

Zpravodaj

2/2021 Dopravního podniku Ostrava



100%eco
více na straně 3

Obsah

Úvodní slovo generálního ředitele	2
Nová tvář DPO - Tereza Šnoblová	2
Spanilé jízdy	2
Bez dieselu	3
Reklamní služby DPO - rok nula	3
U nehod jsme rychleji než dříve	4
MHDŽ aneb MDŽ v MHD	4
Šestikanálová vrata se závorou	4
Na vodík jezdíme do dvou let	5
Optibus: úprava parametrů od června	5
MobilEye: Nová dimenze bezpečnosti MHD	5
Jedna minuta pro cestující k dobru	6
Vitamíny pro zaměstnance	6
Výměna benefitních karet	6
Testování zaměstnanců antigenními testy	6

Občerstvení od paní Elišky	6
Bezpečnější Stadlerky	7
24 CNG autobusů = 24 dalších ekologizací	7
Zrychlujeme na Zárubku - další úsek 80 km/h	8
120 let elektrické tramvaje v Ostravě	8
Rozborka "Poděbradky"	9
„Trojka“ vozí cestující již více než 113 let	9
Ekova Electric informuje	10
Hydraulická plošina v novém kabátě	11
Nehoda udělala ze dvou tramvají jednu	11
Skončila stávková pohotovost	11
Sezóna výluk začala	12
Rychlá boloňská omáčka s červenou čočkou	12
Představení zaměstnanců DPO	13
Pochvaly	14
Žijeme na sociálních sítích	14
Tisk o nás	15
Pro zasmání	15

120 let elektrické tramvaje v Ostravě



více na straně 8

OSTRAVA!!!

Úvodní slovo generálního ředitele



Jsem moc rád, že nám květen, podobně jako vloni, opět přináší dobré zprávy v podobě zlepšujících se epidemiologických statistik. Je to pro nás pro všechny po dlouhém období nepříznivého vývoje velká úleva. Situace se lepší také díky vakcinaci obyvatelstva, která se nakonec i u nás v Česku rozběhla, a má už

své tempo. Jsem také rád, že se podařilo prosadit zařazení našich zaměstnanců do kategorie „kritická infrastruktura“, což nám přineslo dřívější očkovací termíny. Znova i na tomto místě děkuji všem, kteří pomáhali prosadit naše zaměstnance do vybraného okruhu profesí, na něž se přednostní očkování vztahuje. Sam jsem už první dávku vakcinace absolvoval a vím, že i řada z vás. Výrazně tím přispíváme ke snižování rizika nákazy či přinejmenším těžkého průběhu nemoci, a rychleji se tak přibližujeme k normálu. Je také nezbytné vzpomenout i ztráty na životech v důsledku onemocnění COVID-19, které se bohužel nevyhnuly ani našim zaměstnancům nebo jejich rodinným příslušníkům. Je mi to velmi, velmi líto.

Velmi intenzivně si v této době uvědomujeme, jak důležití jsou pro nás naši cestující. Bez nich naše služby ztrácejí smysl. Jsou důvodem naší existence. Aktuálně z důvodu letoš-

ního lockdownu přicházíme téměř o 30 % obvyklých tržeb. Ale snad už svítá na lepší časy. Klademe důraz na kontinuální měření počtu přepravených osob, a tak již můžu říct, že jak sčítání obsazenosti vozidel prováděné řidiči, tak i evidence „pipání“ kartou u vozidlových terminálů přináší postupně rostoucí čísla přepravených cestujících. A to mě opravdu těší. Věřím, že máme šanci vrátit se v počtech cestujících postupně na pozice z roku 2019. V následujícím období nás čekají opět velké výzvy v podobě rozsáhlých stavebních investičních akcí i v technologicky inovativní obnově vozového parku, a bude náročné to všechno zvládnout. Opět zvýšíme standard a kvalitu služeb poskytovaných našim cestujícím, což nás na pomyslné laťce jejich důvěry v nás posune zcela jistě tím správným směrem.

Váš Daniel Morys

Nová tvář DPO – Tereza Šnoblová



K 1. březnu 2021 jsme posílili náš komunikační tým. Novou tiskovou mluvčí se stala Mgr. Tereza Šnoblová. Jako bývalá televizní redaktorka a moderátorka bude mít v DPO na starosti zejména vztahy s médii a tvorbu a organizaci mediálních výstupů firmy. Její předchůdkyně Karolína Hřivnáč Rycková v našich řadách zůstává, nově se ještě více soustředí na přímou komunikaci s cestujícími a vylepšování komunikačních kanálů směrem k nim.

Nová tisková mluvčí Tereza Šnoblová se v prostředí médií pohybuje již od roku 2011,

když při vysokoškolských studiích v Praze začala spolupracovat s televizí Nova. Nejprve jako asistentka vysílání, pak reportérka a nakonec i moderátorka ranních a poledních televizních novin. V roce 2017 přešla pod křídla veřejnoprávní České televize, a na pozici redaktorky působila až do letošního února, poslední půlrok pak přímo v ostravském studiu České televize.

Dopravní podnik Ostrava v Tereze Šnoblové získává zkušenou profesionálku, která bude při práci s médii rozhodně velkým přínosem.

redakce

Spanilé jízdy

Po delší přestávce, způsobené známými důvody, jsme uspořádali letošní první jízdy našimi historickými vozidly. V sobotu, 17. dubna, vyjela na ostravské tramvajové trati hned šestice historických tramvají. Šestice proto, aby mohla pohodlně a v duchu protiepidemických opatření svézt všechny vylosované výherce vědomostního kvízu, který jsme na našich webových stránkách a s patřičnou propagací na sociálních sítích uspořádali u příležitosti letošního 120. letého výročí provozu elektrických tramvají v Ostravě (o tomto výročí více také v samostatném článku v tomto vydání Zpravodaje). Vědomostní kvíz obsahoval celkem 10 otázek, a na ně se v průběhu začátku dubna pokusilo správně odpovědět 108 zaregistrovaných účastníků soutěže. Otázky nebyly úplně jednoduché, a tak jsme nakonec slíbených 30 výherců vylosovali i z těch, kteří měli jednu nesprávnou odpověď.

Akce začala u vратnice Martinovských dílen nezbytnou prezentací účastníků/výherců, kteří si s sebou mohli vzít jednu osobu jako dopro-

vod. Ze třiceti výherců se tak rázem stalo téměř 60 cestujících. S tím jsme samozřejmě počítali, a proto jsme na akci vypravili dostatek tramvají, do kterých se po deseti všichni pohodlně vešli. Všichni cestující dostali pro jízdu památeční jízdenku a tašku s upomínkovými předměty. A mohlo se jet.

Výsledný tramvajový konvoj, v jehož čele jela po celou dobu naše asi nejznámější a patřičně vyzdobená Barborka, působil opravdu majestátně, a přiblížil také všem přihlížejícím náhodným i nenáhodným (těch nenáhodných fotografií bylo opravdu mnoho) zážitek, který byl za poslední rok velmi vzácný. Spanilá jízda výročního konvoje směřovala z martinovských dílen přes Svinovské mosty, Mariánské Hory, centrum města na Hlavní nádraží. Odtud se konvoj po malé pauze vydal na smyčku Hulváky, kde se otočil a mířil po ulici 1. máje přes Vítkovice, kolem Jubilejní kolonie do Hrabůvky, dále přes Polaneckou spojku na vítkovické nádraží a po delší přestávce zpět do Martinova.

Akce se vydařila a zapíše se do analýz Dopravního podniku Ostrava jako připomínka významného výročí naší ostravské tramvajové historie.

Ing. Miroslav Albrecht

- 1 Šestice reprezentantů spanilé jízdy ke 120. letům elektrických tramvají: Barborka, Pěťadvacítky s vlekm, Komárek s vlekm a T2 před výjezdem
- 2 Kratičká pauza na manipulační smyčce Hulváky. V popředí provozní personál v dobových uniformách
- 3 Delší přestávka se uskutečnila na vítkovickém nádraží. Odtud pak již konvoj mířil domů – do martinovských dílen
- 4 Památeční jízdenka



Bez dieselu

Drnící motory dvou dieselových autobusů Solaris Urbino 12. Hranečník. Den D: devátého dubna 2021. Devět hodin třicet minut. Desítko nedočkavých novinářů obklopuje kabiny řidičů. Klíčky v zapalování obou vozů se rukou generálního ředitele DPO Daniela Moryse a primátora města Ostravy Tomáše Macury otáčejí vlevo. Ticho. Motory jsou vypnuté, dým z výfuků se rozplynul. Slyšet jsou na pár vteřin jen cvakající fotoaparáty.

Takhle vypadlo symbolické vypnutí dieselových autobusů v denní výpravě Dopravního podniku Ostrava. Od dubna již dieselové vozy nemusíme nutně ve standardní denní výpravě využívat. Nově slouží jako záloha, například při výlukách nebo nutném servisu CNG a elektrobusů, což tak primárně dříve nebylo.

Jsmo prvním velkým dopravním podnikem v zemi, který se takovým nasazením ekologických vozidel může pochlubit. Pomohla tomu i dodávka 24 CNG autobusů uvedených do provozu v průběhu března.

Ostrava „bez dieselu“ je hlavně názvem pro ekologickou politiku ve veřejné dopravě, kterou náš dopravní podnik dlouhodobě nejen

podporuje, ale především sám představuje. V souvislosti s tímto milníkem tak padlo i rozhodnutí, že již nenakoupíme žádný dieselový autobus.

Bez dieselu je krok, který nás, Dopravní podnik Ostrava, svým významem převyšuje. Je to krok za lepším vzduchem ve městě i celém regionu. „Kvalita ovzduší v Ostravě se dlouhodobě zlepšuje, v loňském roce byly naměřeny nejnižší koncentrace polévatého prachu za celou historii měření. Vedle příznivých povětrnostních podmínek se bezesporu projevuje i pozitivní vliv opatření, která postupně realizujeme. Patří k nim i ekologizace městské hromadné dopravy, která začala nasazením první velké flotily CNG autobusů v roce 2015 a symbolicky vrcholí v této chvíli, vyřazením posledních naftových autobusů z rutinního provozu. Na naší cestě budování moderní a ekologické městské dopravy se však nezastavujeme. Další etapou bude pilotní nasazení autobusů na vodíkový pohon, efektivnější provázání MHD se sdílenými prostředky alternativní dopravy, služby veřejné dopravy 'na zavolání' a další. Ostravané se rozhodně mají na co těšit,“ uvedl k dosažení kroku ostravský primátor Tomáš Macura.



Zajímá Vás více o ekologické výpravě našich vozů? Podívejte se na www.dpo.cz/bezdieselu. Najdete tam nejen všechny podstatné informace týkající se bez dieselového provozu MHD v Ostravě, ale i tematické zajímavosti.

Náměstek primátora pro dopravu Vladimír Cigánek doplňuje: „Kampaň bez dieselu má především v očích Ostravanů představovat jasné poselství: diesel se stává minulostí, posouváme se vpřed. Chceme, aby se v Ostravě lépe žilo a dýchal a odbor dopravy

chce proto udělat maximum. Letošní duben je pro nás velkým zlomem v ostravské městské hromadné dopravě.“

Symbolem tohoto úspěchu je i nové logo: Bez Dieselu. Jistě jste ho už zaznamenali i vy. Přeskrtnutý kanystr je od teď významná připomínka úsilí plnit vize a neustálého zlepšování všech zaměstnanců Dopravního podniku Ostrava. I naši cestující teď logo nově uvidí i přímo na vozech MHD. Jasně a viditelně.

Na přelomu loňského a letošního roku jsme ve svém vozovém parku měli celkem cca 300

provozních autobusů, z nichž bylo přes 200 s pohonem CNG a 10 elektrobusů, k nimž do konce letošního března přibýlo dalších 24 CNG autobusů. Jde o široké spektrum vozů, od běžných 12m autobusů přes článkové až po minibusy a doubledeckery. Počet autobusů na pohon CNG a elektrobusů chceme i do budoucna zvyšovat a chceme se zabývat také dalšími ekologickými projekty v oblasti vozidel MHD.

Mgr. Tereza Šnoblová

Reklamní služby DPO - rok nula

S posledním letošním únorovým dnem skončila dlouholetá smlouva o exkluzivním pronájmu reklamních ploch na našem majetku, kterou jsme měli uzavřenu s významnou reklamní agenturou Rencar Praha. Tato letitá spolupráce nám přinesla na jedné straně relativně pohodlně získané výnosy, ovšem na druhé straně v poslední době sílící úvahy, zda je taková smlouva i po letech výhodná.

