra a na Hranečník. Odtud směřoval baletní soubor směrem do Poruby, následně do Hrabůvky a přes Vítkovice zpátky do centra. Odpolední jízda vyrazila na podobný okruh o půl třetí. Tanečníci vystupovali na zastávkách s choreografií inspirovanou balety Rossiniho karty a Coppélie, které momentálně NDM uvádí. Akce měla za cíl upozornit nejen na začínající podzimní divadelní sezónu, ale také na podporu Tyrkysové jízdenky pro Křídlení nadační fond. Až pojedete za kulturou, kupte si i vy na cestování tuto jízdenku a uděláte radost nejen sobě, ale také místním křídlicím neziskovkám, tedy těm, kteří pomoc potřebují.

Ing. Karolina Hřivnáč Rycková



Baletní soubor Národního divadla moravskoslezského při jízdách Ostravou



Akce se uskutečnila i na podporu Tyrkysové jízdenky

Bez roušky na pivo

Konec srpna probíhal v duchu rozvolněných opatření kvůli „té“, jejíž jméno už se nám ani nechce vyslovovat. Proto jsme využili této povolené bezrouškové a setkávací doby (a jak se nyní ukázalo asi jedné zase na dlouhou dobu poslední), abychom postavili, samozřejmě s jeho souhlasem, našeho generál-

ního „výčepního“ ředitele za pípu, aby nám předvedl, že není jen schopným velitelem naší dopravní flotily, ale že „za to“ také umí pořádně chytit. Z úsměvu a dobré nálady asi osmi desítek účastníků bylo zřejmé, že akce se i letos vydařila. Generální ředitel Daniel Morys se po úvodním rozčepování přesunul

mezi zaměstnance a diskuze se pak rozběhla na různá témata a doběhla až téměř k osmé hodině večerní, kdy nad vysokými pecemi začalo zapadat jedno z posledních prázdninových sluncí.

Mgr. Veronika Seidlerová



Na pivo načepované generálním ředitelem si rádo odstálo frontu skoro osm desítek účastníků akce



Příjemné srpnové počasí doplnilo pohodovou atmosféru celého setkání



Oddělení marketingu si připravilo pro návštěvníky křupavé překvapení

Jezdíme 80 km/h

Zvyšování rychlosti Opavská

Na konci měsíce srpna se nám podařilo úspěšně dokončit a uvést do zkušebního provozu první úsek ze strategického projektu „zvyšování rychlosti“. Jak mnozí víte, tato úspěšná realizace proběhla na ulici Opavské v úseku Zahrádky – Fričova. Co do rozsahu a výsledného hlavního cíle, zvýšení rychlosti tramvajových vlaků až na 80 km/h, nemá tento projekt v rámci České republiky obdoby.

V rámci náročných úprav došlo ke kompletní obměně celé konstrukce tramvajové trati délce 2,1 km ve stoupání až 15 promile. Hlavním úskalím bylo vypořádat se s přechody přes čtyři mostní objekty s průběžným šterkovým ložem v celkové délce 456 m, kdy

před každým mostem je vloženo dilatační zařízení. U přechodových oblastí mostů bylo použito pro vyrovnání různých tuhostí konstrukce tramvajového spodku prolití šterku pryskyřičnou emulzí tak, aby bylo dosaženo co nejplynulejšího přechodu z širé trati na konstrukci mostů. Na mostě přes Odru, který již nebyl v úplně nejlepší „kondici“, jsme provedli sanaci, jenž zahrnovala výměnu mostních uzávěrů, novou stříkanou izolaci hmotou na bázi polyuretanu, nátěry kovových konstrukcí a výměnu krycích plechů za kompozit. Na základě geologického průzkumu a výsledků zkoušek únosnosti byla v celé délce provedena sanace v tloušťce 50 cm. Na stavbě bylo použito 4700 ks betonových

pražců s pružným upevněním BO 03 DP 07P – širší trať a 1700 ks dřevěných pražců s pružnou svěrkou Vossloh Skl 12 v žebrové podkladnici na mostech. Součástí modernizace byly také stavby trakce (obnova nátěrů stožárů, nové trakční kabeláže a nový trolejový drát v celé délce) a rovněž obnova 60 ks drenážních šachtic. Zajímavostí stavby byla použitá technologie kontinuálního lití obrub, která tyto práce velice urychlila. Celkové investiční náklady na tento projekt byly 130 mil. CZK.

Závěrem bych rád poděkoval celému týmu, který se na této akci podílel, za výbornou práci, která vedla k úspěšnému dokončení všech prací v termínu a v požadované kvalitě.

Ing. Petr Holuša



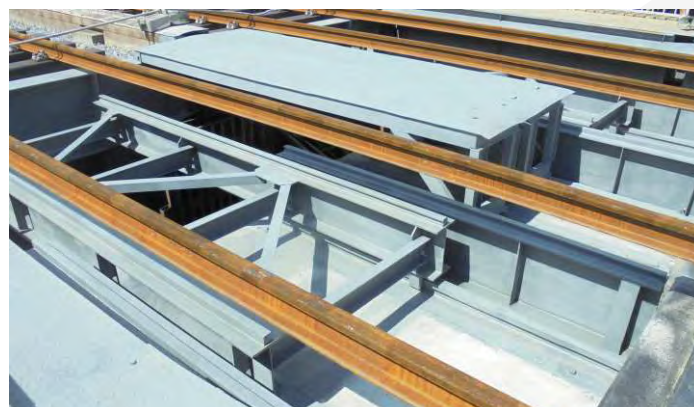
Strategický projekt „zvyšování rychlosti“ zahrnoval úsek na ulici Opavské v úseku Zahrádky – Fričova



Technologie kontinuálního lití obrub práce urychlila



Na stavbě bylo použito 4700 betonových pražců a 1700 dřevěných pražců



Sanace mostu přes Odru zahrnovala mj. novou stříkanou izolaci hmotou na bázi polyuretanu



Na mostě přes Odru jsme také kompletně vyměnili mostní uzávěry



U přechodových oblastí mostů bylo pro vyrovnání různých tuhostí konstrukce aplikováno prolití šterku pryskyřičnou emulzí

Bouráme méně, ale...

Uběhla více než polovina zvláštního roku 2020. Epidemická situace ve světě i u nás poznamenala také městskou hromadnou dopravu. Za ostravskou MHD můžeme při hodnocení prvního pololetí konstatovat, že počet dopravních nehod se oproti první polovině roku 2019 snížil. Je to proto, že jezdíme opa-

trněji, nebo jen díky situaci, která nastala? Z níže uvedených čísel je zřejmé, že došlo k mírnému poklesu dopravních nehod v kategoriích celkem i u řidičů MHD. Stejně je to také u dopravních nehod z vlastní viny. Bohužel se však zvýšil podíl dopravních nehod z vlastní viny na celkovém počtu doprav-

ních nehod v % jak u řidičů DPO celkem, tak i u řidičů městské hromadné dopravy. Mimo jiné i proto, že dopravní nehody z vlastní viny jsou velice často mezi námi samotnými, tj. že se potkají naše vlastní dopravní prostředky.

| Dopravní nehody | 2019 | 2020 | Index 2020/2019 |
|------------------|------|------|-----------------|
| Celkem | 276 | 221 | 0,80 |
| Vlastní vina | 111 | 104 | 0,94 |
| Technická závada | 7 | 5 | 0,71 |
| Neuzavřeno | | 8 | |

V roce 2020 došlo k mírnému poklesu dopravních nehod – kategorie všichni řidiči DPO.



12. 3. 2020 – řidič nákladního vozidla nedal v křižovatce ulic Opavská x 17. listopadu přednost v jízdě autobusu jedoucímu po hlavní, čímž došlo ke střetu a následnému převrácení autobusu – škoda cca 5 mil. Kč.



22. 4. 2020 – ulice Ruská, za zastávkou „Ředitelství Vítovic“ směr Mírové náměstí, řidič tramvaje se nevěnoval řízení a narazil do stojícího technologického vozidla – škoda cca 1 100 000 Kč



28. 4. 2020 – rampa z ulice 28. října směr ulice Místecká, řidič autobusu při průjezdu pravotočivou zatáčkou nezvládl řízení a došlo ke střetu se zábradlím, které spadlo na osobní vozidlo stojící pod mostem – škoda cca 700 tis. Kč



27. 6. 2020 – řidič tramvaje na obrátišti Výškovice nedobrzdl a naježdil do jiné stojící tramvaje – škoda cca 500 tis. Kč

Celková hmotná škoda způsobená dopravními nehodami rok od roku vzrůstá, což je dáno především nákupem nových dopravních prostředků. Je rozdíl, jestli je při dopravní nehodě poškozen vůz starší nebo nový a také jak moc je vozidlo poškozeno.

Samostatnou kapitolou, která by neměla uniknout naší pozornosti, jsou újmy na zdraví osob při událostech v provozu. Pozitivní zpráva je, že se snižuje počet zraněných cestujících. Nicméně nesmíme usnout na vavřínech. Nadále musíme mít na zřeteli, že máme nové výkonné dopravní prostředky, a proto musíme více předvídat, hlavně v místech často se vyskytujících dopravních nehod. Někteří naši cestující si myslí, že se jim nemůže nic stát a že náraz nebo prudké brzdění ustojí. Právě situace, kdy se naši řidiči snaží zabránit střetu s jiným subjektem nebo při dojezdech a rozjezdech na zastávkách,

jsou nejčastější příčinou zranění cestujících.

