



Nastupte prosím, máme společnou cestu

Vzácná romantika letošní zimy...

Přestože k nám letošní zima sněhem příliš nepromlouvá, bylo v kalendáři alespoň několik dní, kdy jsme se mohli nadýchat zasněžené romantiky. V tomto případě se jednalo o 31. 12. 2007 a romantiku vytvořila na jednokolejné trati Vřesinská – Zátíší historická „komárkovská“ souprava tramvají.



- 2 – Slovo ekonomického náměstka
 - Slovo provozního náměstka
 - Slovo dopravního náměstka
- 3 – Komentář k “Prohlášení Závodního výboru Dopravního podniku Ostrava a.s.”
 - Internetová soutěž “Hrajte s námi II”
- 4 – Jak dál? Proč strategie společnosti?
 - Změny v MHD od 3.3.2008
- 5 – Dotace z evropské unie na vzdělávání zaměstnanců
- 6 – Co nám přináší podnikatelská aktivita “montáž trolejbusů”
- 7 – Klimkovická “lokalka”
- 9 – Kolegové řidiči MHD
 - Referát technické přípravy výroby (TVP)
- 10 – Pochvaly
 - Seriál o vydaných pohlednicích historických vozidel

Slovo ekonomického náměstka



Ve středu 30. ledna 2007 Rada města Ostravy v působnosti valné hromady odvolala z funkce člena představenstva Dopravního podniku Ostrava a.s. Ing. Františka Vašíka, který v té souvislosti s účinností od 1. února skončil ve funkci ředitele společnosti. Rozhodnutím představenstva společnosti byl řízením Dopravního podniku Ostrava a.s. pověřen místopředseda představenstva a ekonomický náměstek Ing. František Kořínek.

V pátek 1. února vydal Závodní výbor odborové organizace při Dopravním podniku „Prohlášení...“, ve kterém v reakci na aktuální dění vyhlásil stávkovou pohotovost. Na toto „Prohlášení...“ navazoval otevřený dopis zástupců zaměstnanců

dopravního podniku adresovaný primátorovi města Ostravy, ve kterém závodní výbor odborů zdůvodnil vyhlášení stávkové pohotovosti a vznesl na primátora několik požadavků – mezi jinými personální změny v dozorčí radě společnosti a vysvětlení záměrů města s dopravním podnikem.

Rád bych na tomto místě všechny zaměstnance uklidnil, a to v tom smyslu, že odvolání ředitele společnosti v žádném případě neznamená odstavování jakýchkoliv připravených změn ve struktuře nebo fungování naší společnosti. Jinými slovy:

- nevíme o žádných skutečnostech, které by naznačovaly ukončení podnikatelských aktivit v ústředních dílnách

- není nám známo, že by podnikatelské činnosti měly přejít pod jiný právní subjekt

Dokladem toho, že opravdu není žádný důvod ke znepokojení je také fakt, že na tento rok máme pro ústřední dílny nasmulované zakázky s téměř 100% využitím kapacit v první polovině tohoto roku a 80% využitím kapacit v druhé polovině roku. A zakázky na další období se připravují.

Jsme tedy bez jednoho člena představenstva a ředitele. Co bude dál? Doplnění představenstva je plně v kompetenci vlastníka a mělo by k němu dojít v průběhu následujících tří měsíců. Ve stejném období by měl být jmenován nový ředitel společnosti. Ani v tomto případě nám nejsou známy okolnosti, podle kterých bychom se mohli nebo měli domnívat, že by se měl změnit stávající model řízení, ve kterém je představenstvo společnosti tvořeno přímo manažery, v našem případě ředitelem a náměstky.

Pokud se týká následujícího období, lze říci, že vše „povede“ podle plánu v zajetých kolejích. To znamená, že se budou realizovat investiční akce podle v závěru minulého roku schváleného podnikatelského záměru. Kromě toho bych rád sdělil, že se na tento rok plánují i některé další akce nad rámec tohoto plánu, především pro zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců na provozovnách.

Ing. František Kořínek, ekonomický náměstek

Slovo provozního náměstka (rok 2008 v oblasti majetku a péče o něj)

V závěru roku 2007 byl dokončen podnikatelský plán podniku a tedy i úseku Majetek a rovněž celopodnikový investiční plán roku 2008. Následně došlo k jeho projednání jak uvnitř společnosti, tak v Dozorčí radě. Rovněž byla zpracována analýza vozového parku jako informace pro Radu města.