Padlo rozhodnutí. V dalším období budeme reklamní služby poskytovat opět se smluvním partnerem, ovšem v upraveném režimu. Po nabytých zkušenostech a v duchu našich klíčových firemních hodnot se k omezení erotické reklamy a reklamy na hazard přidá také zákaz provozovat na našich vozidlech politickou reklamu a reklamu na pohřební služby.

V průběhu času jsme si také uvědomili, jak výrazný pozitivní účinek na budování naší korporátní identity, a tedy naší značky na veřejnosti, mají všechna nová tyrkysově zbarvená vozidla. Proto na ně již nebudeme lepit reklamní fólie, jen s jedinou výjimkou, a to jsou zadní čela autobusů, příp. trolejbusů.

Další regulaci v reklamě, která se dotýká i nás, přináší nařízení města Ostravy o regulaci reklamního smogu, známé také pod názvem Ostrava360. S parametry tohoto regulačního opatření se ztotožňujeme, a v jeho důsledku nebudeme dále poskytovat reklamní služby na našich zastávkových označích, mezikolejových zábradlích a stožárech trakčního vedení (s výjimkami pro navigační systémy na základě zvláštních povolení).

S těmito výchozími parametry a jasnou představou o finančních rozměrech spolupráce s případným novým reklamním partnerem jsme pro jeho výběr uspořádali elektronickou aukci. Zřejmě z velké části z důvodu trvajícího protiepidemického lockdownu a nejisté budoucnosti jsme v aukci nakonec nového partnera nenašli, a tak padlo další rozhodnutí. Reklamní služby budeme prozatím provozovat vlastními silami. Minimálně po zbytek tohoto roku.

Takže jsme „oprášili“ v Heliosu původní modul Reklama, resp. jsme požádali ICT úsek

o jeho upgrade podle našich nových potřeb, a rozjeli jsme kolotoč příprav na prodej reklamy „ve velkém“. Připravili jsme nový ceník, stanovili slevové podmínky pro agentury a zapracovali na všeobecných obchodních podmínkách. No, a dosavadní obchodní výsledky, kterých jsme za ty dva měsíce dosáhli, nejsou vůbec špatné. Věříme si proto a doufáme, že i ten letošní rok zvládneme.

Ing. Miroslav Albrecht



Reklamní služby na našem majetku provozujeme od 1. 3 vlastními silami

U nehod jsme rychleji než dříve

Centrální dispečink se 20. února přestěhoval do zrekonstruovaných prostor našeho nového areálu na ulici Vítkovické v centru města. Stěhování předcházela nejen rekonstrukce budovy, ale také logistická příprava přesunu dispečinku za plného provozu. Během jednoho dne tak byl dispečink odpojen od všech systémů v budově na ulici Poděbradova a znovu zprovozněn v budově na ulici Vítkovická. Jednalo se o náročný přesun,

který i se zapojením všech technologických systémů trval téměř 24 hodin. Nicméně celá akce proběhla úspěšně.

Velkou výhodou přestěhování centrálního dispečinku do budovy na ulici Vítkovická je mj. lepší operativnost při výjezdech zásahových vozidel dopravního dispečinku. Srovnajte: Výjezd k dopravním nehodám a jiným mimořádným událostem v provozu z bývalé centrály na Poděbradově ulici trval cca 5 minut

a 5 sekund, výjezd z areálu na Vítkovické ulici trvá 1 minutu a 45 sekund, což je rozdíl 3 minuty 20 sekund. O tento čas jsme schopni být rychleji na místě dopravní nehody a jiných mimořádných událostí, a o to dříve uvedeme městskou dopravu do běžného stavu. V roce 2020 jsme vyjžděli k urgentním případům za použití zvláštních výstražných světel modré barvy celkem 627 krát. Ročně tak ušetříme cca 2 090 minut, tj. 34,83 hodin.

Martin Kubín



Dopravní dispečink



Energetický dispečink



Dohledové centrum

MHDŽ aneb MDŽ v MHD

Tramvaje Stadler nOVA se v březnu proměnily v opravdové dámy na kolejích. Proč? Protože 8. března již tradičně slavíme Mezinárodní den žen! Letos již podruhé jsme proto ozdobili tramvaje „dámským obličejem“. Tramvaje Stadler s pusinkou byly v ostravských ulicích k vidění od pondělí 8. března. Již počtvrté jsme také rozdávali všem ženám, cestujícím ostravskou MHD, kytičku v podobě tulipánu.

Co je Mezinárodní den žen? Mezinárodně uznávaný svátek stanovený oficiálně od roku 1975 Organizací spojených národů k výročí stávky newyorských švadlen v roce 1908. Dnes je chápán jako mezinárodní den solidarity žen za rovnoprávnost, spravedlnost, mír a rozvoj. V České republice je svátek od roku 2004 významným dnem.

Ing. Karolína Rycková



Stadlerky s pusinkou - KOKETA



Stadlerky s pusinkou - PUBOŠKA



Šestikanálová vrata se závorou

Rok 2020 byl pro středisko Hranečník úspěšný nejen ve schválení investičních položek, ale především v jejich realizaci. Chtěl bych nyní představit projekt „Výměna vrat karosárny“, který jsme administrativně začali v roce 2020 a montážně prováděli v roce 2021.

K výměně původních dvoukřídlých plechových vrat, které plnily svou funkci od dob výstavby dílny, jsme přistoupili z důvodu jejich izolačních vlastností, hmotnosti, kotvení (vrata se trhala ze stěn a byla již různě pomocně kotvená), ale především proto, že zužovala už tak úzký průjezdný profil do dílny.

Nová vrata jsou sekční, průmyslová. Výměna proběhla na všech šesti vjezdech do dílny. Troje vrata jsou vybavená dveřmi s nízkým prahem se samozavíráním a elektrickým jištěním s panikovým kováním.

Z bezpečnostních prvků bych vyjmenoval jištění spodní hrany vrat a stacionární foto závoru, která slouží k identifikaci překážky před

jejich dovržením. Samozřejmostí je i automatické otevírání, v případě detekování čidla překročení meze koncentrace zemního plynu v dílně.

Všechna vrata jsou vybavená prosklenou sekcí, která jednak dílnu prosvětluje, a v rámci bezpečnosti navíc usnadní obhlídku objektu strážní službou v hodinách, kdy se v dílně nepracuje.

Moderní vrata sebou nenesou jen prvky bezpečnosti, ale také prvky inovativní. Ke každým vratům jsme požadovali dva šestikanálové vysílače, a řidič tak při navážení autobusů nebude muset vystupovat a ručně otevírat vrata. Jediným ovládačem si otevře kterákoliv vrata. V zimním období tím snížíme vytápění dílny a její následné vytápění.

Modernizace zázemí údržby autobusů povede nejen ke zlepšení pracovních podmínek, ale také ke snížení provozních nákladů na energie.

Ing. Jiří Osmančík



Původní vrata zužovala průjezdný profil do dílen



Prosklená sekce na vratech usnadní obhlídku strážní služby

Na vodík jezdíme do dvou let

A je to tady. Dopravní podnik požádal o sloučené územní a stavební řízení na výstavbu nové vodíkové plničky. Zároveň spustil tendr na prvních deset autobusů s pohonem na vodík.

K vodíkové budoucnosti se ve svém memorandumu už dříve zavázalo město Ostrava i Moravskoslezský kraj. Klíčovým investorem je DPO. Na výstavbu plničky za zhruba 90 milionů korun můžeme získat dotaci ve výši 60 mil. Kč z Operačního programu Doprava EU a na autobusy až 85 % z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).

„Vodíková plnička svým významem přesahuje běžnou roli Dopravního podniku Ostrava. Plní strategii rozvoje nových ekologických pohonů i na úrovni regionální a národní. Představuje pro nás významnou příležitost pro řešení bezemisní silniční dopravy. Logicky navazuje na naši dlouhodobou strategii mít co nejekologičtější hromadnou dopravu v zemi. Ne nízkoe emisní, ale bezemisní. Takovou MHD, nejen pro naše cestující, ale pro všechny Ostravany, chceme. Uvědomujeme si, že jde o technologii, která je v dopravě teprve v začátcích svého rozvoje, a trh s vozidly, palivy, plničkami, nebo i legislativa se stále zdokonalují. Oficiální vykoření k tomuto cíli je doprovázené několikaletým vzděláváním uvnitř podniku, kterému se budeme poctivě věnovat i nadále.“ uvádí generální ředitel a předseda představenstva DPO Daniel Morys.

Cesta k vodíkovým autobusům



Náměstek primátora pro dopravu Vladimír Cigánek doplňuje: „Vodíkové technologie jsou všeobecně považovány za vysoce perspektivní pro rozvoj čisté energetiky. Od projektu si slibujeme snížení emisní zátěže v regionu. Současně věříme, že investice do vodíku, a tím i do rozšíření portfolia možností pohonů v městské hromadné dopravě, jsou přínosem, který se vyplatí. Přestože se principiálně jedná o pohon vozidla na elektrickou energii, ve kterou se vodík přímo ve vozidle přetváří, je vodíková kapacita uložená v autobuse v porovnání například s dosahovanou kapacitou energie v bateriích běžných elektrobusů

vyšší, a umožňuje tak dosažení denního akčního rádia srovnatelného s autobusy se spalovacími motory.“

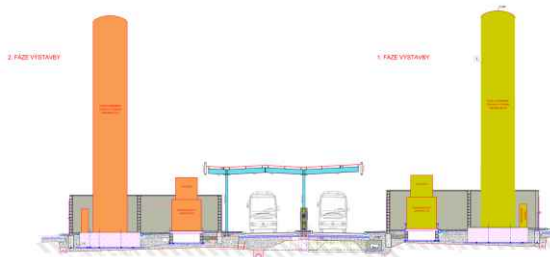
Jak bude vodíková plnička fungovat? V první etapě výstavby budou vybudovány kapacitní zásobníky na vodík s technologií mezizásobníků, do kterých se bude palivo stlačovat na potřebný tlak pro naplnění vozidel.

Palivo bude do zásobníku zaváženo, případně vyráběno v nové technologii výroby.

Plnička nebude sloužit jen našim vozům. V první fázi bude obsluhovat autobusy DPO (předpoklad začátek roku 2023), které by měly do Ostravy dorazit koncem v roce 2022. Počítá se ale s tím, že plničku budou využívat postupně i autobusy v rámci krajské příměstské dopravy a další i osobní vozidla. Vybudované zásobníky, kompresory, technologický kontejner a výdejní stojany by tak měly sloužit i široké veřejnosti.

Dodavatel stavby i technologie bude vybrán ve standardním výběrovém řízení.

redakce



Nejdříve bude plnička obsluhovat autobusy DPO, pak postupně i autobusy příměstské dopravy a osobní vozidla

Optibus: úprava parametrů od června

Od února 2021 je v provozu optimalizovaná výprava všech autobusových spojů. Od června 2021 plánujeme v autobusovém provozu další optimalizační fázi. Důvodem pro tento krok je zahájení výlukové činnosti na ulici Rudné ve Vítkovicích, kde budou probíhat stavební práce na mostě přes železniční trať a na ulici Opavské ve Svinově, kde budou probíhat stavební práce na silničních mostech přes řeku Odru. Také dojde k zahájení další etapy stavebních prací na komunikacích v Polance a ve Staré Bělé. Všechna výše uvedená omezení si vyžádají zásahy do jízdních řádů, především navýšení jízdních dob v dotčených úsecích, úpravy vyvážovacích časů na konečných, přičemž linky 26 a 59 budou „izolovány“ od optimalizované sítě.

Na základě připomínek z prvního kola optimalizace dojde u optimalizačního software ke změnám vstupních parametrů. Byly zohledněny požadavky řidičů z diskuzního fóra a připomínky odborových organizací. Např.:

- navýšení jízdních dob u vybraných režijních přejezdů, zejména do vozovny trolejbusů;
- navýšení obrátových dob ve vybrané čase na vybraných konečných;
- mírné omezení režijních přejezdů mezi linkami;
- úprava střídacích bodů;
- vyšší flexibilita vypravenosti krátkých a dlouhých vozů na vybraných linkách.

V důsledku těchto změn dochází k úpravě směn na kloubových vozech. Celodenní

směny s klubovými vozy mají navýšený výkon a dělené směny mají upravené konce odpovědného dílu tak, aby co nejvíce směn končilo před 19. hodinou. Současně se omezil počet dělených směn, které mají celkový výkon v délce 9 - 10 hodin. Průměrný počet pojezdových linek na kurz klesl ve víkendovém provozu z 3,96 na 3,55 linky.

Všechny konstruktivní připomínky se vyhodnocují, a pokud jsou shledány relevantními, jsou zapracovány do dalšího kola optimalizace. Tak je tomu i v druhé připravované optimalizační fázi. Rád bych zdůraznil, že připomínky řidičů jsou skutečně zohledňovány a zapracovány. Děkujeme za ně. Zlepšujeme tím nejen pracovní podmínky řidičů, ale i hromadnou dopravu v Ostravě.