Ke zraněním však nedochází pouze ve vozidlech městské hromadné dopravy, ale také na přechodech pro chodce. Chodci si neuvědomují, jak náročné je vozidlo městské hromadné dopravy zastavit, neví nic o brzdě dráze a bohužel se mnohdy chovají velice neohleduplně k ostatním účastníkům silničního provozu. Mají sluchátka v uších, případně jsou pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek. Velice nepředvídatelnou skupinou chodců jsou senioři, kteří také spoléhají na to, že mají přednost, ale jejich pohyblivost a vyhodnocení situace (rychlost vozidla) je v mnoha případech velmi pomalá a špatná. Jsme profesionálové a očekává se od nás, že budeme kolizní situace předvídat a předcházet jim.

Hlavní a stále se opakující příčinou vzniku

dopravní nehody z vlastní viny řidiče MHD byla v prvním pololetí letošního roku opět chyba při ovládání vozidla, tj. neodhadnutí jízdního profilu v celkem 63 případech a dále pak nevěnování se řízení v 17 případech, najetí v sedmi případech, dále pak ve čtyřech případech se jednalo o chybný pracovní postup, ve dvou případech o nedání přednosti v jízdě a v jednom případě bylo příčinou dopravní nehody z vlastní viny vykolejení.

Nejvíce dopravních nehod z vlastní viny, přepočteno na 100 tisíc ujetých vozových km, způsobili řidiči střediska doprava autobusy Poruba (35 dopravních nehod), na druhém místě jsou řidiči střediska doprava trolejbusy (14 dopravních nehod) a na třetím místě řidiči střediska doprava autobusy Hranečnick (29 dopravních nehod).

Hana Řepková

Proč je důležité „uspávat“ své počítače

Začátek září se pro některé nesl v duchu nového školního roku a s tím spojené každodenní docházky do školy. Stejně tak jsme v tomto čase ve svých řadách přivítali nové kolegy, kteří se účastnili vstupního školení pro nové zaměstnance. V první části je seznámil s problematikou GDPR jeden z našich kolegů, specialista pro tuto oblast. Především byli poučeni o zabezpečení osobních údajů v praxi, proč je důležité zamykat místnosti, a to včetně uzamykatelných kusů nábytků. Zaměřil se také na oblast bezpečných hesel do zařízení a systémů. Vysvětlil, proč je důležité uzamykat obrazovky při přechodném opuštění pracovního místa anebo jak se správně odhlašovat z aplikací. Dopolední část pak pokračovala za účasti zástupců podatelny a útvaru IT, kteří dopodrobna vysvětlili princip fungování systému MyTeam pro ode-

slání a přijímání pošty a s jakými dalšími systémy a programy se budou v rámci své práce potkávat a co dělat, pokud něco nebude fungovat nebo budou potřebovat pomoc. Po obědě se pak slova ujaly kolegyně z oddělení personalistiky a celodenní školení pak uzavřeli kolegové z právního odboru s informacemi o směrnicích, smlouvách a dalších podrobnostech, které se týkaly jejich agendy. Vstupní školení pro nové TH zaměstnance bude v rámci onboardingu probíhat v průběhu celého roku podle jednotlivých nástupů. Věřím, že se i díky těmto informacím a možnostem doptání na nejasné věci, kterých je v rámci každého nového zaměstnání vždy spousta, podaří novým kolegům rychleji adaptovat, zapracovat a začlenit, což je hlavním smyslem naší péče o nové zaměstnance.

Mgr. Veronika Seidlerová



První zářijový týden nezasedli do lavic jen školáci, ale také naši noví zaměstnanci

Každý čtvrtý na černo!



Asistenti přepravy pomáhají cestujícím ve vozidle ve dne i v noci

V noci z pátku 4. září na sobotu 5. září proběhla další velká noční akce asistentů přepravy Dopravního podniku Ostrava (DPO). Akce byla zaměřena především na noční spoje vedoucí přes zastávku Stodolní směrem do ostatních částí města. Asistenti zkontrolovali 475 cestujících v 15 spojích. Z přepravy vyloučili 121 osob.

Asistenti přepravy systematicky kontrolovali všechny noční spoje od 22:00 h do 2:00 h v úsecích mezi zastávkami Křížkova a Karolina. „Bezpečnost našich cestujících je pro nás, obzvláště v této době, zcela zásadní. Asistenti přepravy kontrolují nejen platné jízdní doklady, ale i to zda někteří cestující svým chováním či hlukem nenarušují komfort ostatních cestujících. Je známo, že právě cestující bez platných jízdních dokladů jsou čas-

tokrát právě ti, kteří způsobují konflikty v MHD,“ vysvětluje generální ředitel DPO Daniel Morys.

Během akce nedošlo k žádnému mimořádnému případu vyžadujícímu zásah policie. Službu asistentů přepravy zavedl DPO v březnu 2017. Jejich primárním úkolem je pomáhat cestujícím zorientovat se v městské hromadné dopravě, pomáhat maminkám s kočárky a kontrolovat dodržování smluvních přepravních podmínek. DPO zaměstnává 60 asistentů přepravy, kteří jsou ve dne i v noci vysíláni do terénu. Za celou dobu působení vyloučili z přepravy již více než 252 tisíc osob bez platného jízdního dokladu, nebo těch, kteří hrubě porušovali smluvní přepravní podmínky.

Ing. Karolina Hřivnáč Rycková

Zase spolu

S příchodem září se opět vrátili do školních lavic děti, žáci i studenti. Letošní 1. září bylo však pro mnohé zcela jiné než ta předchozí – děti se do svých tříd často vraceli nejen po dvou měsících prázdnin, ale mnozí dokonce po půlročním výpadku výuky způsobeném pandemií koronaviru. V této věci se spojila i většina dopravních podniků v Česku a společnými silami natočili veselé video s názvem „Zase spolu“, které vítá všechny školou povinné cestující zase zpátky na jejich pravidel-

ných linkách MHD za vzděláním. Spot vzniknul během 14 dnů na objednávku Sdružení dopravních podniků ČR. Natáčecí tým přitom objel celou republiku a natáčeli, natáčeli, natáčeli. Celému týmu usnadnili práci úžasné děti, které se několik hodin proměnily ve snázivé herce. Svými spontánními nápady překvapily nejedno marketingové oddělení.

Ing. Karolina Hřivnáč Rycková



Momentka z ostravského natáčení klipu „zase spolu“

Vyhlídkové jízdy údolím Porubky

Sobota 5. září se moc povedla! I když na tento den byl původně plánován Den ostravských dopraváků, aktuální situace hromadným akcím nakloněná není. Naším fanouškům jsme místo toho připravili alespoň jízdy historickými tramvaji do Kyjovic. Z našeho depozitáře historických vozidel jsme vyvětrali celou řadu našich historických tramvají. Děkujeme všem návštěvníkům a také Kroužku přátel MHD Ostrava za vzornou přípravu akce.



Barborka a „té dvojka“ před odjezdem ze smyčky Vřesinská do Zátíší



Pauza při pravidelném křižování v Dolní Lhotě

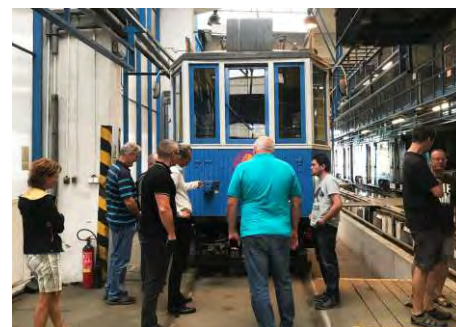
Spojili jsme síly

Ty tam jsou doby, kdy student odborného učiliště či střední školy po dokončení studia a po zkoušce z dospělosti automaticky nastoupil do té či oné fabriky a strávil tam zbytek svého profesního života, po boku svých starších rodinných příslušníků, s vidinou jistoty a stálého příjmu, aby tam za pár desítek let mohl také přivítat nějakého ze svých potomků a pak spokojeně za velkých ovací mohl odejít na zasloužený důchodový odpočinek. Ostravský region byl v tomhle ohledu velice rozmanitý, pokud se týkalo tzv. „rodinných firem“. Ať už vzpomeneš na vítkovického giganta, který v dobách své největší slávy každý den vítal na svých vrátnicích skoro 30 000 zaměstnanců, kteří v dřívější většině tvořili generace rodin z nejbližšího kraje rázovitého nebo třeba na jeho souseda Novou Huť Klementa Gottwalda, díky jimž byla Ostrava v druhé polovině 20. století nazývána „ocelovým srdcem republiky“. Jednou ze zajímavostí z šedesátých let v rámci tohoto závodu je, že nejvyšší plat ve firmě neměl generální ředitel, nýbrž tesař. A neuběhlo ani jedno celé století a doba se nám trochu vrací, a to v té podobě, že přísloví o řemeslu a jeho zlatém dnu začíná být opravdu aktuální a pravdivé. Doba se opravdu mění a s ní i potřeby firem. Ty čím dál víc poptávají absolventy technických a strojních oborů, kterých je v poslední době jako šafránu. Sehnat opravdu kvalitního a šikovného pracovníka se podobá vítězství ve sportce.