Pozornost byla v podnikatelském plánu věnována především rozsahu a finančním nákladům na opravy a údržbu. Plán zahrnuje všechny plánované typy oprav u vozidel, náklady na běžnou údržbu a rezervu na havárie a dále náklady na péči o ostatní majetek v odpovídající výši. Byla zjištěna určitá napjatost mezi potřebami a zdroji v oblasti ostatního majetku tzn. zejména péče o budovy a služeb spojených se zajištěním řádného fungování tohoto majetku. Usměrněním zdrojů do nejpotřebnějších oblastí se podařilo plán uzavřít jako vyvážený a zajišťující řádnou péči o majetek. Obdobná situace byla rovněž u dopravní cesty, i zde se podařilo situaci vyřešit vhodným výběrem plánovaných akcí a stanovení jejich rozsahu a rovněž díky rezervám na tyto opravy, které byly vytvořeny v roce 2007.

Plán předpokládá rozsah podnikatelských aktivit srovnatelný s rokem 2007, rovněž plánovaný hospodářský výsledek z těchto aktivit je zhruba na úrovni roku 2007. V této oblasti máme využity kapacitní možnosti pro 1. pololetí letošního roku.

U některých aktivit, jako je např. montáž motorů, se jeví i nárůst odbytu. Pro 2. pololetí je zakázková náplň postupně upřesňována, což je obvyklé pro každý počátek roku, neboť i naši partneři, resp. zákazníci, teprve sestavují své plány, na základě kterých bude možno obchodní případy uzavřít.

V letošním roce se připravujeme i na očekávaný nárůst zájmu ze strany dopravních podniků České republiky i jiných států EU o námi montované tramvaje a trolejbusy v souvislosti s čerpáním evropských fondů v oblasti dopravy. V této souvislosti např. znovu obnovíme montážní činnost v modernizované hale F.

Významnou součástí podnikatelského plánu společnosti je plán investic. Pro letošní rok dochází k jeho navýšení o více než 10 %. To nám umožní vedle prioritního řešení obnovy vozového parku, což je zejména pořízení 18 autobusů, 2 trolejbusů, 1 tříčlánkové tramvaje a modernizaci dalších 6 tramvají (mimo dokončované modernizace z loňského roku), realizovat i další potřebné akce. Pro podporu podnikatelských aktivit to bude např. prodloužení stříkacího boxu v Ústředních dílnách v Martinově, další modernizace strojního vybavení, ale i investiční akce v sociální oblasti, kde plánujeme zejména nadstavbu šaten na provozovně Trolejbusy. Budeme se rovněž zabývat řešením dostatečné kapacity šaten na provozovně Hranečnické,

kde zvažujeme 2 varianty řešení. Následovat bude vypracování projektové dokumentace a je předpoklad, že i tato akce bude zahájena v letošním roce. Ve stádiu aktualizace projektové dokumentace je i vybudování parkoviště u provozovny Trolejbusy.

Na dopravní cestě budou v letošním roce realizovány 2 velké akce. V souvislosti s dořešením území Karolina bude realizováno nové odbočení u OD Textilia. Tato akce bude plně kryta dotací města. Druhou nejvýznamnější akcí je pak oprava tramvajové trati na ul. Ruská – II. etapa. Při financování realizace využijeme rezervy, kterou jsme si vytvořili v roce 2007. Dále bude realizováno 5 větších oprav, kde již probíhá výběrové řízení na dodavatele kolejového materiálu.

Je tedy možno konstatovat, že plán byl vybilancován tak, aby plně zajistil potřeby podniku a dovoluje řešit i některé odkládané akce v oblasti oprav a investic.

Ing. Radoslav Hanzelka, provozní náměstek



Slovo dopravního náměstka

S ohledem na vývoj situace po odvolání Ing. Františka Vašíka z funkcí v představenstvu a ve vedení společnosti a v návaznosti na spekulace zveřejněné v denním tisku, bych chtěl všechny dopravně-provozní zaměstnance ujistit,



že nemají důvod k tomu, aby se strachovali o práci a svoji budoucnost. Chtěl bych rovněž vyvrátit spekulace o tom, že dopravní podnik chce „spolknout“ nějaká jiná konkurenční firma. Mohu vás ujistit,

že vedení společnosti nikdy nejednalo ani nejedná o případném sloučení s jinou dopravní společností. Naopak je nesporné, že v případě Ostravy bude přeprava osob s hravostí i nadále nesmírně důležitou funkcí.

V nejbližším časovém horizontu bude potřebné provést například změny v trolejbusové dopravě, a to v souvislosti s ukončením rekonstrukce mostu na ulici Československé. Ve třetím čtvrtletí tohoto roku bychom chtěli uvést do provozu novou tramvajovou linku, která by měla bez přestupů spojit centrum města s Hranečnickem a „Novou hutí“, a to bezprostředně poté, kdy bude ukončena vý-

stavba kolejového odbočení u obchodního domu „Textilia“. Významným úkolem pro letošní rok je rovněž zajištění dopravní obslužnosti neustále se rozvíjející průmyslové zóny v Hrabově. Z pohledu následujících let je to zajištění dopravy na území „Nové Karoliny“. Již za dva roky by po komunikacích této nově budované části centra města, měly jezdit první trolejbusy a nejspíše v roce 2012 i tramvaje. Je tedy potřebné, abychom se v následujících letech je to zajištění plně věnovali smyslu a účelu, pro který Dopravní podnik Ostrava a.s. existuje a tím je spokojený cestující.