Ing. Robert Hackenberg

MobilEye: Nová dimenze bezpečnosti MHD

Dne 2. 3. 2021 proběhlo v garážích Hranečnická finální testování bezpečnostního antikolizního systému MobilEye, který má mnoha způsoby pomoci řidičům během jejich směny. Řidič je během jízdy autobusu upozorňován na hrozící nebezpečí zvukovými a obrazovými signály pomocí čelních a bočních displejů, které jsou napojeny na kamery umístěné vně autobusu. Systém řidiče varuje před hrozící čelní kolizí s dalším vozidlem či motocyklem, a to až 2,7 sekundy před srážkou, což poskytuje řidiči dostatečný prostor na bezpečnou reakci. Systém rovněž varuje před hrozící kolizí s chodcem či cyklistou, a při rychlosti menší než 50 km/h řidiče upozorňuje v předstihu dvou sekund. Další velké plus antikolizního systému MobilEye lze spatřovat také ve varování řidiče před vybočením z jízdního pruhu a před nedodržováním bezpečné vzdálenosti od vozidla jedoucího před autobusem.

Tento bezpečnostní systém byl zatím instalován do pěti autobusů, ve kterých byl během loňského roku odzkoušen a docházelo k jeho parametrizaci podle požadavků techniků a hlavně samotných řidičů. Po všech těchto nastaveních došlo ke zmíněnému finálnímu testování, při kterém byla ověřována funkčnost systému v různých reálných situacích, které mohou ve skutečném provozu nastávat. Systém po těchto testech prokázal plnou funkčnost ve všech nasimulovaných situacích. Věříme, že ostré nasazení antikolizního systému MobilEye v našich autobusech povede ke zvýšení bezpečnosti všech řidičů autobusů, cestujících i ostatních účastníků provozu.

Ing. Jan Monsport



Komponenty MobilEye v zorném poli řidiče autobusu

Jedna minuta pro cestující k dobru

V únoru byla v Hrabůvce do provozu uvedena již druhá rychlostní kolejová kombinace, tzv. „rychlovýhybka“. K první rychlostní kombinaci u zastávky Josefa Kotase tak přibyla druhá, nedaleko zastávek Dřevoprodej a Provažnická. V tomto případě se jedná jak o rozjezdovou, tak o sjízdňovou kombinaci.

Zkrácením časů potřebných k průjezdu těmito moderními kombinacemi docházelo k situacím, kdy byly tramvaje následně nuceny pro vyrovnaní času dlouze vyčkávat v zastávkách nebo se pohybovaly v mezizastávkovém úseku velmi pomalou rychlostí. Z tohoto důvodu bylo potřeba v úseku zastávek Josefa Kotase – Poliklinika zkrátit jízdní dobu o jednu minutu. A jedna minuta je pro danou oblast již natolik významnou časovou úsporou, že ji registrují i naši cestující.

Z provozního hlediska je však potřeba myslet

také na to, aby byl potenciál „rychlovýhybek“ využit na maximum. To znamená jednak jízdu rychlostí, která se rozsvítí na „rychlostním návěstidle“, a dále pak na rozdíl od obyčejných výhybek využívat také možnost přejíždět stavební místo ještě v době, kdy předchozí vlak nedokončil průjezd kombinací.

V budoucnu, po realizaci připravovaných úprav v „minimetru“, dojde k dalšímu vyhodnocení jízdních dob a vyžádají-li si to okolnosti, tak i k jejich případné další úpravě.

Také tyto dílčí modernizace tramvajové infrastruktury přispívají ke zvyšování komfortu cestování na našich tramvajových tratích. Naši cestující to jistě při cestování modernizovanými úseky ocení.

Ing. Robert Hackenberg



Nová rychlovýhybka v Hrabůvce

Vitamíny pro zaměstnance

V souvislosti se stále trvajícím pandemií koronaviru se i letos vedení společnosti rozhodlo podpořit imunitu svých zaměstnanců. Perfektně pracující imunitní systém je předpokladem bezproblémového chodu našeho organismu, což je naším přáním a cílem. Je celá řada faktorů, která náš imunitní systém ovlivňuje, až už správná výživa, dostatek minerálních látek, zdravý životní styl s dostatkem

spánku a odpočinku, omezení negativních vlivů životního prostředí nebo právě vitamíny. Vzhledem k současnému životnímu stylu je vhodné občas sáhnout právě i k těmto výživovým doplňkům, které vedení společnosti nakoupilo formou vitamínových balíčků a rozdalo mezi všechny své zaměstnance.

Mgr. Veronika Seidlerová



Vitamíny jsou jedním ze způsobů, jak posílit naši imunitu

Výměna benefitních karet

V průběhu května-června bude všem zaměstnancům vydána nová karta Edenred Card. O přesném termínu vydávání nových benefitních karet budou zaměstnanci včas informováni.

Jakmile kartu obdržíte, je v prvním kroku potřeba kartu aktivovat. Kartu můžete aktivovat buď na internetové stránce Edenred.cz, přes přihlášení do vašeho účtu a aktivaci karty jako nové karty k tomuto účtu, nebo telefonicky na lince 296 393 000. Pozor, při aktivaci karty bude sdělen i nový PIN ke kartě, proto doporučujeme připravit si tužku a papír k poznače-

ní. Jakmile obdržíte novou benefitní kartu. Můžete ji následně používat tak, že stávající karty dočerpáte, nejspíše však do doby platnosti karty, nebo zůstatky ze stávajících karet převedete na novou kartu Edenred Card. Převedení se provede přihlášením k vašemu účtu, kde máte registrovány původní karty, a následným zadáním požadavku na převod (převod prostředků nelze provést telefonicky na infolince). Převedení zůstatků proběhne do pěti pracovních dnů od zadání požadavku.

Mgr. Veronika Seidlerová



Brzy bude končit platnost karet Edenred

Testování zaměstnanců antigenními testy

Od pátku 12. března mohli zaměstnanci velkých firem přijít do práce jen s negativním antigenním testem na koronavirus. Nařízení vlády se k tomuto datu závazně týká všech firem nad 250 zaměstnanců, tedy i nás. Dopravní podnik zajistil testovací sady a distribuoval je mezi všechny zaměstnance. Ti si od března provádějí testy v režimu samostatování, a to podle předem stanovených pravidel. Testování probíhá od samého začátku plynule a bez komplikací. Výsledky jsou v současné

chvilí evidovány přes jednoduché aplikace, do kterých si každý zaměstnanec sám vloží výsledek svého testu a odešle. Tato databáze je pak zaslána na webový portál, odkud je rozposlána na konkrétní zdravotní pojišťovny. Ty následně naši firmě uhradí cenu 60 Kč za jeden test. Dohromady máme, konkrétně např. za měsíc březen, provedeno 6791 testů.

Mgr. Veronika Seidlerová



Antigenní sady pro testování jsou velice jednoduché a snadno se používají

Občerstvení od paní Elišky

Kolegové ze střediska doprava autobusy Hranečník měli to štěstí, že jim naše cestující, paní Eliška Dvořáková, donesla na začátku ledna malou pozornost – šunkovo-sýrové kapsičky, kapsičky se zelím a klobásou a také sladké bábovky. Jednoho dne jí během cesty autobusem napadlo, že by stálo za to na naše zaměstnance ocenit, jelikož řidiči MHD pracují v této době v plném nasazení a jsou takřka v 1. linii, stejně jako zdravotníci a ostatní zaměstnanci kritické infrastruktury. Přišlo jí však,

že je tato profese opomíjená a že se řidičům dostatečně neděkuje: „Kdyby řidiči MHD nejezdili, tak lidi chodí všude pěšky,“ okomentovala. Středisko na Hranečníku si prý vybrala, protože má v tamějších řadách řidičů několik kamarádů. Díky tomu se k ní také dostala informace, že se po dobrotách rychle zaprášilo a zvažuje proto, že napeče ještě koláče, aby si mohli pochutnat i ti, na které se minule nedostalo.

Ing. Karolína Hřivnáč Rycková



Bezpečnější Stadlerky

Po montáži systému varování před kolizí do tramvajových vozidel ev.č. 1723 a 1738, které proběhlo v srpnu loňského roku, bylo nutné provést několik typů testů. Tyto testy se prováděly nejprve v porubské tramvajové vozovně na zkušební koleji a poté i v areálu dílen v Martinově a na některých částech tramvajových tratí ve městě. První testy, které probíhaly již v září loňského roku, musely být přerušeny z důvodu další vlny pandemie Covid, protože se k nám do Ostravy nemohli dostat technici dodavatele i poddávatele pro finální nastavení systému. Uvedení do provozu se pak uskutečnilo na jaře, přičemž finální nastavování prováděli zaměstnanci dodavatele, kteří pracují v Ostravě.

Celkem se během letošního února provedlo cca 350 speciálních testů, při kterých byla zkoušena a zaznamenávána reakce systému varování před kolizí. Zkoušky se prováděly v různých předepsaných rychlostech a scénářích, které simulovaly krizové situace, jako např. srážka s chodcem (pro tyto účely byla použita testovací figurína), testovacím objek-

tem, osobním automobilem, nákladním automobilem, autobusem a všemi typy tramvají. Ve všech případech musel systém objekty zaregistrovat, zobrazit řidiči upozornění na displeji, spustit akustickou výstrahu a případně zareagovat automatickým zastavením tramvaje. Testy byly prováděny jak na přímé koleji, tak i v obloucích s poloměrem vyšším než 50 m. Po vyhodnocení všech testů a splnění dohodnutých smluvních podmínek došlo k oznámení Drážnímu úřadu, a od začátku března byl zahájen zkušební provoz. Začátkem března byl pak systém prezentován médiím.

Nyní je systém ve fázi zkušebního provozu s cestujícími, na který byli proškoleni vybráni řidiči z obou našich tramvajových středisek. Chování systému řidiči zapisují do deníku zkoušek. Na začátku července 2021 bude zkušební provoz vyhodnocen. Souběžně se zkušebním provozem probíhají konzultační schůzky s dodavatelem (Stadler) i jejich poddávatelem firmou BOSCH. Partnerům jsou při nich předávány informace o chování sys-

tému v běžném provozu v průběhu celého dne.

Samotný systém vyžadoval a stále vyžaduje spolupráci inženýrů a techniků firem Stadler Busnang, Stadler Praha a firmy BOSCH. Samotné testování se bohužel protáhlo z důvodu omezeného cestování po evropských zemích. Do Česka kvůli protiepidemickým nařízením jednotlivých vlád nemohli a stále nemohou přicestovat zainteresovaní technici ze Švýcarska a Německa.

Věříme, že po řádném ukončení zkušebního provozu a vyhodnocení poznatků řidičů dodavatel „doladí“ antikolizní systém dle našich připomínek. Následně jsme připravili systém doplnit i do ostatních provozovaných tramvají Stadler, abychom zvýšili bezpečnost nejen řidičů, ale hlavně našich cestujících, a v neposlední řadě snížili následky škod při nehodách. Stále je ale potřeba připomínat, že se jedná o systém asistenční, a zodpovědnost za případné škody je vždy na straně řidičů.

Ing. Petr Tomala



Systém varování před kolizí takové srážce s překážkou zabrání



Signalizace aktivního systému varování před kolizí na rychloměru

24 CNG autobusů = 24 dalších ekologizací

V prvním čtvrtletí roku jsme začali uvádět do provozu další nově pořízené dvanáctimetrové autobusy **Solaris Urbino CNG** nové generace. Smluvní dodávka 24 autobusů byla rozdělena mezi střediska Hranečnick – 20 ks (ev. č. 7252 – 7271) a Poruba – 4 ks, ev. č. 7272 – 7275.

Novinky oproti předchozí dodávce stejného typu vozidel:

- Kolizní kamera instalována už ve výrobě
- Nový kamerový systém salónu cestujících
- Stanoviště řidiče oddělené od cestujících přepážkou se samostatnými dveřmi
- Osvětlení salónu pro cestující s modrým osvětlením pro jízdu za tmy
- Okopové trubkové rámy nad konvektory topení zamezující odkládání noh cestujících na tyto části
- Do ruky lépe padnoucí volant
- Denní svícení v potkávacích světlech spolu se směrovými světly

Základní technické parametry:

- Motor Cummins L9NE6D CNG, 8 800 cm³ o výkonu 239 kW
- Převodovka automatická, čtyřstupňová, Voith 864.6
- Klimatizace pro cestující, Konvekt UL 500 s výkonem 24 kW
- Klimatizace pro řidiče, Konvekt KL20 s výkonem 4,3 kW
- Pět tlakových lahví uložených podélně, s objemem 5 x 315 litrů zemního plynu, Agility Fuel Solutions

Ve stejném počtu, tedy čtyřadvaceti kusů, došlo k odstavení autobusů se vznětovými motory, z nichž byly demontovány části palubního a odbavovacího systému s následnou remontáží do nově dodaných autobusů. Část z odstavených autobusů je nabízena k odprodeji.