Nejinak je to i u nás na střediscích údržby. Jedna z hlavních změn je vývoj technologie u dopravních prostředků. Dneska už si klasický, nově „upečený“ automechanik střední školy po nahlédnutí do útroby například takového trolejbusu může tak akorát promnout bradu, zavřít poklop a zavolat nějakého ze svých starších, zkušených kolegů, aby se mu pak mohl koukat pod ruce a zjistit, že dneska už je polovina práce víceméně „ajťáři“, kdy se vozidlo napojí na diagnostiku a zjišťuje se, proč že nám ten trolejbus zlobí. A to byl hlavní důvod, proč jsme zahájili před prázdninami jednání pro prohloubení spolupráce se střední školou dopravní. To podstatné, na čem jsme se shodli, bylo, že pokud chceme získat nadané nástupce našich současných schopných a kvalitních spolupracovníků, je potřeba zaměřit se na to, aby již na škole získali povědomí o našich programech, o fungování jednotlivých vozů a všeho okolo. Proto momentálně probíhá analýza možností, na které spolupracují členové pracovní skupiny, která se skládá z odborných učitelů SŠ dopravní a kolegů z technického úseku a personálního odboru. Cílem této skupiny je nastavit takovou vzájemnou spolupráci, která bude spojit výuku, obsah osnov a praxi tak, aby na konci tohoto procesu byl mladý, kvalifikovaný a problematiky znalý člověk, který po nástupu k nám na středisko bude velice rychle v obraze a pro jeho mentora bude tak mnohem snazší ho zaučit. Chceme tedy umožnit intenzivnější kontakt žáka s reálným

pracovním prostředím na straně jedné, i lepší kontakt zaměstnavatele se školou a vzdělávacím systémem na straně druhé. V současné chvíli jsme dali dohromady možnosti, jak by mohla tato spolupráce probíhat, setkali jsme se se zástupci jednotlivých technických středisek na jejich pracovištích, abychom si řekli detaily, v reálu si ukázali, jak to na údržbě probíhá, co vlastně potřebujeme a jestli je v našich silách společně s touto výzvou pohnout směrem k pozitivnímu výsledku. Tento projekt je určitě běh na dlouhou trať, toho jsme si všichni moc dobře vědomi, ale věřím, že se blýská na lepší časy, a že doba kvalitního řemesla zase získá své místo na výsluní, a že ti, kteří k nám nastoupí, budou mít svou práci rádi.

Mgr. Veronika Seidlerová



Setkání pracovní skupiny pro prohloubení spolupráce na údržbě tramvají na Křivě

Linkou na drink 2020

Letos jsme byli již podruhé partnery charitativní akce „Linkou na drink“. Tento ročník se konal na nově zrekonstruovaném náměstí Ostrava-Jih a přilákal ještě více návštěvníků než loni. Smysl akce spočívá v tom, že si návštěvníci nakoupí speciální jízdenky, které pak ve stáncích jednotlivých organizací vymění za nápadité nealkoholické drinky.

Všechny organizace včetně DPO si předem vylosují jednu tajnou ingredienci, kterou pak musí nápoj obsahovat. DPO si vylosoval ananas, a tak jsme návštěvníkům mohli nabídnout speciální nealko drink, který obsahoval ananasový džus, citrónovou minerálku, třtinový cukr, čerstvou mátu, limetku a samozřejmě čerstvý ananas. Celkem se na akci

prodalo rekordních 2 000 drinků. I s dary sponzorů se vybralo krásných 100 000 Kč, které putovaly k Májovi, šestiletému chlapci, který od narození bojuje o své místo na světě s řadou nemocí včetně dětské mozkové obrny.

Ing. Karolina Hřivnáč Rycková



O náš stánek s posezením i speciální drink byl velký zájem



Náš drink obsahoval ananasový džus, citrónovou minerálku, třtinový cukr, čerstvou mátu, limetku a čerstvý ananas.

Nejdříve autobus, pak chodci

Na ulici Mitrovické v městské části Stará Bělá v blízkosti autobusové zastávky U Lípy byl vybudován světelně řízený přechod pro chodce. Nachází se takřka na stejném místě, kde byl doposud neřízený přechod pro chodce.

Už od začátku projektové přípravy jsme požadovali řešení s absolutní preferencí autobusu. Ta je zde zřízena s tím, že autobusy přijíždějící ke světelnému signalizačnímu zařízení (SSZ) se přihlásí do systému a případná poptávka chodců bude potlačena až do okamžiku, kdy se bude autobus nacházet až za přechodem.

Dopravní řešení je navrženo na stav, kdy budou autobusové zastávky pro oba směry jízdy až za přechodem pro chodce, tj. až se zastávka směr Hrabůvka/Vítkovice vymístí z parkoviště před restaurací. Je to první SSZ vybudované v této městské části, pokud nepočítáme světelně řízenou křižovatku na ulici Plzeňské. V budoucnu by se mělo vybudovat obdobné SSZ také na přechodu pro chodce na ulici Blanické mezi základní a mateřskou školou.

Pavel Fluksa



Nová světelná signalizace na přechodu pro chodce - zastávka U Lípy ve Staré Bělé

Dispečink na plný plyn

Daří se nám plnit plán obnovy technologických osobních vozidel v rámci vozového parku našeho podniku. Vozidla dopravního dispečinku máme už jen s pohonem CNG. Nákup posledních dvou nových vozidel byl součástí projektu „Pořízení 6 ks osobních vozidel a 2 ks malých dodávkových vozidel s alternativním pohonem“. Výzvu č. 11/2018 Národního programu Životní prostředí naplníme převzetím zmíněných dodávkových vozidel do konce letošního roku. Vraťme se ale zpět k vozidlům pro dispečery. Jedná se o vozidla Škoda Octavia Combi, které mají vybavení pro účely našeho řízení provozu (modré majáky, klimatizace, automatická převodovka, nezávislé topení, měnič pro připojení PC aj.) Ještě bych rád poděkoval všem svým spolupracovníkům, kteří se se mnou podílí na úspěšném projektu.

Václav Kupka



Technická data:

| | |
|----------------------------|---|
| Druh vozidla | osobní automobil pro dispečerské řízení provozu MHD |
| Tovární značka | Škoda Octavia combi |
| Obsah motoru | 1 498 cm ³ |
| Emisní norma | EURO 6 |
| Palivo | BA + CNG |
| Výkon motoru | 96 kW/5 400 ot. min. |
| Nejvyšší povolená rychlost | 202 km/h |
| Kombinovaná spotřeba | 5,6 kg CN |

Konečně jsme se v Zábřehu dočkali

Po dlouhých měsících čekání a neustálých stavebních nezdarů jsme se konečně dočkali. Od 18. září máme k dispozici sociální zařízení v nově zrekonstruované budově na tramvajovém obrátišti v Ostravě-Zábřehu. Součástí naší místnosti je kromě samotného sociálního zařízení také „koutek“ s rychlovarnou konvicí, kterou řidiči v následujícím chladném počasí jistě ocení. Upozorňuji, že místnost je nekuřácká a zároveň prosím o udržování pořádku. Vše je nové, tak ať nám to dlouho vydrží.

Martina Vybíralová

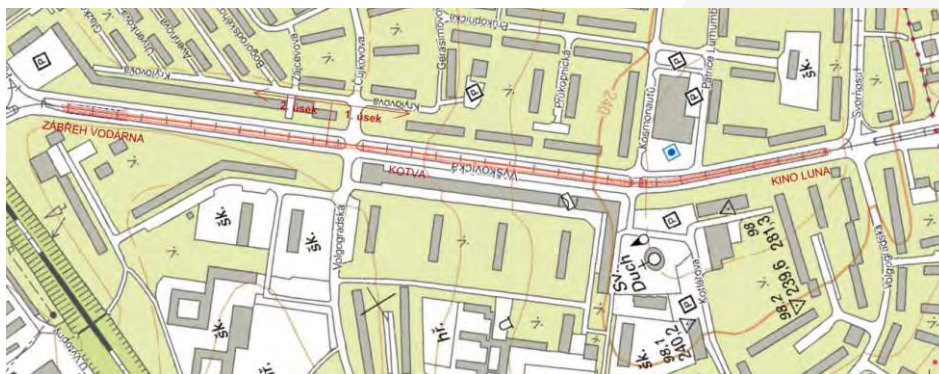


Modernizujeme výškovickou trať

Na konci září byla zahájena modernizace tramvajové trati na ulici Výškovické, v úseku od zastávky Zábřeh vodárna po zastávku Kino Luna. Tento projekt spadá do strategického projektu „Modernizace tramvajových tratí“. Cílem projektu je snížení negativních dopadů tramvajové dopravy na obyvatelstvo a také humanizace prostředí. V rámci této realizace dojde k aplikaci unikátních technologií, které ve svém rozsahu nemají v rámci České republiky obdobu.

Celková délka úseku je 1 kilometr, a to s použitím technologie pevné jízdní dráhy pro konstrukci tramvajové trati s upevněním W-tram. Technologie je unikátní v tom, že se nebude jednat o klasickou konstrukci souvislé betonové desky, ale z důvodu zamýšleného zatravnění bude konstrukce tvořena armovanými betonovými bloky s příčnými propojkami. Tímto řešením dosáhneme mocnosti zeminy 35 cm a společně se závlahovým systémem bude uvažované zatravnění životaschopné. Pro snížení vibrací a hluku bude samotná betonová konstrukce od okolní zeminy oddělena tlumičnými pryžovými pásy, stejně jako budou kolejničky osazeny bokovníci.

Zajímavostí je také technologie samotné realizace konstrukce pevné jízdní dráhy, kdy pro stavbu v úseku Čujkovova – Svornosti byl zvolen typ, jaký se používá v západních

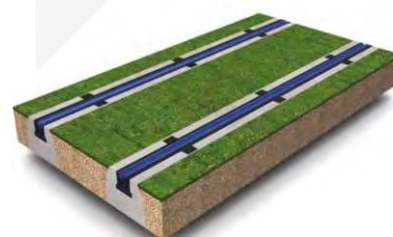


zemích a sestává se z realizace pomocí prefabrikovaných bloků, které se usazují podle přesného plánu přímo na stavbě. Následně se pomocí speciálních kotev upevňují kolejničky. Naproti tomu v úseku Pavlovova – Čujkovova bude použita technologie monolitického lití. Věříme, že obě technologie jsou zvoleny správně a povedou k úspěšné realizaci takto unikátního projektu.