Ing. Karel Ballner, dopravní náměstek

Komentář k „Prohlášení Závodního výboru Dopravního podniku Ostrava a.s.“

ze dne 1. 2. 2008 a „Otevřenému dopisu zástupců zaměstnanců dopravního podniku adresovanému primátorovi města Ostravy“.

Dopravní podnik Ostrava a.s. je obchodní společností založenou a vykonávající svou činnost podle zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění (dále jen obchodní zákoník), a podle platných Stanov akciové společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s. (dále jen Stanovy).

Dopravní podnik Ostrava a.s. byl založen dne 30. 6. 1995 jediným zakladatelem – Městem Ostrava a Statutární město Ostrava je i v současnosti jediným akcionářem a majitelem společnosti. Akcionářská práva jsou vykonávána prostřednictvím valné hromady společnosti a pokud je společnost vlastněna jediným akcionářem, pak se valná hromada nekoná a působnost valné hromady vykonává tento jediný akcionář. V případě Dopravního podniku Ostrava a.s. vykonává působnost valné hromady Rada města Ostravy, a to v souladu se zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) v platném znění (dále jen zákon o obcích).

Postup jediného akcionáře při výkonu působnosti valné hromady a další jeho práva a povinnosti upravuje ustanovení § 190 obchodního zákoníku a čl. 13 platných Stanov společnosti. Z druhého odstavce shora uvedeného paragrafu pak vyplývá, že akcionář je oprávněn vyžadovat, aby se jeho rozhodování účastnilo představenstvo a dozorčí rada. Z toho tedy vyplývá, že akcionář není povinen ke svému rozhodování zvát členy představenstva a dozorčí rady a současně se členové těchto orgánů nemohou platně domáhat své účasti při tomto rozhodování. Toto tedy k námítkě, že zástupci zaměstnanců řádně zvolení do dozorčí rady nebyli pozváni k rozhodnutí akcionáře dne 30. 1. 2008.

Pokud se jedná o výkon činnosti předsedy dozorčí rady pana Vojtěcha Mynáře, je nezbytné rovněž odkázat na příslušná ustanovení obchodního zákoníku a Stanov společnosti. Postavení a působnost dozorčí rady upravuje obchodní zákoník ve svých ustanoveních §§ 197–201 a Stanovy v člancích 21–24. Dozorčí rada Dopravního podniku Ostrava a.s. má devět členů, z nichž šest volí a odvolává akcionář při výkonu působnosti valné hromady (viz § 190 obchodního zákoníku) a tři členové jsou voleni

zaměstnanci společnosti. Vzhledem k tomu, že pan Vojtěch Mynář je zvolen do dozorčí rady akcionářem, je posouzení jeho činnosti v této funkci a případné jeho odvolání z této pozice opět pouze výlučně právem tohoto akcionáře. Řešení vztahů uvnitř dozorčí rady a vztahy mezi jejich členy pak jsou vnitřní záležitostí tohoto orgánu, případně právem akcionáře.

Pokud se jedná o další připomínky ze shora uvedených dokumentů, zejména k dalším záměrům akcionáře se společností a jejího dalšího fungování, je nutné a nezbytné tyto záležitosti vidět a řešit v souvislostech ustanovení § 187 obchodního zákoníku a čl. 8 Stanov společnosti. Otázky dalšího fungování a činnosti Dopravního podniku Ostrava a.s. patří podle shora uvedených ustanovení do výlučné (a ničím a nikým neomezené) působnosti Statutárního města Ostrava, jako jediného akcionáře Dopravního podniku Ostrava a.s. Je pouze na tomto akcionáři, zda bude ochoten o těchto svých záměrech informovat zaměstnance společnosti nebo jejich zástupce. Lze však předpokládat, že Statutární město Ostrava, jako odpovědný vlastník společnosti a správce města Ostravy má a bude mít zájem své investice v Dopravním podniku Ostrava a.s. řádně spravovat a rozmnožovat a rovněž tak úspěšně rozvíjet město Ostrava.

K otázce zákonnosti vyhlášení stávkové pohotovosti v souvislosti s odvoláním Ing. Františka Vašítky z funkce předsedy představenstva a ředitele společnosti, lze konstatovat následující.