Ing. Jiří Osmančík



Zrychlujeme na Zárubku - další úsek 80 km/h

Koncem března tohoto roku se nám podařilo dokončit další úsek z našeho strategického projektu „Zvyšování rychlosti na tramvajových tratích“. Tentokrát se jednalo se úsek tramvajové trati Důl Zárubek – Hranečník, který co do rozsahu prováděných prací sice nebyl tak náročný na realizaci, avšak svým významem je srovnatelný s vloni dokončenou stavbou tramvajové trati v úseku Fričova – Zahrádka.

Pokud se týká koordinace prací, je stavba zajímavá tím, že byla „vysoutěžená“ v loňském roce, a měla se realizovat již na konci minulého roku, avšak z dopravně-organizačních důvodů a koordinace s dalšími projekty, které se realizují v rámci města Ostravy, jsme byli nuceni zahájení stavby přeplánovat až na začátek roku letošního. Stavba proběhla bez jakýchkoliv komplikací a byla uvedena do zkušebního provozu 24. března. Vzhledem k tomu, že tramvajová trať prochází v tomto úseku zalesněnou oblastí,

kde se pohybuje divoká zvěř, a zároveň se nově jedná o úsek s maximální dovolenou rychlostí tramvají až 80km/hod., museli jsme v rámci stavby řešit také tuto skutečnost. Po celém obvodu trati byly proto instalovány pachové ohradníky, které jak doufáme riziko

střetu tramvají a zvěře omezí na naprosté minimum.

Věřím, že i další strategické stavby na tramvajové trati, které jsou plánovány na tento kalendářní rok, nám půjdou stejně „hladce“ jako tato již dokončená akce.

Ing. Roman Maceček



Nové dilatační zařízení



Nová trať

120 let elektrické tramvaje v Ostravě



V letošním roce uplyne 120 let od doby, kdy se v ulicích tehdy ještě samostatných obcí Moravské Ostravy, Přívozu, Vítkovic a Mariánských Hor objevil nový dopravní prostředek – elektrická tramvaj. Jak psal tehdejší tisk, poprvé se tak stalo ve středu 6. března 1901 odpoledne, kdy vyjel z remízy na zkušební jízdu nově dokončený elektrický tramvajový vůz.

Po provedených technicko-policejních zkouškách vlastní elektrizace dráhy a prvních sedmi motorových vozů byl v pátek 5. dubna 1901 slavnostně zahájen elektrický provoz mezi nádražím Mor. Ostrava město a Přívozem. Na zbývajících tratích Mor. Ostrava – Vítkovice, Mor. Ostrava – Hulváky a na odbočce k Říšskému mostu (dnešní

most Miloše Sýkory) se elektrické tramvaje rozjely až po zařazení do provozu dalších motorových vozů dne 1. května 1901. Od toho dne elektrické tramvaje plně nahradily v osobní dopravě parní lokomotivy provozované v Ostravě již od roku 1894. „Pára“ však z ostravských ulic nezmizela úplně, neboť v nákladní dopravě se používala až do roku 1922.

Zásadním impulzem pro elektrizaci Moravsko-ostravských místních drah bylo zejména uvedení do provozu městské elektrárny v roce 1897, stále zvyšující se dopravní výkony a trvale rostoucí náklady na parní provoz. Přípravné práce byly zahájeny ještě v roce 1899 a provedení celé elektrizace objednala Brněnská společnost místních drah provozující ostravské tratě u Rakouských Schuckertových závodů se sídlem ve Vídni. Dodávka se však potýkala s problémy a zahájení provozu tak bylo několikrát odloženo. Provoz zprvu zajišťovalo 15 motorových vozů vyrobených haličskou

vagonkou a strojárnou v Sanoku (dnes firma Autosan) a 16 vlečných vozů upravených z bývalých osobních vozů parní tramvaje pocházejících z továren ve Štýrském Hradci a na Smíchově. Koncem roku 1901 byl ještě vozový park rozšířen o další dva motorové vozy dodané vagonkou ze Štýrského Hradce. Posléze, v roce 1907, byly otevřeny ještě další tratě, a to do Svinova a z Vítkovic do Mariánských Hor. Další rozvoj tramvajové dopravy probíhal až za první republiky, ale hlavně v období rozvoje Ostravska po druhé světové válce.

Před 120 lety se Ostrava zařadila mezi vybraná sídla, která se mohla pochlubit tímto moderním městotvorným dopravním prostředkem. Přejme proto ostravským tramvajím do dalších let existence trvalý rozvoj, a to zejména v oblasti vozového parku, nových technologií, technického zázemí a modernizace stávajících a výstavby nových tramvajových tratí.

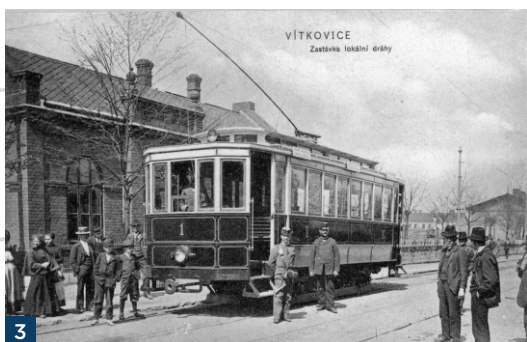
Jiří Boháček



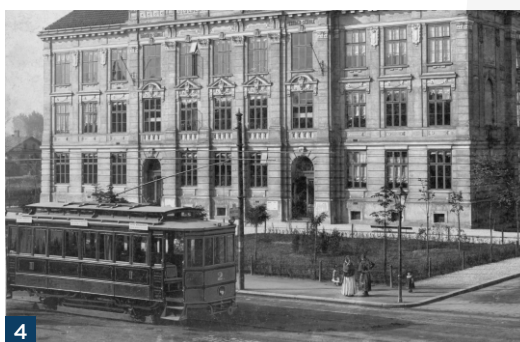
1



2



3



4

1

Místní nádraží Mor. Ostrava město se nacházelo v dnešní křižovatce ulic Nádražní a 28. října. Snímek pochází z prvních let provozu elektrických tramvají

2

Přes Masarykovo náměstí (tehdy Hlavní náměstí) v Moravské Ostravě vedla krátká odbočka z místního nádraží k Říšskému mostu (most Miloše Sýkory)

3

Konečná stanice místní dráhy ve Vítkovicích na dnešní ulici 1. máje v blízkosti závodního hotelu krátce po zahájení elektrického provozu

4

Motorový vůz typu „Sanok“ jedoucí z Přívozu do Vítkovic zastavil v zastávce Plynárna (nyní Křižíkova) situované před školou na Nádražní ulici v Mor. Ostravě

Rozborka "Poděbradky"

V minulém čísle podnikového Zpravodaje jsme vás informovali o úskalích na cestě k zahájení rekonstrukce našeho ředitelství. To je ale minulost, vše jsme úspěšně překonali, a nyní se již můžeme plně soustředit na zdárný průběh samotné realizace.

Po dohodě se zhotovitelem, společností Hochtief, byla „stavba“ předána 8. března. A hned na tomto místě musím uvést, že dosaďní průběh prací mě velice pozitivně překvapil. Veřejnou zakázkou vybraný zhotovitel přistupuje k dílu velice profesionálně, a nastavená komunikace včetně přístupu k zakázce je nad veškerá očekávání. Zhotovitel si velmi dobře si uvědomuje, jak je pro nás tato akce důležitá.

V současné době probíhají bourací práce, které budou dokončeny v červnu. Pro nastínění, o jak nelehký úkol se jedná, budiž zmíněny například dodatečné sondy, které se prováděly v suterénu objektu. Projekt předpokládal určitou variantu skladby podlahy, ale výsledek byl takový, že každá z pěti sond ukázala jinou skladbu. Naštěstí projektový před-

poklad byl ten nejméně příznivý. Takto bych mohl pokračovat i v dalších případech, i když musím říct, že jsme s takovými překvapky do jisté míry počítali. Přeci jen se jedná se o kompletní rekonstrukci. Další zajímavou výzvou, kterou v tuto chvíli řešíme, a k níž došlo vzhledem k organizačním změnám, je naložení s prostorami po centrálním dispečinku, který byl přesunut do našeho nového areálu na ulici Vítkovické (viz samostatný článek v tomto Zpravodaji – pozn. redakce). Nakonec se vedení společnosti dohodlo, že v těchto uvolněných prostorách budou vybudovány kapacitní zasedací místnosti, namísto těch ve druhém, respektive třetím nadzemním podlaží, kde počítáme s přidáním nových kanceláří.

Pro představu přidáváme pár fotografií, které lépe dokreslují, co se momentálně odehrává na stavbě. O dalším průběhu rekonstrukce vás i na stránkách podnikového Zpravodaje budeme pravidelně informovat.

Ing. Petr Holuša



Odhalené stropy ukázaly skutečný stav dřevěných trámů



Panoramatický snímek stavu 5. nadzemního podlaží (4. patra), kde již jsou vybourány příčky a odstraněná omítka ze zdí a stropů

Seriál: O našich linkách

„Trojka“ vozí cestující již více než 113 let

Ano, opravdu, tramvajová linka číslo 3 spojuje Vítkovice s Mariánskými Horami již tak dlouhou dobu. V roce 1907 zahájila tehdejší Brněnská společnost místních drah (předchůdce Dopravního podniku Ostrava) provoz na nově vybudované, jen 1,322 km dlouhé trati mezi dnešní Pohraniční ulicí a Mariánským náměstím. Nová linka, která byla v roce 1908 označena číslem 3, začínala v koncové výhybně trati Přívoz – Vítkovice a končila v Mariánských Horách poblíž Hotelu u Koule, kde se napojovala na trať Mor. Ostrava – Hulváky – Svinov. Jelikož frekvence na trati nebyla velká, postačovaly pro provoz jen sólo motorové vozy. Právě proto zde byl poprvé v Ostravě zaveden z úsporných důvodů v roce 1924 zkušební provoz bez průvodčího. Teprve o mnoho let později, v roce 1961, se obsluha vozu pouze řidičem stala v Ostravě samozřejmostí.

Velké změny charakteru linky nastaly od poloviny 50. let minulého století, kdy se z krátkého „pendlu“ stala linka sledující tangenciální vazby mezi dalšími částmi města.

Nejprve byla linka číslo 3 v roce 1955 prodloužena do Bělského lesa, o dva roky později do Hulvák, následně v letech 1958 až 1959 do Svinova a Poruby. S prodloužením do Poruby nastalo zkrácení z Bělského lesa na tradiční konečnou ve Vítkovicích. Výrazným zásahem do provozu „trojky“ bylo zrušení smyčky na Mírovém náměstí v roce 1996. Linka byla nejprve prodloužena do Výškovic, následně zkrácena na Nádraží Vítkovice a v roce 2006 opět prodloužena, tentokrát na smyčku Dubina.

Pestrý byl rovněž vozový park na vypravovanou tuto linku. Mezi charakteristické vozy zde patřily v letech 1951 až 1957 archaické pražské „Pepíky“ vyrobené v prvním desetiletí minulého století, které posléze vystřídaly na dlouhou dobu tramvaje typu T1. Po jejich vyřazení v roce 1986 zde byly nasazovány také tramvaje dalších typů, a to včetně „klobáček“ K2. Nyní se zde můžeme setkat převážně s nízkopodlažními vozy se střední a nižší kapacitou.

Jiří Boháček



Výrobní hala Ekovy dostane novou střechu

Od 1. března probíhá v Ekově kompletní rekonstrukce střechy nad celou výrobní halou. Během čtyř měsíců bude demontován stávající střešní plášť a původní železobetonové vazníky budou nahrazeny lehčí nosnou konstrukcí, na které spočine nová krytina. Včetně světlíků pokryje plochu téměř 13 tisíc čtverečních metrů.

Dílčí opravy nepomohly

Univerzální hala, která slouží pro údržbu tramvají a v níž jsou také sklady, byla postavena v letech 1967 až 1969. Zateplení střechy a nekvalitní způsob oprav, které byly realizovány o 30 let později, způsobily dlouhodobé zatékání dešťové vody do celé konstrukce střešního pláště i do nosné konstrukce. Bohužel tento stav nedokázaly uspokojivě vyřešit ani další dílčí opravy, k nimž Ekova přistoupila v pozdějších letech.