Původní záměr bylo realizovat tuto modernizaci po etapách a rozdělit ji do dvou let. Díky práci celého týmu a koordinaci s týmem města se nám podařilo, že celá akce se bude realizovat v tomto roce současně a v koordinaci projektem města.

Ing. Petr Holuša

Celková délka modernizovaného úseku tratě je 1 kilometr



Green Line Premium

Ze světa dopravních zajímavostí

Ozubnicová železnice Tisovec – Pohronská Polhora

V krásné přírodě středního Slovenska se ukrývá významná technická památka evropského významu. Jedná se o trať normálního rozchodu spojující Brezno z Tisovcem, která překonává v sedle Zbojská masiv Slovenského rudohoria ve výšce 725 metrů n.m.. Ve dvou úsecích s největším stoupáním až 50,2 ‰ byla proto položena dvoupásová ozubnice soustavy Abt o celkové délce 5,8 km. Například mezi zastávkou Bánovo a dopravnou Zbojská na délce 4,7 km překonává trať výškový rozdíl 166 metrů. Na trati s poloměry oblouků jen 200 metrů jsou také dva velké viadukty a mnoho dalších umělých staveb, včetně tunelu o délce 786 metrů.

Dráha byla postavena v roce 1896 a jejím

hlavním úkolem bylo zajistit dopravní spojení mezi železárnami v Tisovci, Podbrezové a Hronci. Pro provoz byly z lokomotivky ve Floridsdorfu dodány celkem čtyři parní ozubnicové lokomotivy, později označené u ČSD řadou 403.5. Parní lokomotivy sloužily na této trati v nákladní dopravě až do roku 1955, v osobní dopravě se již od roku 1933 používaly adhezní motorové vozy. V roce 1961 byly pro tuto trať a pro českou sesterskou zubačku z Tanvaldu do Kořenova pořízeny v Rakousku nové ozubnicové dieselhydraulické lokomotivy řady T 426.0, které zde měly zajistit opětovné obnovení nákladní dopravy. Po neúspěšných zkušebních jízdách však byly obě tisovecké lokomotivy dislokovány do Čech a trať prošla celkovou rekonstrukcí. Bohužel po ukončení této opravy došlo ke zrušení tisoveckých železáren a obnovení nákladní dopravy a tím i nasazení motorových ozubnicových lokomotiv stalo bezpředmětné.

Zde však historie této zajímavé dráhy nekončí. Když po roce 1990 poklesl význam trati i v osobní dopravě (ta je ve značně omezeném rozsahu udržovaná adhezními motor-

vými vozy dodnes) začalo se hledat její nové využití v rámci podpory turismu a cestovního ruchu. V roce 2002 se podařilo ze zrušené rumunské ozubnicové trati Cáransébes – Subcetate získat dvě zchátralé ozubnicové parní lokomotivy konstrukčně příbuzné s původními tisoveckými stroji sešrotovanými již na začátku 60. let minulého století. V následujícím roce byla zahájena oprava jedné z lokomotiv s cílem uvedení do plnohodnotného provozního stavu včetně ozubnicového pohonu. Mezi tím Ministerstvo kultury Slovenské republiky prohlásilo v roce 2008 trať za národní kulturní památku a v roce 2013 Železnice Slovenské republiky zahájily práce na zprovoznění téměř 50 let nepoužívané ozubnice. První zkušební jízdy parního stroje na opravené ozubnici proběhly v dubnu 2014 a od té doby zhruba osmkrát v roce vyjíždějí osobní vlaky s ozubnicovou parní lokomotivou na tuto zajímavou horskou trať. Proto doporučujeme všem, kterým je blízká historická technika, dopravní romantika a nádherná příroda, aby navštívili tento kout Slovenska a rozšířili si obzory novými zážitky.

Jiří Boháček



Historická souprava je připravena k odjezdu ze stanice Tisovec



Z bezpečnostních důvodů musí být vlaky vždy do stoupání sunuty



Při jízdě na ozubnici pracují současně oba parní stroje – adhezní i ozubnicový



Za osobním vlakem jede vždy požární vlak s nádržkovým vozem a historickou motorovou lokomotivou T 444.1082 z roku 1965



Parní ozubnicová lokomotiva byla vyrobena v lokomotivce ve Floridsdorfu v roce 1908 a nese původní maďarské označení TIVc 4296



Raritou je rovněž tento malý pětiokenní osobní vůz 3. třídy s rozvorem náprav 4,5 m vyrobený v roce 1885



Detail začátku ozubnicového úseku ze strany Pohronske Polhory



Pohled na dvounápravový ozubnicový pojezd. Na lokomotivě je zavěšený na tlakových ložiscích mezi první a druhou spráženou nápravou



Vedle staniční budovy v Tisovci je malé muzeum dokumentující historii dráhy

Pomáháme těm, kteří pomoc druhých potřebují

Zaměstnanci Ekovy v srpnu a v září podpořili činnost ostravského centra pomoci onkologickým pacientům OVAHELP.

„Na start s OVAHELP“ vyrazili Ekováci spolu s dalšími běžci poslední srpnovou neděli v Komenského sadech. Počasí přálo a nechyběl ani bohatý doprovodný program. Do pomoci se počítal každý startovací lístek, ať už účastníci proběhli trať jako o závod, nebo si ji vychutnali formou příjemné procházky s rodinou či domácím mazlíčkem. Na úspěšnou charitativní sportovní akci pak ve druhé polovině září navázala dobrovolná sbírka na

podporu centra OVAHELP, která proběhla v sídle Ekovy.

Uznání těm, kdo se do aktivní pomoci zapojili, vyjádřil předseda představenstva a ředitel společnosti Miroslav Mareš: „Vážím si toho, že mým kolegům a kolegyním není lhostejný osud lidí, kteří bojují s těžkou nemocí. Onkologická diagnóza představuje nelehkou životní situaci nejen pro pacienty, ale také pro jejich rodiny a blízké. Děkuji proto všem zaměstnancům, kteří smysluplný projekt podpořili, ať už formou účasti v charitativním běhu, nebo dobrovolným finančním příspěvkem.“

Podpora léčby onkologických pacientů je první společnou akcí Ekovy a skupiny Škoda Transportation. Budoucí vlastník Ekovy se nejen podílel na úhradě startovního našich běžců, ale po oficiálním přepočítání částky, kterou se podařilo vybrat našim zaměstnancům, celý obnos zdvojnásobí a věnuje neziskové organizaci OVAHELP.



Na startu s OVAHELP



Přispěli jsme na dobrou věc

Spolupráce s dopravním podnikem v Liberci pokračuje. Opravujeme další tramvajové vozy

Všechno začalo na sklonku loňského roku, kdy jsme přijali k opravě dvě tramvaje T3, které se srazily v Liberci. Na jaře 2020 se opravené tramvaje vrátily zpět domů, do Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou. Zákazník byl s kvalitou a profesionalitou provedených prací spokojen a následně nás oslovil k podání cenové nabídky do veřejných zakázek na generální opravy tramvají T3 45 a 25. V obou případech jsme zvítězili.



Tramvaj číslo 45.



Druhá tramvaj pro Liberec, která dostane nový vzhled

Generální oprava poprvé

Prvním vozem, který byl dopraven do našich dílen, je tramvaj T3R.PLF s evidenčním číslem 45. Generální opravu karosérie (bez podvozku) jsme zahájili v srpnu a dokončena by měla být letos v prosinci. Práce začaly celkovým odstavením a otryskáním kovových částí. Kromě vozové skříně bude kompletně opraven interiér včetně kabiny řidiče a naši zaměstnanci provedou celkovou výměnu elektrické části. Až bude dokončena oprava hrubé stavby, aplikován celovozový lak a finalizována montáž elektrických a interiových prvků, bude následovat kompletní oživení vozu.

Druhý vůz ve stejném rozsahu

Druhou zakázkou, kterou pro liberecký dopravní podnik s termínem do ledna příštího roku realizujeme, je generální oprava vozové skříně další tramvaje T3 (evidenční číslo 25). Rozsah prací na karosérii a v interiéru je totožný jako u první tramvaje, i v tomto případě bude podvozek opraven v Liberci.

Tramvaje Tatra T3R.PLF jsou novostavby částečně nízkopodlažní tramvaje vycházející z typu Tatra T3. Byly vyráběny v letech 2005–2011 a poté od roku 2017. Kromě Liberce byly dodány také do Plzně a do Prahy.

Měničrna Výškovice

V měsících březnu až červenci proběhla další komplexní rekonstrukce trakční měničrny - Výškovice. Výškovická měničrna je druhou ze tří plánovaných kompletních rekonstrukcí trakčních měničren, které by se měly proběhnout do konce roku 2022. Trakční měničrna Výškovice pod označením USM XXIV napájí úseky od podjezdu mostu Mládeže, přes vodárnu Zábřeh až po smyčku Zábřeh a smyčku Výškovice.