V roce 2019 byla provedena kompletní diagnostika předpjatých vazníků a střešního pláště železobetonové konstrukce haly. Stala se základem pro další odborné posudky. Ve výsledku padlo rozhodnutí vyměnit předpjaté nosné železobetonové vazníky i celý střešní plášť, a to i s ohledem na skutečnost, že životnost konstrukcí tohoto typu odborné analýzy stanovují na 50 let.



Pohled dovnitř výrobní haly na konstrukci vazníků

Nový, moderní střešní plášť

Rekonstrukce spočívá v odstranění starého střešního pláště a původních předpjatých železobetonových střešních vazníků. Z původní konstrukce zůstanou jen sloupy haly a železobetonové průvlaky, které však neponesou žádné zatížení. Nová konstrukce střechy bude z lehkých ocelových vazníků, na kterých bude uložen trapézový plech

a následně střešní souvrství. Izolační vrstva střešního pláště splní současné normy, vrchní vrstvu bude tvořit hydroizolační fólie. Nová střešní konstrukce bude mít několikanásobně nižší hmotnost než ta původní. Kromě delší životnosti budou její předností například světlíky z hliníkové konstrukce s automatizovaným systémem větrání.



Rekonstrukce střechy „okem“ dronu

Pravidelná údržba tramvají bez přerušení

Rekonstrukce hlavní výrobní haly včetně výměny střechy by měla být dokončena těsně před prázdninami. I po dobu její realizace pracovníci Ekovy plní své smluvní závazky vůči zákazníkům. Výrobní procesy včetně podpůrné technologie byly přesunuty do haly II v objektu dílen v Martinově. Pravidelnou údržbu tramvají pro ostravský dopravní podnik provádí Ekova rovněž na

vozovkách Křivá a Poruba. Po ukončení rekonstrukce Ekova plánuje rychlý náběh investic do nových technologií a rozšíření výrobní kapacity tak, aby od poloviny července mohla zahájit výrobu tramvají pro svého nového vlastníka, společnost Škoda Transportation, a všechny běžné opravárenské činnosti.

Tramvaje opravené pro Göteborg nesou jména kulturních osobností

Věděli jste, že v göteborgských tramvajích M31 a M32, kterým jsme v Ekově prodloužili život strávený na kolejích, se cestující potkávají s lauréaty kulturních ocenění? Tedy každopádně s jejich jmény – tramvaje jsou nazvány na počest kulturních osobností spjatých s tímto městem. Samotná tradice spojení tramvají se jmény významných občanů sahá do roku 1992, od roku 1996 se váže ke kulturnímu životu v Göteborgu. Každoročně je z nominací navržených obyvateli města vybrán jeden umělec (či umělkyně), který spolu s umístěním svého jména na tramvaji získá i cenu za kulturní přínos. Prvním laureátem byl švédský malíř a grafik Jens Mattisson, rodák z Göteborgu, jehož jméno ozdobilo tramvaj s číslem 404. Na dlouhém tramvajovém seznamu najdeme například také Evu Bergman, dceru slavného režiséra Ingmara Bergmana, která byla 25 let umělkou vedoucí göteborgského divadla (Backa Teater). Tramvaj 418 na snímku nese od roku 2009 jméno švédského zpěváka a herce Freddieho Wadlinga.



Hydraulická plošina v novém kabátě

V měsíci březnu jsme dokončili další plánovanou investici z roku 2020, a to modernizaci hydraulické plošinové rampy SKY 250. Tato rampa slouží na středisku Hranečník k ostříkování motorů, podvozků, náprav a dalších agregátů.

Vozidlo je po nájedu na plošinu obsluhou z velínu vyzvednuto do výšky, aby bylo možné pod vozidlem pohodlně procházet. K ostříkování agregátů dochází v předem stanovených servisních intervalech, vždy před plánovanými prohlídkami nebo při prohlídkách typu PZ (prohlídka základní) v nastaveném časovém intervalu 30 dnů. Smyslem této činnosti je udržet komponenty autobusů v čistotě, a usnadnit tak mechanikům provádění prohlídek, při kterých jsou agregáty zba-veny tuků a nečistot „posbíraných“ během provozu na linkách.

Před započatím modernizace se vyskytly i názory o neopravitelnosti plošiny a nutnosti pořízení nové. V našem ostravském regionu s historií strojího a důlního průmyslu, běžně využívajícího hydrauliku v těch nejnáročněj-

ších provozech, jsme však byli přesvědčeni, že jdeme správnou cestou. Nemýlili jsme se, stále se zde nacházejí odborníci v této oblasti.

Modernizace plošiny se týkala těchto jejích hlavních celků:

- Vybavení rampy novými čepy s bronzovými pouzdry a maznicemi
- Nové hydraulické válce
- Nová bronzová pouzdra a nové vymezovací podložky
- Oprava zajištění hřebenu v horní poloze
- Stojny rampy opatřené komaxitem
- Úhlové vyrovnání plošin

Modernizací a velmi dobrou prací zhotovitele jsme prodloužili životnost stroje a ušetřili nemalé náklady v porovnání s pořízením nové plošiny.

Ing. Jiří Osmančík



Nehoda udělala ze dvou tramvají jednu

Nehoda, o které jsme psali v předcházejícím vydání Zpravodaje, se stala v polovině ledna 2021 u zastávky Elektra, na přímém úseku tratě. Vůz ev. č. 1718 stál před křižovatkou a do něj zezadu narazil vůz ev. č. 1737. Následkem nárazu byl zdeformován druhý článek vozu 1718 a první článek vozu 1737. Po konzultaci s výrobcem vozidel bylo rozhodnuto, že pro urychlení zprovoznění vozidel bude nejvhodnější použít nepoškozené články z obou vozidel, přičemž třetí podvozek z vozu 1718 byl zavázán pod článek B vozidla 1737. Sady podvozků tím zůstaly pohromadě, včetně komponent, kterými jsou podvozky osazeny. Na použitém článku B z vozu 1737 pak zůstaly všechny původní komponenty včetně kontejneru pohonu.

Celý proces přípravy „výměny“ článků mezi vozy byl technologicky náročný. Na jedné straně musel výrobce stanovit technologický postup včetně prověření stavu článků (nede-

struktivní zkoušky), způsob kontroly a proměření konstrukce vozidla včetně podvozků a stanovení komponentů, které bylo nutno vyměnit za nové. Náš odbor řízení technické dokumentace a revize prověřil u Drážního úřadu podmínky, za jakých lze tuto záměnu článků realizovat. Příprava potřebných dokumentů a logistických operací trvala cca dva měsíce, samotná výměna článků byla naplánována na 25. března. Vzhledem k tomu, že ve vozovkách disponujeme jen jednou sadou zvedáků, zapůjčili jsme sadu zvedáků z dceřiné společnosti Ekova Electric a převezli je do vozovny Moravská Ostrava, aby zvedání obou tramvají proběhlo současně. Na třetí koleji byl zvedán vůz 1718 a na páté koleji pak vůz 1737. Samotná výměna článků včetně podvozků proběhla bez komplikací během jednoho dne. V odpoledních hodinách již mohly proběhnout první jízdní testy. V následujících dnech zaměstnanci výrobce vozi-

dla zkontrolovali a nastavili všechny parametry jednotlivých komponentů. Sestavené soupravy článků bylo ponecháno ev. č. 1718. Po provedení všech stanovených zkoušek včetně TBZ vůz úspěšně absolvoval 1. dubna předepsanou zkušební jízdu. Po dohodě a odeslání příslušných dokumentů na Drážní úřad bylo vozidlo zařazeno zpět do provozu.

O osudu vozu 1737 zatím nebylo rozhodnuto. Momentálně čekáme na vyčíslení nákladů pro případnou opravu poškozených článků od výrobce vozidla.

Zajímavost: Po spojení obou poškozených článků a jejich zapojení je vzniklé „vozidlo“ schopno samostatné jízdy.

*Ing. Petr Tomala
Radek Koráb*



Rozpojené články vozů a podvozky při manipulaci



Spojování obou poškozených článků



1718 poprvé po opravě na trati

Skončila stávková pohotovost

Základní organizace odborového svazu DOSIA při DPO a.s. na konci měsíce dubna ukončila stávkovou pohotovost. Ta trvala od druhé poloviny prosince loňského roku. Důvodem pro její vyhlášení byly podle odborářů nové podmínky optimalizace autobusového a trolejbusového provozu, které doprovázely spuštění optimalizačního systému OPTIBUS s cílem zefektivnit provoz a výpravy.

Předseda ZO OS DOSIA při DPO a.s. Ivo Protivinský dodává: „Už jsme neviděli důvod setrávat ve stávkové pohotovosti déle. Došlo k medializaci věci, prostřednictvím Dozorčí rady byli informováni zástupci města a podařilo se nám dohodnout se zaměstnavatelem dílčí změny. Stávkovou pohotovost bychom ukončili i dříve, ale kvůli koronavirové pandemii jsme museli odložit naše oficiální zasedání.“

„Jsme rádi, že se situace uklidnila. Děkujeme odborářům za funkční komunikaci a představitelům města Ostravy za podporu. Našich řidičů si velmi vážíme a jsme rádi, že přínosný společný dialog nad zlepšováním fungování celého Dopravního podniku Ostrava mezi managementem a odbory bude i nadále pokračovat“, řekl k tématu generální ředitel a předseda představenstva DPO Daniel Morys.

redakce

Sezóna výluk začala

Také letos nás čeká mnoho akcí, které vyvolají různá dopravní omezení v MHD. V době, kdy čtete tento článek, je již stavební sezóna v plném proudu. Letošní stavby započaly v březnu, a to zahájením realizací projektu „zrychlování“ tramvajové tratě v úseku Důl Zárubek – Hranečník. 24. března zde byl zahájen zkušební provoz. Následně zaměstnanci naší Vrchní stavby 31. března dokončili opravu tramvajového přejezdu na ulici Podzámčí. K dalšímu omezení došlo vlivem rekonstrukce podchodů zastávek „Náměstí Ostrava-Jih“. Ta si vyžádala desetidenní výluky tramvajové dopravy, která byla ukončena 11. dubna. Den poté pokračoval realizační fází náš další strategický projekt, výstavba pevné jízdní dráhy na ulici Pavlovově, která běží souběžně se stavebními akcemi města, a to výstavbou SZS v křižovatce ulic Pavlovova x Výškovická a výstavbou cyklostezky tamtéž. Pevná jízdní dráha na ulici Pavlovově má být zprovozněna 14. června tohoto roku. Když už jsme u tramvaji, další významná akce proběhne v červenci a srpnu. V rámci budování pevné jízdní dráhy na ulici Opavské dojde k dvouměsíční výluce v úseku Poruba vozovna – Vřesinská – Budišovice, Zátíší. A aby toho nebylo málo, od září do konce listopadu proběhne výstavba pevné jízdní dráhy na ulici Sokolské a následně Hlučinské, v úseku od Sadu B. Němcové po úroveň čerpací stanice MOL, včetně podjezdu u Dolu Odra. Tato stavba je realizována souběžně se stavbou, jejímž investorem je však město Ostrava, a to výstavbou pevné jízdní dráhy na Hlučinské ulici až po ulici křižovatku s ul. Palackého a rekonstrukcí tramvajových zastávek Důl Odra. Zde dojde i k opravě dlažby v Sadu B. Němcové, aby mohly být opět autobusy navraceny zpět na přestupní místo Sad B. Němcové. Poslední letošní významnou tramvajovou akcí bude podzimní stavba v rámci zvyšování rychlosti tramvajových tratí, tentokrát na ulici Místecké, v úseku Dolní Vítkovice – Kolonie Jeremenko. V průběhu letošního roku dojde dále i k řadě krátkých víkendových výluk z důvodu udržovacích prací na tramvajové dráze.