Výškovická měničrna je druhou ze tří plánovaných kompletních rekonstrukcí trakčních měničren, které by se měly proběhnout do konce roku 2022



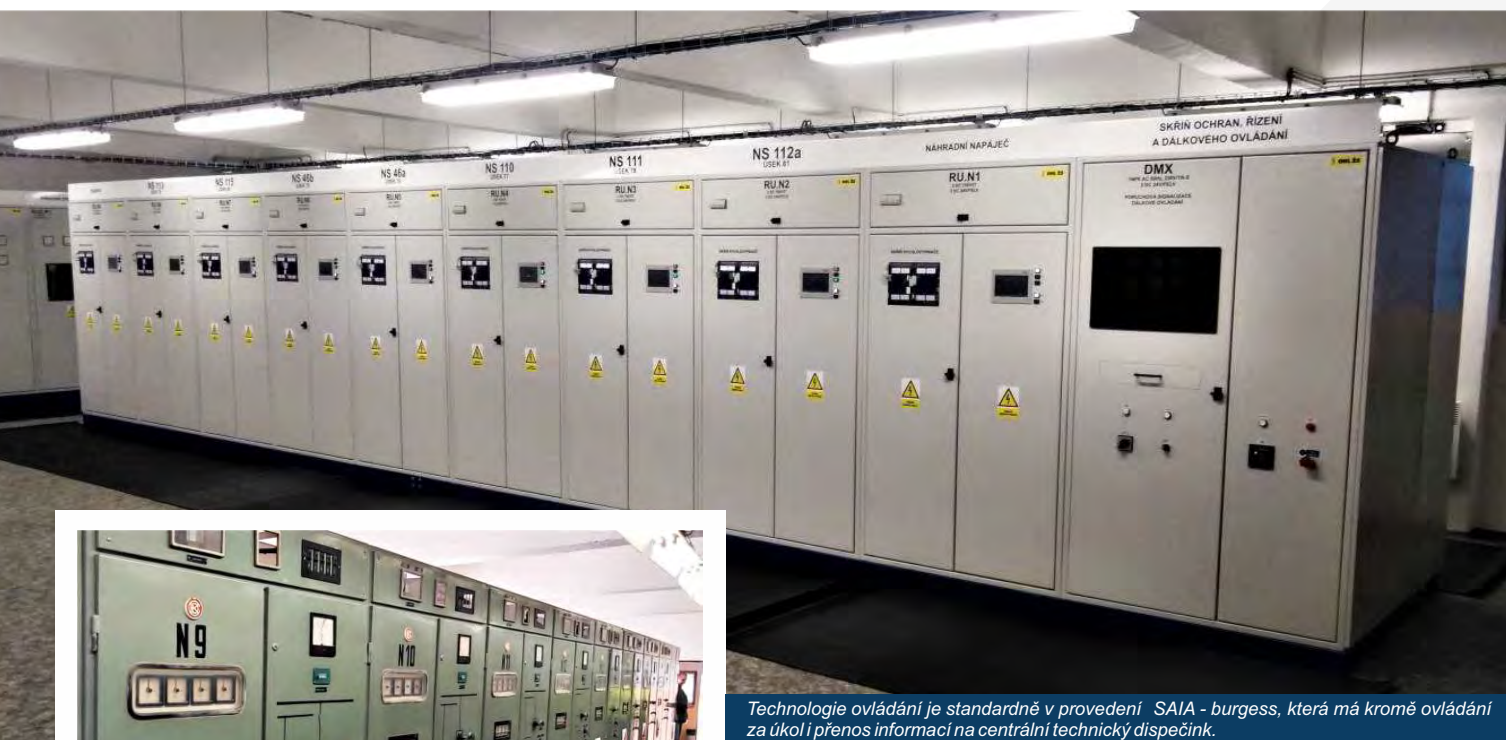
Trakční měničrna Výškovice napájí úseky od podjezdu mostu Mládeže, přes vodárnu Zábřeh až po smyčku Zábřeh a smyčku Výškovice

Přípravné práce byly zahájeny již v roce 2017 zpracováním projektových dokumentací a vydáním stavebního povolení. Posléze bylo vypsáno výběrové řízení na zhotovitele celé rekonstrukce, ve kterém na základě nejvýhodnější nabídky bylo vybráno sdružení společností ELTODO a.s. a Energovod CZ a.s.

Samotná rekonstrukce probíhala za provozu měničrny, a tudíž bylo nutné provést mnoho bezpečnostních a provozních opatření, aby byl tento provoz plně zachován. Bohužel tak, jako všechny nás, tak i tuto stavbu zasáhla koronavirová pandemie, která způsobila zastavení výroby italského dodavatele trakčních transformátorů a asi na měsíc přerušila celou stavbu. Nakonec se ale vše podařilo s mírným zpožděním dokončit a měničrna byla uvedena do zkušební provozu.

Hlavním cílem celé rekonstrukce byla kompletní výměna zastaralé a neekologické technologie měničrny, tak aby splňovala nejnovější technologické trendy. V kobkové vysokonapěťové (VN) rozvodně 22 kV o 9 polích byly vyměněny plynové výkonové vypínače za vakuové vypínače VD4. včetně výměny ovládacích a spínacích prvků a v neposlední řadě i proudových ochranných a měřicích transformátorů. Celá VN rozvodna pak dostala nový kabát v podobě nových ocelových zábran a nových nátěrů. Tři olejové trakční transformátory byly nahrazeny již zmínovanými italskými trakčními transformátory značky TESAR o výkonu 1100 kVA v suchém provedení. Ve stejnosměrné rozvodně byly instalovány tři trakční usměrňovače osazené bloky firmy NES Nová Dubnica s.r.o. Všechny usměrňovače jsou

vypínačů. Dalším instalovaným prvkem je nový stejnosměrný rozvaděč o 10 polích, vybavený rychlovypínači Secheron UR26-81 In 2 600 A DC (vypínací nastavení 2-8 kA, max. zkratový proud 125 kA v čase 100 ms) s elektrickým pohonem a dále motorickými odpojovacími umožňujícími přes pomocnou stejnosměrnou přípojnicí dálkové přepnutí na rezervní stejnosměrný rychlovypínač. Použitá řídicí technologie ovládání je standardně již v provedení SAIA - burgess, která má kromě ovládání celé technologie za úkol i přenos všech informací na centrální technický dispečink dopravní cesty. Celá stejnosměrná technologie byla dodána již tradičním výrobcem OHL ŽS, který za použití nejnovějších komponent splňuje naše standardní firemní typologické požadavky.



Technologie ovládání je standardně v provedení SAIA - burgess, která má kromě ovládání za úkol i přenos informací na centrální technický dispečink.



Hlavním cílem celé rekonstrukce byla kompletní výměna zastaralé a neekologické technologie měničrny

Celá rekonstrukce bude uzavřena udělením kolaudačního souhlasu Drážním úřadem ke konci roku 2020 a měla by přispět k větší spolehlivosti napájení trakční soustavy v oblasti Výškovic.

Eduard Ručka

Zajímavé tváře podniku



Ivo Mezihorák je sedmým členem rodiny, který pracuje v Dopravním podniku Ostrava. Stará se především o obutí a umytí trolejbusů. Podnik ho bavil už jako malého kluka a i když svou kariéru zde původně neplánoval, je tady již více než 40 let.

Kdo všechno z vaší rodiny pracoval u DPO a na jakých pozicích?

Maminka skoro 20 let pracovala jako řidička tramvaje, a potom tam pracovala ještě v kanceláři na zpracování výkazů a podobně, otec pracoval na údržbě v Martinově, měl na starost výměňkové stanice. Sestra jezdila prvně s trolejbusem, potom odešla a začala jezdit na Hranečnicku s autobusem a švagr jezdil na Křivě s tramvají. Jejich dcera (neteř, pozn. red.) dělala u revizorů a švagrová pracovala na mzdové účtárně. Takže jsme dopravním podnikem docela postižení.

A co je vaší pracovní náplní?

Já mám na starosti pneumatiky tady na trolejbusích. Takže montáž, demontáž na disku, vyvážení, objednávky, zkrátka zajistit trolejbusy tak, aby měly pneumatiky k dispozici. Potom mám na starosti stahovky, to jsou ta zařízení na stahování sběračů, tak ty opravuju. A taky mám na starosti myčku a čističku, takže obsluhuju ještě toto zařízení. Navíc předávám vozy po údržbách, takže

jezdím na zkušební jízdy a předávám vozy třeba po dvouleté nebo pětileté údržbě. Jinak jsem ještě donedávna jezdil v dopravě 30 let brigádně, ale asi před dvěma roky jsem tuto činnost ukončil. Ale úplně prvně jsem sem vlastně jako řidič přišel, v roce 1981. Řídil jsem do roku 1986 na Hranečnicku autobus a pak jsem tam přešel do gumárny. A v roce 1990 nebo 91 tady na trolejbusích gumař nebyl, tady to nikdo nevedl a nikdo tomu nerozuměl, byl tady jen nějaký vyřazený havíř, který o tom moc nevěděl, tak mě požádali, jestli bych sem nepřešel. A od té doby to tady vlastně 30 let vedu.

Tak toho máte opravdu hodně. Co z toho vás třeba nejvíce baví?

Baví mě to celkově. Za ty roky si na to člověk už tak nějak zvykne, takže se nedá říct, že by to byl přímo koníček. Ale dělám to, protože je to třeba, protože tomu rozumím a taky se dá říct, že jsem sám sobě pánem. Protože tak jak si to udělám, tak to je, a nemusím se spoléhat, že to někdo za mě udělá. Když to všechno člověku neprojde rukama, tak je takový nejistý, jestli to je udělané v pořádku.

Chtěl jste to takhle odmala? Nebo jste si přál být třeba i něčím jiným?

To ne, ale tím, že jsem měl vojenský řidičák a na volné jsem jezdil dva roky, tak na moji původní profesi se v 80. letech nevzdělávalo moc peněz. A já jsem se chtěl oženit a založit rodinu. Tak jsem šel do Dopravního podniku, kde byla možnost výdělku vyšší. A tím, že jsem jezdil s autobusem a ještě v tom roce 81 mi říkal pan Martínek, tehdejší vedoucí autobusového provozu na Hranečnicku: „Počítejte s tím, že budete dělat přesčasy, bo řidičů je málo“.

A když oba vaši rodiče pracovali u DPO, chodil jste se třeba jako malý dívat do provozu?

Tak samozřejmě chodil! My jsme tenkrát měli volné jízdenky, takové speciální kartičky, kam se na druhou stranu dávala razítka na každý rok. Každý rodinný příslušník zaměstnance měl jízdenku zdarma, takže my jsme vždycky s maminkou jezdili s ní i za ní. Ona vždycky jezdila do Kunčic na devítce, celý život. Takže nějak jsme asi k té dopravě a Dopravnímu podniku načichnul, takže potom když byla možnost... A navíc, když jsem měl i ten řidičák,

tak jsem sem přišel.

Myslíte, že ta rodinná tradice ještě bude nějak pokračovat? Třeba někdo z dětí nebo vnoučat...

No, tak vnuk má teprve 6 roků, ale tihne k tomu. Vždycky když je třeba den otevřených dveří, tak je z těch autobusů a trolejbusů úplně nadšený. To má asi každé dítě, respektive kluk, že ho to táhne k těm autům a volantům. Takže myslím, že tady po mě už žádná generace nebude. Moje děti taky skončily jinde.

Za tu dobu, co tady u nás jste, zaznamenal jste nějaké změny?

Za tu dobu jsem zažil hodně vedoucích, ředitelů a náměstků, ale že by se něco tak radikálně změnilo? Akorát teda, že přišly modernější vozy. Taky nám tady opravují střechu, udělali novou myčku, ale na takové modernizace tady už muselo dojít, protože už to bylo zastaralé. Muselo se to nějakým způsobem zrekonstruovat. A říká se ještě, že bude nová správní budova a nové komunikace a tak dále. Takže nějaké změny tady jsou.

No a zmínil jste nová vozidla, je to s nimi v něčem jiné? Je s nimi méně práce?

Méně práce ani ne, spíš více té odborné práce. Tím, že jsou to nové vozy, je tam víc elektroniky. Ti kluci dneska musí mít maturitu, musí umět pracovat s počítačem, musí umět hodně věcí. Víte o řidičích se říká, že jsou to profesionálové. Jenže řidič si za dva měsíce udělá kurz a jezdí. Ale ti kluci musí studovat, musí složit zkoušky, maturitu. A teprve potom můžou začít pracovat, a to se u nich o žádné profesionalitě nemluví. Ale tu práci kluků na kanále nemůže dělat kdokoli s jakýmkoliv vzděláním. Tam opravdu musí něco umět. Ano, řidiči jsou tady hlavní, podnik funguje tak, že jezdí doprava, to je ta stěžejní věc. Ale dost se zapomíná na ty kluky na servisu, kteří kdyby neuměli a neznali, tak doprava nejede. Já vždycky říkám, že to jsou spojené nádoby, že jedno bez druhého se neobejde. Tak proto nemůžu nikdy jedny povyšovat a na druhé zapomínat. To nejde, to se potom cítí tak trochu ukřivdění, že se na ně zapomíná a že se starají o to, aby doprava fungovala.

Ing. Karolina Hřivnáč Rycková

Koronavirus vrací úder



21. září znovu, s ohledem na vývoj epidemie koronaviru, zahájil práci krizový štáb našeho dopravního podniku a neprodleně rozhodl o opětovném zavedení preventivních opatření, jako jsou povinné roušky, zákaz nástupu předními dveřmi, oddělenou kabinu řidiče a otevírání všech ostatních dveří na všech zastávkách. Trvale také probíhá již od jarní vlny pandemie intenzivní dezinfekce vozidel. „Neustále dezinfikujeme naše vozy prostřednictvím ozónu i dezinfekčních prostředků. Řidiči mají čistící spreje i gely stále k dispozici a nyní jsme znovu zavedli i opatření, která budou ještě více chránit naše cestující,“ řekl generální ředitel Daniel Morys.



Na předních dveřích autobusů přibýly opět samolepky o zákazu jejich používání

Všechna opatření, která byla zavedena od pondělí 21. září:

- Otevírání všech dveří u tramvají, trolejbusů i autobusů.
- Zrušení nástupu předními dveřmi a vyznačení distanční zóny pro řidiče u trolejbusů a autobusů. Po zavedení bezpečnostních zón bude pravidelně prováděno měření obsazenosti spojů.
- Nadále platí povinnost chránit si nos a ústa ochrannými prostředky v MHD.



U tramvají na všech dveřích a u autobusů a trolejbusů na druhých a všech dalších dveřích se objevila novinka v podobě dvojzajímavého piktogramu o zákazu vstupu do vozidla MHD bez roušky

Představení zaměstnanců DPO



Dis. Petr Koutný řidič autobusu

Jakou linkou jezdíte nejraději a proč?

Vzhledem k tomu, že jsem na trhačkovém režimu, tak nemám stabilní linku. Nejčastěji jezdím asi na lince č. 49 a 58. Na 49 mi vyhovuje délka, ta kola pak rychleji utíkají. Linka 58 je zase tady blízko, jak se říká, okolo komína. Ale každá linka má něco do sebe. Mojí oblíbenou linkou je ale určitě linka č. 53. Je to super linka, rád na ní jezdím a mám vztah k okolí Polanky, moc se mi to tam líbí, tak jsem vždycky rád, když mi takový kurz vyjde a můžu tam jezdit.

Jaký máte vztah k cestujícím? Co byste jim vzkázal?

S cestujícími mám samozřejmě kladný vztah, určitě platí sto lidí, sto různých názorů. Každý nemusí být ten den zrovna naladěný a potom je i drobnost může vytočit. Například, že autobus nezastaví úplně u kraje chodníku. Vzkázal bych jim v podstatě asi to, ať jsou ohleduplní k ostatním cestujícím. Já jsem teda ale, za to své působení tady, nezažil žádný problém nebo potyčku.

Čím jste chtěl být jako malý?

No, profese se mi takřka skloubila s tím, čím jsem chtěl být. Řízení teda nebylo úplně v první linii, ale nechával jsem si to jako druhý plán, že bych chtěl zkusit řídit autobus. Chtěl jsem ale určitě být nějakým způsobem činný v dopravě, třeba učit nové šoféry a tak.

Co děláte ve volném čase?

Doprava je teda taky jedním z mých koníčků, pak nějaký ten kondiční sport, chůze nebo jízda na kole. Rád taky luštím křížovky. Rád si poslechnu popovou hudbu, takový ten klasický proud, 80. – 90. léta. Cokoliv pěkného, ale ne zrovna tvrdou muziku. Ale nevyhýbám se ani dechovce.



Dalibor Kuboň řidič autobusu

Jakou linkou jezdíte nejraději a proč?

Abych pravdu řekl, tak jich je víc. Nevadí mi vůbec žádná linka, jezdím na všech rád, ale nejlepší je linka č. 53 nebo 58, tady po Porubě. To jsou takové pohodovky.

Jaký máte vztah k cestujícím? Co byste jim vzkázal?

Naštěstí dobrý, vzkázal bych jim, že když už se něco stane, ať si nevymýšlejí a řeknou pravdu. A k té pravdě ať nedodávají nic navíc. My ale máme to štěstí, že pan vedoucí taky jezdí s autobusem, takže on to všechno zná. To je naše velké plus. Navíc máme digitální kartu, takže vždycky ví, jestli jsem třeba opravdu na brzdy

dupnul moc silně a podobně.

Čím jste chtěl být jako malý?

Jévané, jako malý? No, já jsem chtěl hrát hokej. To mi teda naštěstí nevyšlo, on je to hrozný nápor na nohy a na všechno. Já jsem teda hokej hrál, ale jen tak soutěžně. Jako malý jsem bydlel v rodinném domku, takže se sousedy, s kluky ze všech baráků jsme se scházeli a v zimě jsme hráli hokej, v létě tenis, volejbal, nohejbal a takové ty věci. Ale řidičem jsem si každopádně taky přál být, protože celá rodina jsme řidiči. Mamka s tatínkem oba dva pracovali na Hranečnicku, můj bratr dvojče taky, ten ale teď jezdí s autobusem v Anglii.

Co děláte ve volném čase?

Jsem s rodinou. Na nějaké aktivity moc není čas, protože chodím dvakrát za den do práce. Ale o víkendech jdeme třeba na zahradu. Kdysi jsem se díval v televizi na hokej, ale teď už mě to pustilo, už se ani nedívám. Jenom se svými dcerkami se podíváme na nějaké pohádky. Život se mění a člověk taky.



Lucie Ernesová řidička tramvaje

Jakou linkou jezdíte nejraději a proč?

Linkou číslo 3. Je taková pohodová a je tam dost času.

Jaký máte vztah k cestujícím? Co byste jim vzkázala?

Ono pokud to není nutné, tak s cestujícími do styku nepřicházím. Vzkázala bych jim, aby se v tramvaji chovali tak jako doma. Doma si totiž určitě třeba nečmárají po nábytku a podobně, jako tady po sedačkách. Totiž, to co někdy ve voze nacházím, je strašné. Nemyslím, že by se tak lidé třeba chovali u sebe v obyváku.

Čím jste chtěla být jako malá?

Prodavačkou. A taky jsem se jí nakonec i vyučila. Pak jsem začala dělat ve skladu, tam se mi ale přestalo líbit, tak jsem se rozhodla, že půjdu dělat řidičku. A jsem velice spokojená, zatím mě to baví.