Další významnou skupinou nestandardních provozních stavů jsou stavební práce v uliční

síti, vyvolávající omezení autobusové a trolejbusové dopravy. Nejdříve jmenujme stavby, jejichž investorem je společnost Ostravské komunikace. Kromě oprav výtlačků v komunikacích a závliv zastávek mají pro letošní rok připraveny k realizaci např. rekonstrukci ulice Čapkovy v Ostravě-Radvanicích, v úseku od ulice Radvanické po ulici Fryštáckou, včetně rekonstrukce zastávky LDN a přilehlých chodníků. Další akce, která je již v běhu a končí 13. června, je rekonstrukce ulice Mongolské v Ostravě-Porubě, v úseku od ulice Sabinovy po ulici Sjízdnu. V rámci rekonstrukce radvanické ulice Čapkovy dojde s největší pravděpodobností k jednosměrnému odklonu autobusové a trolejbusové dopravy a v rámci rekonstrukce ulice Mongolské v Porubě dojde v termínu od 10. května do 13. června k úplné uzavěře opravovaného úseku a k odklonu autobusové dopravy po ulici Francouzské a Opavské. Dalším správcem komunikací, který má stavební činnost v plánu, popř. ji již realizuje, je Správa silnic Moravskoslezského kraje (SSMSK), mající ve správě silnice II. a III. tříd. Aktuálně SSMSK realizuje opravu silnice II/479 Těšínská, v úseku od ulice Bohumínské po ulici Počáteční na Hranečníku. Tato stavba si v konečné fázi vyžádá odklon všech linek pojíždějících výše uvedený úsek komunikace. Ukončení stavby je naplánováno na 23. května. Další z množství staveb je etapizovaná oprava ulice II/478 Mitrovická, v úseku od ulice Plzeňské ve Staré Bělé po ulici 1. května v Polance. Nemohu nezmínit plánovanou opravu mostu přes řeku Odru na ulici Opavské, jako návaznou opravu z minulého období, kdy byl opravován most nad železniční tratí. I v tomto případě dojde k omezení provozu na komunikaci. Opět bude aktivován „BUS pruh“ v odstavném jízdním pásu v obou směrech. Posledním významným správcem komunikací je Ředitelství silnic a dálnic, které spravuje silnice I. tříd na území města. Ani v této kategorii nezůstaly opravy pozadu, a proto se bude realizovat např. oprava ulice Plzeňské, v úseku od ulice Mitrovické po NC Lidl (realizace červenec – srpen), nebo oprava povrchu ulice I/11 v úseku Shopping Park – MUK s D1 (září). Nicméně, v rámci této kategorie jsou naplánovány stavby, mající vý-

znamný vliv na provoz MHD. Jsou jimi Rekonstrukce mostů na ulici Rudné (u Městského stadionu), Rekonstrukce mostu přes řeku Odru, na Hlučinské ulici a Rekonstrukce mostu nad Porubkou, na ulici 17. listopadu. První akce začne v červenci a bude trvat dvě stavební sezony, tedy do konce roku 2022. Druhá akce začne na konci měsíce května, s trváním do listopadu, a třetí akce proběhne v období od června do listopadu letošního roku. Všechny zmiňované stavební akce si vyžadují úpravu v organizaci městské dopravy.

V rámci stavebních akcí, jejichž investorem je město Ostrava, stojí za pozornost právě probíhající rekonstrukce kanalizace v městské části Polanka, která má významný vliv na tamní dopravní obsluhu. Ukončení rekonstrukce je naplánováno na konec srpna. Další probíhající rekonstrukce kanalizace je realizována v ostravské městské části Plesná. Jedná se o natolik komplikovanou akci, s množstvím změn v nastavené organizaci dopravy, že nyní není možné stanovit termín jejího ukončení (cca konec roku 2022?).

I když nejsou v příspěvku vyjmenovány všechny stavby, je vidět, že v letošním roce je stavebních akcí spousta. Nicméně věřím, že to společnými silami zvládneme. Všem přeji pevné nervy a koňskou dávku trpělivosti. Budeme ji všichni potřebovat!

Ing. David Mičák



Silniční uzavěra na Mongolské ulici v Porubě, trvající od 10. května do 13. června, odklání naše autobusy na ul. Francouzskou a Opavskou

Rychlá boloňská omáčka s červenou čočkou

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

Ingredience na 4 porce:

400 ml rajčatového pyré	1 cibule
200 g červené čočky	2 stroužky česneku
2 mrkve	3 lžice olivového oleje
¼ celeru	sůl

Postup:

Zeleninu očistíme a nakrájíme na drobné kostičky, česnek nasekáme nahrubo. Do hrnce s rozehřátým olivovým olejem vložíme mrkev a celer. Zeleninu osolíme a zprudka restujeme, dokud se nezačne lehce zbarvovat dozlatova. Následně přidáme cibuli s česnekem a ještě asi minutu mícháme. Přilijeme rajčatové pyré, 600 ml vroucí vody a přivedeme k varu. Nakonec do základu omáčky vsypeme

propláchnutou červenou čočku. Zvolna varíme odkryté cca 5 minut, poté hrnec přiklopíme poklicí a necháme přibližně 10 minut dojít do zhoustnutí. Pokud je třeba, omáčku dochutíme solí a pepřem, případně i trochou cukru, jestliže bylo rajčatové pyré příliš kyselé. Pokrm podáváme ideálně s těstovinami, lehce zasypane parmezánem a zdobíme lístky bazalky.



Představení zaměstnanců DPO



Ilona Berková **řidička střediska Doprava autobusy Poruba**

Představte nám svou práci, jaký k ní máte vztah?

Jsem řidička autobusu, mám malého syna, takže jezdím na ranních směnách. Řízení miluju, zároveň si ale myslím, že pořád se musíme držet našich snů, a mým snem je někdy se vrátit ke svému původnímu povolání právníčky. Navíc, když pracujete jako právník nebo doktor, tak nezáleží na vašem věku, což se o řízení říct nedá.

Jak se Vám pracuje v ryze mužském kolektivu?

Strašně moc dobře! Muži jsou v DPO velcí gentlemani a jsou slušní. Každý den je pro mě příjemný, protože vím, že cokoliv by se stalo, tak mi bude vždy někdo ochotný pomoci. Náš šéf je také moc hodný. Trochu jsem čekala, že mě vyhodí, že jako ženská chci řídit autobus (směje se). Když jsem nastupovala, byla jsem teprve devátou řidičkou v mé provozovně. Ale taky mi pomůže, když něco neumím, pomohl mi i tady s myčkou.

Čím jste chtěla být jako malá a jaká cesta Vás nakonec přivedla do DPO?

Právníčka. A proto jsem se v Argentině stala právníčkou. Moji rodiče odešli z Česka, když mi bylo osm let, takže ten základ „češství“ jsem v sobě už měla a bylo těžké si zvyknout na jižní Ameriku. I když příroda je tam krásná, na dovolenou je to tam krásné, ale mentalita je tam úplně jiná, v porovnání s tou evropskou. V srdíčku jsem se vždycky toužila vrátit. Všude dobře, doma nejlíp. Po smrti manžela jsem si řekla, že i když mám v Argentině celou rodinu, že pro svoje děti chci něco víc. Věděla jsem, že to bude složité, už jen kvůli mojí práci. Práva jsem vystudovala tam, a tady ve své vysněné práci nemůžu pokračovat. Ale mé děti tady mají lepší budoucnost než v jižní Americe.

Proč jsem šla řídit? Osobní auto jsem řídila už asi patnáct let a vždycky mě to odreagovalo, miluju to! Řekla jsem si, že když nemůžu pracovat ve svém oboru, tak řízení je hned to druhé, co mě baví. A když jsem přišla do České republiky, tak jsem hned pokukovala po autobusech, hlavně takhle dlouhých (pozn. red.: paní Ilona řídí „kloubák“). Pro mě to bylo něco, co bych chtěla dělat, tak jsem si sedala dopředu a koukala řidiči přes rameno a uvažovala jsem, jak to dělají, že to vytočí? A nakonec se mi podařilo svou vysněnou práci získat.

Jak nejraději trávíte svůj volný čas?

Moc ho nemám, starší syn pracuje v Německu, s mladším synem, kterému je deset, jsem doma a ta prepuberta s ním hodně mlátí (směje se). A k tomu ta výuka online, to moc nepomáhá. Možná jsou v tomhle holky zodpovědnější, ale já mám doma argentinského fotbalistu, to je hrůza. Musím ho po očku sledovat. A pořídila jsem si klavír, tak se učím hrát. Považuji se za začátečníka, teda hrála jsem asi před patnácti lety, ale moc jsem si toho z té doby nezapamatovala. Vždycky jsem měla ráda klasickou hudbu, trochu romantickou. Nebo se odreaguji u nějaké komedie nebo u seriálu Přátelé, protože život je těžký a je potřeba se zasmát.

Máte nějaké poselství jako „Žena ženám“?

Myslím si, že ženy to nikdy neměly jednoduché a dneska to máme ještě těžší, protože musíme pracovat jako chlapi. Nikdo nás neosvobodí od domácnosti, i když chlapi pomáhají, tak nějakých 80 % je na nás. V moderní době to manželství taky vypadá jako „online“ a my pak zůstáváme samy jako samoživitelky. Ale ženy jsou opravdu schopné, šikovné a srdečné, a s dětmi i bez nich se pořád o někoho staráme. Takže bych ženám popřála hodně sil a víru, že všechno dopadne dobře. Držím palce všem ženám.



Simona Jánková **pracovnice údržby baterií**

Představte nám prosím svou profesi, co obnáší?

My tady kontrolujeme baterie ve vozích, měříme, jestli nejsou vybité (kdyby byly vybité, byl by to problém a tramvaj by nemohla jet). Pokud jsou baterie znečištěné, tak je umyjeme. Dál taky kontrolujeme, jestli je tam dost namíchaného roztoku, a pokud není, tak doléváme do maxima destilovanou vodou.

Jak se vám pracuje v převážně mužském prostředí?

Myslím si, že tady máme docela dost žen, ale já jsem si stejně celý život rozuměla spíš s muži, takže mi to vyhovuje. Muži jsou takoví víc upřímní - samozřejmě teda jak kteří, ale ti naši jsou. A je s nimi sranda.

Čím jste chtěla být jako malá a jaká cesta vás nakonec přivedla na údržbu DPO?

Jako malá jsem chtěla být samozřejmě princeznou, nebo potom doktorkou. Do DPO jsem se dostala v roce 2011, nejdřív s externí úklidovou firmou, potom jsem ale dostala nabídku pracovat přímo tady v akumulátorovně.

Jak nejraději trávíte volný čas?

Ráda hraju squash, chodím na procházky, potom sport, moře, ... moře - to je důležité! V této situaci i válení na gauči a seriály, jako Ordinace v růžové zahradě. Ulice, Slunečná, a když to jde, tak různé koncerty a festivaly, jako Beats for Love nebo Colours of Ostrava.

Máte nějaké poselství jako „Žena ženám“?

Abychom k sobě byli upřímní, ale to je tak všeobecně, ne jenom k ženám. Jsme lidi, tak abychom se k sobě chovali upřímně a nelhali si do očí.



Jeanette Sýkorová **elektronik**

Představte nám prosím svou profesi, co obnáší?

Pracuji jako elektromechanik, opravuji tramvaje a také mám na starost opravy palubních a informačních systémů.

Jak se vám pracuje v převážně mužském prostředí?

Já bych řekla, že je to lepší než v ryze ženském prostředí. Ženy umí být docela nevraživé, kdežto muži jsou takoví upřímnější, co vám řeknou, tak je prostě pravda a za chvíli je všechno zase v pohodě.

Čím jste chtěla být jako malá a jaká cesta vás nakonec přivedla na údržbu DPO?

Jako malá jsem hrozně moc chtěla pracovat v cukrárně. Asi proto, že tam pracovala moje teta, tak se mi to moc líbilo. Od mala jsem ale byla takový technický typ, asi po mamince. I bratrům jsem opravovala autíčka a tak

podobně. A potom při vybírání profese to napadlo moji mamku, že bych to mohla zkusit. Tak jsem to zkusila, že by mě to třeba bavilo, no a nakonec jsem u toho zůstala. Je to de facto moje celoživotní profese. Já jsem se vlastně učila pro dopravní podnik.

Jak nejraději trávíte volný čas?

Ráda chodím na hory, na procházky, ráda si čtu – zejména kriminálky. Dál se taky věnuju ručním pracím, jako je háčkování, pletení, korálky. Ráda taky tvořím s dcerou, ta si vždycky najde něco na Pinterestu a chce pomoci.

Máte nějaké poselství jako „Žena ženám“?

Asi ať je každá sama sebou, ať si nikdo na nic nehraje.