Co děláte ve volném čase?

Ve volném čase ráda jezdím na kole, i když teď úplně moc času není. A s přítelem dost často jezdíme na ryby. Jezdíme nejradši do Brna, ale i tady u nás, třeba Benešov, Hlučín. Jinak poslouchám hlavně českou muziku, i tu starší, třeba Karla Gotta miluju.

Pochvaly

- Za skvělý přístup k zákazníkům pochválila zákaznice pana Jakuba Vovsika z oddělení příležitostné dopravy.
- Paní Zuzana Bínová, řidička střediska doprava tramvaje Poruba, byla cestujícím oceněna za profesionální vyloučení problémových cestujících bez jízdního dokladu z vozu.
- Asistent přepravy, pan Radim Silber, byl cestujícím oceněn za všímavost, pomoc a příkladné jednání při pomoci člověku ležícímu v kolejišti.
- Za vstřícný přístup k cestujícím a usměvavost byla pochválena paní Michaela Mascoutanu, řidička střediska doprava autobusy Poruba.
- Panu Jiřímu Šmídovi, řidiči střediska doprava autobusy Poruba, bylo poděkováno cestujícím za trpělivost při výstupu cestujícího se zraněnou nohou, a také za to, že iniciativně poradil starší cestující s vyhledáním spojení v jízdním řádu.
- Cestující ocenila práci řidičů náhradní autobusové dopravy při výlucce na ul. Výškovické.
- Za pomoc při cestování s kočárkem poděkoval cestující panu Jozefu Slivkovi, řidiči střediska doprava tramvaje Poruba.
- Řidič střediska doprava trolejbusy, pan Ondřej Frýba, obdržel pochvalu za vykázaní skupiny osob, které svým hlasitým chováním obtěžovali ostatní cestující.
- Pan Petr Gola, řidič střediska doprava autobusy Hranečník, byl pochválen cestujícím za ohleduplnost k cestujícím s kočárky.
- Za ohleduplnou jízdu a vstřícný přístup k maminkám s kočárky poděkovala cestujícím všem našim řidičkám.
- Cestující poděkoval za ohleduplnost řidičům, kteří v horkých dnech otevírají střešní okna.

Žijeme na sociálních sítích

Instagram

jan_tabasek **Moc děkujeme** 🥰🇨🇪🍷 (Linkou na drink)
 prazska.mhd **Vypadají mega pěkně** 🥰🥰🥰 (Doubledeckery přijely do Paskova)
 owo_ad **Tyy jo hezký káry** 🥰 (Doubledeckery přijely do Paskova)
 adela_petrova **Super** 👍



Facebook

Folwarczný Aleš **Stejně máme nejhezčí tramvaje v ČR.** (Stadler v noci)
 Maru Machničová **Bylo to úžasné! Počasí vám vyšlo na jedničku, dítě i prarodiče opět zážitek! Více takových akcí!!!** (Historické jízdy údolím Porubky)
 Ali Vitarián Habi **Ano, bylo suprové a těšíme se na opakování akce.** 🥰 (Historické jízdy údolím Porubky)
 Hana Netočná **Já jsem viděla** 🥰 (Na balet tramvají)
 Michal Pastorek **Jako Olomoučák tiše závidím. Nemáme na takovou rychlost ani dostatečně dlouhý úsek. (Po Opavské rychlosti 80 km/h)**
 Anna Adamíková **Krásný autobus, takové dvoupatrové autobusy v jiných městech nejsou, bomba**



Dobroty pro Tyrkysovou sbírku – Zelánky z listového těsta

Na listopadové akci „Dobroty pro Tyrkysovou sbírku“ se nám sešlo hned několik pochoutek z listového těsta. Nás nejvíce zaujaly Mileniny zelánky.

Ingredience:

500 g kysaného zelí
 400 g listového těsta
 200 g anglické slaniny
 grilovací koření
 vejce na potření

Postup:

Nejdříve si v míse promícháme vymačkané kysané zelí s na kostičky nakrájenou anglickou slaninou. Z listového těsta vyválíme na pomoučené desce obdélníkový, cca 2-3 mm silný plát, který po celé ploše pokryjeme směsí zelí a anglické slaniny a jemně okořeníme grilovacím kořením. Okraje závinu potřeme rozšlehaným vejcem, aby lépe držely, a stočíme. Takto připravený závin krájíme na kolečka o šířce 1 cm, která uložíme na plech vyložený pečícím papírem a pečeme v troubě na 180 C zhruba 15-20 minut. Po vyjmutí z trouby necháme zelánky mírně vychladnout a můžeme podávat třeba jako chuťovku k pivu či vínu.



Tisk o nás

Lavičky, na kterých se nedá spát, mají odradit bezdomovce a opilce

JAROSLAV PERDOCH

Ostrava – Snad jen fakír, a to ještě s velkými problémy, by dokázal přenocovat na některých zastávkách Dopravního podniku Ostrava (DPO). Důvodem jsou speciální obložky na lavičkách. Mají odradit bezdomovce a opilce, kteří si tramvajové přístřešky pletou s noclehárnou, mnozí jsou schopni na lavičkách pospávat i za bílého dne. Nyní mají smůlu.

Speciální upravené lavičky se zatím objevily ve výtahových lokalitách. „V první



NA TAKTO upravených lavičkách se nedá ležet. Foto: Deník/Lukáš Kaboň

etapě byly úpravy laviček provedeny na nejvíce exponovaných místech tramvajové sítě. V dalších etapách budeme toto řešení postupně aplikovat na všechna další nástupiště v majetku DPO. Důvodem instalace obložek na lavičkách je zabránit bezdomovcům či jiným nepřizpůsobivým občanům v „obývání“ přístřešku. Tedy v činnosti, kdy si občan bez ohledu na okolí zabere celou plochu lavičky, pospává na ní a znečišťuje ji,“ uvedla Dominika Fucsková z tiskového oddělení DPO s tím, že do-

pravní podnik našel inspiraci u renomovaných firem v oblasti železničního stavitelství a městského mobiliáře. „Řeší podobnou problematiku a mají v tomto oboru dlouhodobé zkušenosti,“ vysvětlila Fucsková, podle které výrobu a instalaci přepážek zajišťuje samotný DPO. Obložky na lavičkách se objevily například na zastávkách Krajský úřad nebo Sad B. Němcové. Poslední ze zmíněných byla před časem zapojena i do pilotního projektu, který má omezit vandalské činy. **Pokračování na straně 3**

MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK, 24. 8. 2020/ str. 1

Lavičky, na kterých se nedá spát, mají odradit bezdomovce a opilce

Pokračování ze strany 1
Několikrát do roka zde docházelo k rozbití skleněných výplní. Před časem se proto DPO rozhodl pro radikální změnu. Skleněné výplně nahradil perforovaným plechem. Svou tvář takto změnil zastávka Důl Záru-

bek, Sad B. Němcové, Hulvácká a Moravská. „Na těchto dříve vandaly velmi oblíbených místech prakticky nebylo od doby instalace nových výplní zaznamenáno vandalské řádění. Nedochází ani k obávám zcizování kovových součástí takto

upravených přístřešků,“ říká Fucsková. S dalším rozšířením se ale v této chvíli nepočítá. „Jelikož toto řešení ne zcela odpovídá novému vizuálnímu stylu veřejného prostoru, které razi statutární město Ostrava, nechystáme se v současnosti k syste-

matické aplikaci tohoto řešení na další přístřešky tramvajových nástupišť v Ostravě,“ dodala Fucsková. Nevyloučila však, že v případě potřeby a po zvážení všech okolností by DPO mohl k této úpravě sahout mimo dopravně exponovaná místa.

MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK, 24. 8. 2020/ str. 3

Razie DPO: každý čtvrtý pasažér jel v noci načerno

Asistenti přepravy Dopravního podniku Ostrava se zaměřili na tramvajové spoje v okolí Stodolní ulice. Téměř každého čtvrtého cestujícího museli z vozidla na nejbližší zastávce vyloučit pro jízdu bez platného dokladu.

PETR JIRÁČEK

Ostrava – Zatímco před rokem při stejné akci ve stejné lokalitě nacytili asistenti přepravy při jízdě načerno téměř každého sedmého cestujícího, uplynulý víkend přinesl o něco více zarážející výsledky.

Asistenti se v noci z pátka na sobotu zaměřili na spoje projíždějící zastávkou Stodolní. V pátých tramvajích zkontrolovali celkem 475 cestujících, z nichž 121 musel vyloučit pro jízdu bez platné jízdenky. Byla to výjimečná nocní akce zaměřená na konkrétní lokalitu a čas. Asistenti jinak v pátek v noci zcela běžně kontrolovali dodržování přepravních podmínek, ale s jejich běžnou prací se tato akce neměla srovnávat, říká Deníku mluvčí DPO Karolína Ryčková.

Asistenti přepravy tentokrát systematicky kontrolo-



ASISTENTI PŘEPRAVY v ostravské MHD dohlížejí na to, zda cestující platí. Foto: Deník/Pavel Simek

vali všechny noční spoje z pátka na sobotu od 22 hodin do 2 hodin v úseku mezi zastávkami Křižkova a Karolína. Během razie nedošlo k žádnému mimořádnému případu vyžadujícímu zásah policie.

250 TISÍC HRÁŠTIKŮ

„Bezpečnost našich cestujících je pro nás obzvláště v této době, zcela zásadní. Asistenti přepravy kontrolo-

vali všechny noční spoje z pátka na sobotu od 22 hodin do 2 hodin v úseku mezi zastávkami Křižkova a Karolína. Během razie nedošlo k žádnému mimořádnému případu vyžadujícímu zásah policie.

Asistenti přepravy kontrolo-

vali všechny noční spoje z pátka na sobotu od 22 hodin do 2 hodin v úseku mezi zastávkami Křižkova a Karolína. Během razie nedošlo k žádnému mimořádnému případu vyžadujícímu zásah policie.

Nové doubledeckery pro Ostravu jsou unikátní

Stvořené na míru přímo pro ostravské podmínky a s prosklenou střechou ve druhém podlaží. Takové jsou nové tyřkové doubledeckery vyrobené ve Španělsku. Jejich do-
dávku zpozdila pandemie covid-19 a odávka španělského závodu.

DENÍK ZAUJALO

PETR JIRÁČEK

Ostrava – Dopravní podnik Ostrava (DPO) s nasazením dvou doubledeckerů počítal pro začátek letošních turistických sezon, situace ve světě ale tyto plány oddálila. Nyní jsou oba doubledeckery v závodu společnosti Scania v Pavlově, kde čekají na instalaci palubního, odhazovacího a kamerového systému a takzvané homologační proces, aby mohly vyrazit do provozu na silnicích. DPO si je převeze přibližně do dva měsíce.

Zveřejněnou lešnou novotou, vevnitř ještě chybí doladit



NOVÉ DOUBLEDACKERY budou jezdit na lince č. 88 mezi Dolními Vítkovicemi a Zoo, a to o prázdninách, českých a polských státních svátcích a během prázdnin. Snímek: Deník/Lukáš Kaboň

poslední detaily, odlepit pásky, napojit kabely, uklidit kartony a schovat obří rezervu. Už nyní je ale jasné, že se dvou nových doubledeckerů se stane ostravská atrakce. Jezdit budou na lince č. 88 mezi Dolními Vítkovicemi a Zoo, a to o prázdninách, českých a polských státních svátcích a o víken-

dech. „Pro všední dny je budeme nasazovat i na jiných linkách nebo budou k dispozici pro objednanou dopravu,“ sdělil ředitel DPO Daniel Morys.

IDEÁLNÍ PRO OSTRAVU
V Pavlově prozatím zůstávají v rukou techniků, kteří dokončí jejich přípravu.

„Autobusy pohání devítitřívový plynový motor, pětiválec o síle 320 koní, a mají automatickou převodovku ZF. Je to osvědčená kombinace, která je uvnitř mnoha autobusů v tomto regionu a věříme, že pro tento typ provozu bude motor nejvhodnější jak svým výkonem, tak nízkými emisemi,“ popisuje doubledeckery Deníku Viktor Tamayo, zástupce společnosti Scania.

Dvoupatrové autobusy mají pohon na ČNG, jsou čtyři metry vysoké, mají vítr, klimatizované spodní podlaží a ve vrchním podlaží s prosklenou střechou se dají zcela otevřít postranní okénka. Do autobusu se vejde 80 lidí, přičemž 68 míst je určeno k sezení – 13 v dolním podlaží a 55 v horním. DPO za ně zaplatí celkem 28,6 milionů korun. „Tyto autobusy jezdí mimo jiné ve Francii nebo ve Španělsku, kde se vyrábějí. Někde jsou nasazovány na klasické linky, někde na vyhlídkové trasy,“ doplnil Tamayo. Ostrava se stane prvním městem v České republice, kde budou nasazovány na běžné linky.

FRÝDECKO-MÍSTECKÝ A TŘINECKÝ DENÍK, 24. 8. 2020/ str. 3

MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK, 8. 9. 2020/ str. 3

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------------------------|---|------------------------------|------------------------|---|---------------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------|--|---------------------------|
| V autobusu: „Pane řidiči, nezdá se vám, že byste měl setřít přední sklo?“ „Proč?... (dokončení v tajence) | | | | | POMŮCKA: ATHOS, CERA, COR, DYVIL, ILIN, INNO, POE, VIRBL | VYBÍDNOUT K NAVŠTĚ- VĚ | MILENEC | | ETIOPSKÁ HORA | LECHTAT | | SJEZD | VČELÍ DŮM (NÁŘEČNĚ) | CHATOVACÍ ZKRATKA (MILUJI TĚ) | DOKTOR PŘÍROD- NÍCH VĚD | | A TO | MNĚŠKÝ STÁT V ŘECKU |
| | | | | | DĚTSKÝ POZDRAV | | | OBEC V OKRESE PELHŘIMOV | | | ČESKÝ HEREC | | | | | | SPISOVÁ ZNÁCKA OBCANSKÁ VÝCHOVA (ZKR.) | |
| | | | | | KÓD OMÁNU | | | UKAZOVACÍ ZÁJMENO | | | NEZ- BYTNOST | | | | | | | |
| | | | | | | | | NÁZEV PÍSMENE P | | | OBYVATEL NORSKA | | | | | | | |
| | HRANIČNÍ POPLATEK | NĚMECKÝ LED | 1. DÍL TAJENKY | HLAVNÍ MĚSTO JAPONSKA | 2. DÍL TAJENKY | | | | | | | | | LEHKÁ DOBA V TAKTU | | | | |
| | | | | | OFOUKNUTÍ | | | | | | | | | NADÁVÁNÍ | | | | |
| ÚHRADA CESTOV- NÍCH VÝLOH | | | | | | | | | TYP PC PAMĚTI | | | | INIC. HERCE RODENA | | | | CHEM. ZNÁCKA KOBALTU | |
| | | | | | | | | | JEDNÁNÍ | | | | ALZHEIME- ROVA NEMOC (ZKR.) | | | | 3. DÍL TAJENKY | |
| ŽELEZ | | | | | | | | KOUZLO (BASNICKY) ZEMĚDĚL- SKÉ RUČNÍ NÁŘADÍ | | | | PACINOVÝ JMENO | | | | SNÍŽENÝ TÓN D | | |
| | | | | | | | | | | | | DĚJOVÉ | | | | NEBOŽ (NÁŘEČNĚ) | | |
| OTESAT | | | | | | | NĚHA | | | | DYKOVÝ DÍLO | | | | | | KÓD JAZYKA ISLAND- ŠTINY | ANGL. ÚHOR |
| | | | | | | | PODAGRA | | | | LETADLO (ZAST.) | | | | | | | |
| | NABÍTÁ ČÁSTICE ATOMU | OPAK JANGU | | | | 24 HODIN | | | | EVROPSKÁ KOMISE (ZKR.) | | | NAUKA | | | | | |
| | | AMER. BAS- KETBALOVÁ ASOCIACE | | | | FIREMNÍ ZKRATKA | | | | KLUBÍČKO | | | PŘEDLOŽKA | | | | | |
| ITALSKÝ HYMNA | | | | | SLOVENSKÉ NÁRODNÍ POVSTÁNÍ (ZKR.) | | | | HRDELNÍ | | | | | | | ANGL. ESO | | |
| | | | | | RÍMSKÝ 507 | | | | SRDCE | | | | | | | RADIL | | |
| TA I ONA | | | | ŘEKA V MAROKU | | | | ZÁSTĚNA | | | | | | DŘEVĚNÉ VĚDRO | | | | |
| | | | | BARVA PŘÍRODNÍHO HEDVÁBÍ | | | | BIOGRAF | | | | | | KALENDAŘNÍ ZKR. PRO SOBOTU | | | | |
| VE ZNÁMOST | | | | | | | KUP | | | | | | SLECHTICKÝ TITUL (VB) | | | | OZNAČENÍ DÁLKOVÉ PŘEPRAVY | DIETLOVÁ HRDINKA |
| | | | | | | | HOLANDSKÁ DUTÁ MÍRA | | | | | | AUTOR BASNĚ HAVRAN | | | | | |
| | POLNÍ MÍRA | LYŽE | | | | VÍRIVÝ BUBEN | | | | | | SETRVATÍ | | | | | | |
| | | MIMO- ŘÁDNÁ UDALOST (ZKR.) | | | | ZKR. NAŠÍ TELEVIZE | | | | | | INIC. VÝNALEZCE DIVIŠE | | | | | | |
| OBČAN USA | | | | | | | | | VŮDCE (SLANGOVĚ) | | | | | FILIPÍNSKÝ OSTROV | | | | |
| ALKOHO- LICKÉ NÁPOJE | | | | | TELEFONNÍ ZKRATKA | | | | NA ONOM MÍSTĚ | | | | | VOSK DO MASTI | | | | |

Pracovní jubilea v DP Ostrava

| Příjmení a jméno | Druh výročí | Datum výročí | Útvar |
|------------------------|-------------|--------------|-------|
| Kryštofová Marcela | 25 | 1. 7. 2020 | TAP |
| Rubeš Rudolf | 25 | 1. 7. 2020 | TSM |
| Šenkyříková Táňa, Ing. | 25 | 1. 8. 2020 | TDR |
| Ševčíková Soňa | 30 | 23. 7. 2020 | ER |
| Krainá Jaroslav | 30 | 1. 8. 2020 | DAP |
| Filipovský Petr | 30 | 6. 8. 2020 | DTP |
| Tarkoš Patrik | 30 | 9. 8. 2020 | TVS |
| Delichristov Ivan | 30 | 20. 8. 2020 | RMS |
| Kowalski Lumír | 35 | 8. 7. 2020 | DAH |
| Gáblerová Jana | 35 | 1. 8. 2020 | RMS |
| Hajdučková Jana | 35 | 1. 8. 2020 | EUC |
| Hrubča Miroslav | 35 | 1. 8. 2020 | TRK |
| Raška Jaroslav | 35 | 15. 8. 2020 | TVS |
| Dyčková Taťána | 40 | 1. 8. 2020 | RPE |

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