Pochvaly

- Cestující poděkovala našim zaměstnancům za zvládnutí provozu za nepříznivých klimatických podmínek.
- Pan Lukáš Sitko, řidič střediska doprava autobusy Hranečník, byl pochválen za dobrou techniku jízdy.
- Řidič střediska doprava autobusy Poruba, pan Martin Šenkyřík, byl pochválen za vyloučení cestujícího, který porušoval přepravní podmínky.
- Cestující ocenila přepravní kontrolory Patrika Martince a Jaromíra Doru za jejich přístup k práci a upozornění teenagerů na nevhodné chování.
- Asistenti přepravy, pánové Dominik Maniak, Michal Broskevič a Norbert Platek, byli cestujícím oceněni za poskytnutí první pomoci cestujícímu s epileptickým záchvatem.
- Cestující poděkoval řidiči střediska doprava trolejbusy, panu Pavlovi Krygelovi, za vrácení telefonu a jeho příjemné vystupování.
- Řidička střediska autobusy Hranečník, paní Romana Smolková, byla oceněna za svou techniku jízdy a vyčkávání na přestupující cestující.
- Pan Norbert Platek, asistent přepravy, byl cestující pochválen za svůj vstřícný a lidský přístup.
- Cestující pochválil paní Janu Zbořilovou, řidičku střediska doprava trolejbusy, za vyčkávání na dohánějící cestující.
- Řidič střediska doprava tramvaje Poruba, pan Lukáš Kraus, byl pochválen za vyčkání na dohánějící cestující.
- Pan Dominik Gabriel, řidič střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, byl cestujícím pochválen za vykázaní neukázněných cestujících z vozu.
- Cestující poděkovala za zavedení linky č. 78.
- Paní Veronika Drholcová, řidička střediska autobusy Hranečník, byla cestujícím pochválena za dobrou techniku jízdy.
- Řidič střediska autobusy Hranečník, pan Dominik Gabriel, byl pochválen za neústupnost při vykazování problémového cestujícího z vozu.
- Cestující pochválil pana Martina Nicolase Kaminského, řidiče střediska doprava tramvaje Poruba, za jeho lidský přístup a vyčkávání na dohánějící cestující.
- Panu Štefanovi Minárikovi, řidiči střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, poděkoval cestující za vyčkání na dohánějící cestující.
- Všem zaměstnancům, především řidičům MHD, poděkovala také paní Veronika: „Řidiči MHD mají můj obdiv. Cením si jejich práce, že to nevzdávají. Dělají pro nás maximum. Takže ještě jednou velké DÍKY“
- Cestující poděkoval panu Janovi Škochovi, řidiči střediska doprava tramvaje Poruba, za vyčkání na nástup.
- Obyvatelka centra města ocenila práci oddělení dopravní cesty, které ihned po obdržení podnětu sjednalo nápravu na poškozené koleji.
- Cestující poděkoval všem řidičům a řidičkám za jejich práci v těchto těžkých dnech.
- Pan Jakub Sedláček, řidič střediska doprava trolejbusy, byl pochválen za usměrnění problémové cestující.
- Řidička střediska doprava tramvaje Moravská Ostrava, paní Petra Macháčková, byla pochválena za dohlížení na dodržování vládních nařízení a upozornění cestujícího, který toto nařízení porušil.
- Cestující poděkovala panu Petrovi Schránílovi, řidiči střediska doprava tramvaje Poruba, za nalezení a vrácení fotoaparátu.
- Pan Radek Urbančík, řidič střediska doprava autobusy Poruba, byl cestujícím pochválen za důslednost při kontrole dodržování smluvních přepravních podmínek.

Žijeme na sociálních sítích

Facebook

Tomáš Hranický: Nové barvy DPO ve mně spíše evokují pohádku Ledové království. ❄️👑 Ale fotka pěkná. 😊 (OliTramDriver)

Karla Durianova: Hlavně přeji jízdy bez nehod 😊 (Řidič Tomáš Dvořák)

Miroslav Hromada: Ahoj, Tomáši, přeji Ti, aby Ti vydržela ta chuť do ježdění s tramvají jako řidič. Já jsem to vydržel cca 30 let. Teď už jenom vzpomínám na různé zážitky za celých těch 30 let. Mírek. (Řidič Tomáš Dvořák)

Anna Adamíková: Senzace, nikdo jiný to nevymyslí než DPO, bomba (Bezdiešelu)

Hella Beruška: Všem dopravníkům krásné svátky velikonoční 🐰🐣🐤🐥🐦🐧🐨🐯🐼🐾❤️

Zuzka Gajdušková: Zdravím Ilonu, hodně štěstí za volantem i v životě a stálý úsměv na tváři 😊😁 (Řidička Ilona Bergerová)

Kateřina Jánská: ❤️❤️❤️❤️❤️ (Řidička Ilona Bergerová)

Anna Strizova: A takovou ji známe, s úsměvem na tváři (Řidička Ilona Bergerová)

David Hires: Pokračujte dalšími linkami. To mě zajímá, pěkná historie. (Historie linky č. 3)

Jan Kij Moc: pěkný seriál ❤️ (Historie linky č. 3)

E-mail

Pan Bohumír: Zdravím pěkně společnost DPO, zejména pak pana ředitele. Již déle než tři roky užívám městskou hromadnou dopravu v Ostravě. Skutečně musím smeknout! Autobusy, trolejbusy i tramvaje všechny nové, čisté, tiché díky CNG. Přeprava osob na maximální úrovni, veškeré dopravní prostředky jezdí dle platného jízdního řádu, řekl bych ne na minutu, ale na vteřinu přesně. Myslím si, že takovouto hromadnou městskou dopravu nám můžou závidět i v Praze, a to nemáme metro. Skvělá práce DPO, za níž Vám, jakožto cestující a účastník MHD, mockrát děkuji a přeji hodně štěstí a mnoho spokojených cestujících.

Tisk o nás

Za 10 let ekologizovali polovinu vozového parku! Nyní je DPO zcela bez dieselu

Dlouholetá vize mít do konce roku 2020 vozový park zcela bez dieseloňých autobusů se Dopravním podnikem Ostrava v této nelehké době pozdržela jen o pár měsíců. V pátek 9. dubna dopravce symbolicky klikem vypnul poslední vysokoměnlní vozy.

Petr Jiříček

Ostrava - Před deseti lety, v roce 2011, tvořily ekologické a nízkoměnlní vozy ve výpravě DPO rovnou polovinu. A před pět lety, kdy dopravce přelstl s odvážnou vizí dieseloňé motory stahnout z ulic, 68 procent. Během několika let se však i díky tendrům, dotacím a výraznému omezení vozového parku dostal s „diesly“ zcela na nulu. Jako první dopravní podnik v České republice!

Několik nařovných autobusů si dopravce ještě ponechal v záloze, do běžného provozu je ale nasazovat nehodlá. Umožnila to mimo jiné i poslední dodávka 24 CNG autobusů z letošního března. A 9. dubna 2021 modely řady DPO Daniel Morry Tomáše Macura symbolicky otočil posledními dvěma kliky v vyznačených nařovných vozech.

„Když jsem před lety, při nástupu do své pozice v DPO, předstíral vizí MHD použít



SYMBOLICKÉ očištění klikem u posledních nařovných autobusů, které DPO v Ostravě stáhne z běžného provozu. Foto: Deník/Lukáš Kaboň

s nízkoměnlními a ekologickými vozy bez nařy, řada kolegů považovala tento cíl za obřimý. Dnes, po pět letech, jsem hrdy, že mohu říci: Podarilo se.“, proměl v autobusem depu na Hranecní ředitel DPO Daniel Morry a vyzdvihl práci týmu desítek nařevných lidí. Poděkoval také místu a Evropské unii.

VODÍKOVÉ BUSY – DALŠÍ PRÍMAT?

„Přál bych si, aby i všichni Ostravští viděli hrdost na tento významný milník. Tisí, šli, lepší, čistší a bezpečnější

takovou tvář města chceme. A děláme proto všichni v Dopravním podniku Ostrava maximum“, dodal Morry. Ostravský primátor Tomáš Macura pak podotkl, že modernizace a ekologizace vozového parku v Ostravě hromadně dopravě tinto milníkem zdaleka nekončí. „Nezastavujeme, naopak! Další etapou bude pilotní nasazení autobusů na vodíkový pohon, efektivnější prostředky alternativní dopravy, služby veřejné dopravy na zavolání a další. Ostr-

avane se rozhodně mají na co těsit“, říká Macura.

VODÍK V ROCE 2023

První autobusy s pohonem na vodík by se v Ostravě měly objevit v roce 2023. Nyní z 235 autobusů tvoří vozový park 225 CNG autobusů, včetně dvou doubledeckerů, a 10 elektrobuses. Už v příštím roce by do Ostravy mělo dorazit dalších 24 elektrobuses a letos na podzim dva CNG minibusy. DPO také vybírá dodavatele dalších 18 parciálních trolejbusů. lnu – nezastavují

Dopravní stavby nabídnou cestujícím po dokončení vyšší komfort



Tramvajová trať v Pavlovské ulici prochází modernizací. Foto: Lukáš Kaboň

V Pavlovské ulici v Zábřehu začala modernizace tramvajové trati, výstavba nové cyklostezky a rekonstrukce křižovatky, která bude vybavena novými signalizačním zařízení. Dopravní podnik a město se podílejí časově sladěnými tyto tři stavby i akce různých investorů, které tak získají synergií a sníží náklady na dopravní infrastrukturu v této ulici.

Modernizace navazuje na předchozí rekonstrukci Vyskočkovy ulice, probíhající úpravu Vyskočkovy ulice, a především obehlem na přelomu uzavírk, byla opra-

va naplánována až na konec března tohoto roku. Řidiči automobilů musí i nyní v Pavlovské ulici počítat s uzavírkou. Objízdné trasy vedou po Rudné a Čajkovské ulici. Obcházet ulice již od Pavlovovy ulice je z Čajkovské ulice a po ulicích Kpt. Vajdy a Rodimecovy. Cestující MHD budou v místě vyznačen od 12. dubna nahradit autobusy. Práce potrvají do 10. června.

Nová trať přinese cestujícím značný komfort, konkrétně snížení hluku z tramvajového provozu, bezbariérové přístupy na nástupiště, bezbariérové nástupy do tramvajových

souprav a také instalaci kamenného systému.

„Dopravní podnik Ostrava v Pavlovské ulici mezi křižovatkou v Rodimecovy ulici a zastávkou Kapitána Vajdy zajistí změnu tramvajové trati z klasického kolejového rohu na systém pevné jízdní dráhy. Kromě snížení hluku je systém vyhledávací a ekonomický. Má delší životnost a nepřekážá tak častou údržbou“, popisal náměstek primátora pro dopravu Vladimír Cigelník. Stavby budou osazeny přísluškami a novými lavicemi a dalšími mobiliáry. „Součástí rekonstrukce je dobu-

dosání chybějící části cyklostezky trasy U v Pavlovské ulici, která se napojuje na cyklostezku ve Vyskočkově ulici vedoucí dále k Proskovské. Celkové státní akce pro místní velmi náročné neokládá oběh plně dopravních uzavírek, včetně úprav, je finální výhled dle územního úřadu. Je třeba, že obec bude pokračovat v úpravě veřejného prostoru u Kotvy, která již neomezuje automobilovou dopravu, ale jsou důležitá pro kvalitu života jako celky. „Společně investiční náměstek Zuzana Baigarová, 85

Poprvé jel sám tramvají už v šesti letech. Dnes Jiří Boháček o staré vozy pečuje

Už v mládí chodil Jiří Boháček umývat tramvaje do dopravního podniku. Brigády se konaly pod hlavičkou Kroužku přátel MHD, který v Ostravě spoluzakládá. Z jeho zazeného vyprávění je do slova patrné nařevnost pro všechno, co jedl a je z toho křik historie.

LIDE
OVEDLE

Petr Jiříček

Paradoxem je, že Jiří Boháček v dopravním podniku začal pracovat až před šedesátkou. Do roku 2013 se vystudovaný stavěl pohybem primárně ve svém oboru, vozidla hromadné dopravy bral jako koníka. Nemělo se ale zkrát – ten má dlouhou trávni, vždy už před tím než čtyřicet lety s dalšími dopravními nařevnými spoluzakládá Kroužek přátel MHD a dnes je v maršalovském depozitáři historických vozidel, jednom z pěti míst, kde ceně vozy v Ostravě stojí jako doma. Primárně v něm by měl zachránit vozy, ale nařevnění našlo podílet se i j. kan. Chodil jsem proto ručně mýt tramvaje nebo jsem například na tramvajové trati do Hlučína opravoval zastávky a natíral zabíradla“, vzpomíná Boháček na dávnou historii.

Už jako malý věděl, čemu zasvětil svůj život. První vy-

raznou vzpomínku, která formovala jeho představy, má už ze svých šesti let. „Sám nevím, co mě k tomu vedlo, nikdo v rodině takový nářevněc nebyl, ale mě tyto věci zajímaly už odmla. Bydli jsme na Stalingradě v Zábřehu, pracovali ve Vyskočkově ulici. Dodnes si pamatuji, jak jsem za nimi tramvají jel úplně sám, zanechal to ve mně velmi hluboký dojem.“ vypráví muž, který si dodnes živě pamatuje zánik trati v Zengrově ulici č. 10 do Pískových dolů, ale i do Hrabovské-Sčít.

NEJLEPŠÍ STARÁ TRAMVÁJ UŽ NENÍ SPÁLENÁ

Dodnes se tyto informace snaží předávat mladším generacím, o vozidle se nestarají jen fyzicky. Přes články a věnuje se badatelské činnosti. Stojí na druhé straně barikady, než kdysi byl sám – zájemci se hlásí u něj. „Organizujeme představení pro fanoušky a zájemce o historii dopravy. V Kroužku přátel MHD máme dnes kolem sedmdesáti členů, o které se pravidelně setkáváme. Stále chodí pečovat o vozidla a připravují je na historické jízdy“, zmíní Jiří Boháček, zruje se pravidelně strhává velký „boj“. Řídí takové vozidlo je podle něj vyloženě za odměnu. „Existuje okruh asi deseti patnácti řidičů, kteří s nimi vůbec neohodují. Vozidla jsou velmi cenná a řízení není jednoduché. Nejprve si na voze udělají údržbu a pak se jim za odměny svezou.“

Těší je, že na rozdíl od



Jiří Boháček, ve svém křovozu – depozitáři historických vozidel Dopravního podniku Ostrava v Maršalovské ulici. Foto: Deník/Lukáš Kaboň



minulosti, kdy v 70. a 80. letech zaměstnanci tvrdili, že nejlepší stará tramvají je spálena stará tramvají, dnešní doba a vedení DPO tomuto koníku přeje. I proto se pravidelně do depozitáře vozidel ukládají další a další vyzarovovaná vozidla, naposledy řadová Karosa. Vůbec nejstarší a zároveň první získaný exemplář, který v Maršalovské ulici je motový tramvajový vůz 25, jenž byl v provozu nebyval dlouho – mezi lety 1915 až 1922.

Přetvořka byla ještě rozdělena na druhou a třetí vozovou třídu, což dodnes zanechává přepláčku ve vozě. Poukazuje na unikátní záležitost Jiří Boháček, podle něhož jízda v republice toho

nebylo. „V Ostravě nebyly pouliční dráhy jako jinde, ale místní dráhy, které to umožňovaly. Proto se dosud tramvajím v Ostravě někdy říká lokálky. Byly to dráhy nízké kategorie. Druhou třídou jezdili venkové úředníci a třetí dělníci. Ale jelikož třídění dělení budilo rozpačky, bylo v roce 1924 zrušeno“, říká Jiří Boháček. Jeho řeší, že stávají sbírka, která je po Praze v rámci dopravních podniků v Ostravě výrazně nejrozšířenější, má statut evidované sbírky ministerstva kultury a je tak připravena na očekávaný přesun do budoucího dopravního muzea v Ostravě-Přívoze, o němž se už léta hovoří.

První tramvaje umí předcházet nehodám

Ostrava Zábřeh, zveřejní a tramvaj bezpečně zastaví. To se stane selektivně v kabinách řidičů ostravských tramvají, pokud je řidičova srazka s jízdním vozidlem či překážkou na kolečkách. To vše díky modernizovanému systému sledování řidičů, který reaguje na překážku až do vzdálenosti 80 metrů. Dopravní podnik Ostrava (DPO) slouží tito technologické novinky jako jeden z serií a zatím i jízdy. Jedná se o první tramvají sledující chování řidičů na cestě. Podle ředitele DPO Daniela Morryho lze díky systému ochrany ve středních kabinách, například řidiče na pohybném počítači, pak i zvukový výstrahový signál a náhlou řidičovo vstupu vozu tramvají (sám zastaví).

„Tento systém ještě nikdo v naší nezaváděl. Má máme dva prototypy ve své kabině provozu. Vítejte, že jsou bezpečnostní jízdy a ochranné signály i naopak. Když se neoklád, poručíme další“, říká Morry. (1)

Ostravská MHD vyřadila všechny diesely

Pavel Karban

Už jen elektrické nebo zemní vozy mohou být v Ostravě dopravní podnikem Ostrava (DPO) v provozu. DPO si chce první celým dopravním podnikem v Česku, který vyřadí všechny diesely z vozového parku.

V Ostravě chceme mít lepší místo pro život

Daniel Morry, generální ředitel DPO

„To, že jsme bez poslední dieseloňé motory, je pro mě velká věc. Mám rád to, že v Ostravě chceme mít lepší místo pro život a chceme zlepšovat kvalitu života v Ostravě. Chceme mít lepší místo pro život a chceme zlepšovat kvalitu života v Ostravě. Chceme mít lepší místo pro život a chceme zlepšovat kvalitu života v Ostravě.“

Dodá, že investice do patřičných autobusů vyjde na deset miliónů korun. Přibližně 80 procent z toho bude zaplacené z evropských dotací.

Konec nařevných autobusů v Ostravě vyjde na deset miliónů korun. Přibližně 80 procent z toho bude zaplacené z evropských dotací. Konec nařevných autobusů v Ostravě vyjde na deset miliónů korun. Přibližně 80 procent z toho bude zaplacené z evropských dotací.

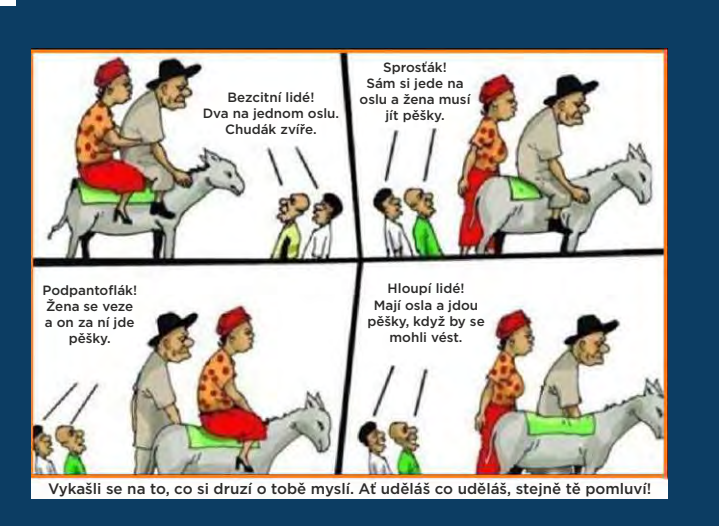


Generální ředitel DPO Daniel Morry symbolicky vypnul poslední dva dieseloňé autobusy na nulu. Foto: Deník/Lukáš Kaboň

služby zhruba 250 tisíc. Konec nařevných autobusů v Ostravě vyjde na deset miliónů korun. Přibližně 80 procent z toho bude zaplacené z evropských dotací.

Podle primátora Tomáše Morryho (ANO) by ale konec nařevných autobusů v Ostravě vyjde na deset miliónů korun. Přibližně 80 procent z toho bude zaplacené z evropských dotací. Podle primátora Tomáše Morryho (ANO) by ale konec nařevných autobusů v Ostravě vyjde na deset miliónů korun. Přibližně 80 procent z toho bude zaplacené z evropských dotací.

Pro zasmání / k zamyšlení



Vykašili se na to, co si druzí o tobě myslí. Ať uděláš co uděláš, stejně tě pomluví!

ODISKU zdarma lze vyřadit online

Děti, které jdou v záři do první třídy základní školy, mohou získat od Dopravního podniku Ostrava kartu ODIS zdarma. Rodiče tak ušetří 130 korun a letos i jednu z cest do práce DPO. Poprvé totiž mohou vyřadit kartu přes internet. Stačí na adrese www.dpo.cz/eshop vyplnit online formulář a nahrát fotografii. Rodný list či jiný doklad dítěte doleží až při vyzvednutí karty. (les)

"Tati, proč mají tramvaje číslo i na zadní straně?" (dokončení v tajence)				POMUČKA, AEROLIT, ARVA, ESSE, ETUJE, NIVACE, SALUS, TORO	CELKOVÉ PŘEHŘÁTI ORGANISMU	SEVERSKÉ ZVÍŘE	ZVYK		IRSKÉ SÍDLO	INDONÉSKÝ ATOL		VZTEK	EGYPTSKÁ REKA	DLOUHÉ VLNY (ZKR.)		CHVOST	POSMĚŠNÉ ZASMÁNÍ
				ZKR. JISTÉHO DRUHU VZDĚLÁNÍ				INIC. HEREČKY, MANDLOVÉ, LATINSKÝ BYT			KÓD HONDURASU				POVZDECH		
				LUPIČ							VÝMOLNÁ ČINNOST SNĚHU, NĚMECKÝ ČLEN				MĚNAVKA		
	NĚMECKÝ VÝCHOD	BÍT		ČLOVĚK VÝNIKAJÍCÍ VE SVĚM OBORU	1. DÍL TAJENKY									KAMARÁD SEBESTOVĚ			
					KREVNÍ TLAK (ZKR.)									JMÉNO KOČKY			
ZNÁMKOVÝ PŘETISK			LIDOVÉ ODPOURNÝ				ČESKÉ AEROLINIE (ZKR.)			OTEC VLASTI = KAREL			ZAMETAT VOJENSKÉ UKRYTÝ ZAPUŠTĚNÉ DO ZEMĚ				
			ANGL. PAŽE				PŘADNA ROSTLINA			OZN. LETADLA MEXIKA							
POŽITEK						JIŽANSKÝ GENERÁL				CHEM. ZN. XENONU		NAŠ HEREK				ZAHRAZO-VATI	ANGL. INKOUST
						DOVADĚT				JIŽ		BÝVALÝ ČESKÝ PREZIDENT					
MODEL VOZU FIAT					SETBA (ZAST.)				MPZ UKRAJINY								
					SVOJE				KAMENNÝ METEORIT			ZVANITI					
	DOVED-NOST			INIC. BÁSNIKA NEUMANNINA			JAKMILE			PODNIK V OLO-MOUČI						STARŠÍ VZTAŽNÉ ZAJMENO	
	REALITNÍ KANCELÁŘ (ZKR.)			KUS LEDU			ZNAČKA KILOPONDU			ČÁSTEČNĚ VADNOUT						POVIDAT	
INICIÁLY CORTÉSE			SLEPIČÍ SLABIKA			PŘEDLOŽKA			ČÁST BUNKY					MRKNUTI			
			POUŽDRO NA ŠPERKY			OBEC VE FINSKU			DOMÁCKY ALENA					POBÍDKA			
2. DÍL TAJENKY																	!
	NA KTERÉM MÍSTĚ	TATO			DRUH LENOCHODA		ŠPANĚLSKÝ VLNA			ŘÍMSKÁ BOHYNĚ							NESTABILNÍ ANGINA PECTORIS (MED. ZKR.)
		HRŮZA			OBČANSKÝ PRŮKAZ (ZKR.)		ŘÍMSKÝ 1110			SLOVENSKÝ ARY							
KŘEŠTAN-SKO DEMOKRA-TICKÁ UNIE (ZKR.)				DOTAZ PŘI SÁZCE		OPAK STARÉ					OVIN						
				CITO-SLOVCE VYSKNUŤ		CHEM. ZN. SELENU					RAKOUSKÁ INTERNE-TOVÁ DOMÉNA						
HISTORICI									LIHOVINA Z RYŽE					VYSOKÁ JIHOAME-RICKÁ PALMA			
MENŠÍ LITERÁRNÍ ÚTVAR					USKUPENÍ SLOV, KTERÁ DOHROMADY TVORÍ NEJAKOU VÝPOVED				PŘÍBUZNÉ					ODHAD VÝSLEDKU			

GRATULUJEME!

Pracovní jubilea v DP Ostrava

Příjmení a jméno	Druh výročí	Datum výročí	Útvar
Bartek Libor	25	1. 2. 2021	DAH
Čubík Pavel	25	1. 2. 2021	DAH
Schleser Patrik	25	5. 2. 2021	TAP
Chleboun Martin	25	8. 2. 2021	DAH
Fasora Lubomír, Bc.	25	1. 3. 2021	DAH
Miženko Petr	25	1. 3. 2021	DAP
Feik Jiří	25	11. 3. 2021	DTR
Šponiar Petr	25	11. 3. 2021	DTR
Maniak Stanislav	25	25. 3. 2021	TVS
Starečková Jana	25	25. 3. 2021	RSS
Kubíčková Eva, Ing.	25	4. 4. 2021	RLZ
Münster Petr	25	15. 4. 2021	DAP
Machát Rostislav	30	5. 2. 2021	TTR
Grošaft Petr	30	7. 3. 2021	DAP
Dudová Ketrin	30	15. 4. 2021	EPJ
Bureš Václav	40	2. 3. 2021	DAH
Krausová Štěpánka	40	6. 4. 2021	EPO

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, Mgr. Tereza Šnoblová, Ing. Petr Tomala, Ing. Aleš Hladký, Mgr. Veronika Seidlerová, Ing. Karolína Hřivnáč Rycková, Martina Vybíralová
Grafika a tisk: ZEMANART
Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.