Právo na stávku je v českém právním řádu zakotveno v ustanovení čl. 27 odst. 4) Usnesení Předsednictva ČNR č. 2/1993, o vyhlášení Listiny základních práv a svobod, jako součásti ústavního pořádku České republiky. Uvedené ustanovení stanoví, že „Právo na stávku je zaručeno za podmínek stanovených zákonem“. Tímto zákonem je zákon č. 2/1992 Sb., o kolektivním vyjednávání v platném znění, který spojuje právo na stávku pouze se sporem o uzavření kolektivní smlouvy.

Co se týká termínu „stávkové pohotovost“, tento termín je sice běžně používán, nicméně v českém právním řádu jej můžeme nalézt

pouze v branném zákoně. Z tohoto důvodu a z důvodu uvedeného v předchozím odstavci a dále s ohledem na skutečnost, že vyhlášení stávkové pohotovosti bylo adresováno zástupci akcionáře nikoliv zaměstnavateli, lze konstatovat, že vyhlášení stávkové pohotovosti nemá v tomto případě právní účinky – má pouze deklaratorní charakter.

K „Otevřenému dopisu zástupců zaměstnanců dopravního podniku adresovanému primátorovi města Ostrava“ lze dále sdělit následující.

Dopis vykazuje formální nedostatky - není v něm přesně specifikována odborová organizace respektive její organizační jednotka, pod textem není uvedeno datum ani podpis oprávněného zástupce odborové organizace.

V dopise je uvedeno, že příslušná odborová organizace zastupuje všechny zaměstnance Dopravního podniku Ostrava a.s. S tím nelze souhlasit. „Osobní rozsah“ působnosti odborové organizace může být dán pouze dvěma momenty: za prvé stanovami odborové organizace a členskou základnou a za druhé ustanovením § 24 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění (dále jen zákoník práce), který stanoví, že „odborová organizace uzavírá kolektivní smlouvy také za zaměstnance, kteří nejsou odborově organizováni“. Vzhledem k tomu, že se dopis netýká otázky uzavření kolektivní smlouvy, nemůže odborová organizace opírat svůj postup o uvedené ustanovení zákoníku práce (jednalo by se o nezákonný extenzivní výklad).

Vzhledem k tomu, že „Prohlášení Závodního výboru Dopravního podniku Ostrava a.s.“ ze dne 1. 2. 2008 a „Otevřený dopis zástupců zaměstnanců dopravního podniku adresovaný primátorovi města Ostravy“ obsahují pouze otázky a připomínky k fungování a činnosti Dopravního podniku Ostrava a.s. a jejich orgánů a k záměrům Statutárního města Ostrava, jako akcionáře s dalším směřováním této společnosti a tyto otázky nespádají do oblasti pracovněprávních vztahů, je proto nelegitimní tyto důvody používat jako podnět pro vyhlášení stávkové pohotovosti či stávky.

JUDr. Josef Šusta, Mgr. Martina Prášková

Internetová soutěž „Hrajte s námi II“

Dopravní podnik Ostrava a.s. uspořádal na svých internetových stránkách v pořadí druhou vědomostní soutěž o ceny ve formě dlouhodobých nepřenositelných časových jízdenek ODIS. Ve čtvrtek 3. ledna 2008 se uskutečnilo předávání cen výhercům z řad soutěžících, kteří správně odpověděli na soutěžní otázky. Hlavním vítězem – výhercem roční jízdenky pro město Ostrava se stal pan Jiří Šula z Ostravy 3.

Historicky první internetová soutěž se uskutečnila v termínu od 1. 9. do 16. 9. 2007 a obsahovala otázky z oblasti znalostí sítě MHD v Ostravě.

Pět soutěžních otázek druhé internetové soutěže „Hrajte s námi II - letopečty z historie MHD“



Z předávání cen výhercům soutěže dne 3. 1. 2008

bylo zaměřeno na historii ostravské MHD. Soutěžící vybírali správnou odpověď ze tří možností. Do soutěže se přihlásilo celkem 946 soutěžících, přičemž do losování bylo zařazeno 622 správných odpovědí. Soutěžilo se celkem o 36 hodnotných cen ve formě nepřenositelných časových jízdenek. Dvacetkrát byla z vylosována čtvrtá cena (30denní jízdenka), desetkrát třetí cena (90denní jízdenka), pětkrát druhá (180denní jízdenka). Hlavní výhrou v soutěži byla 365denní jízdenka. Soutěž na webových stránkách připravil úsar marketingu Dopravního podniku Ostrava a.s.

Ing. Miroslav Albrecht

Jak dál? Proč strategie společnosti?

Motto: „Hektická operativa je spravedlivý trest za zanedbanou či chybějící strategii“.

Řada z vás si jistě klade otázku, jakým směrem se bude dopravní podnik ubírat, co a proč se bude měnit, jakým způsobem se to stane.

Z původního projektu strategie Dopravního podniku Ostrava vypracovaného přibližně před pěti lety vzešla vize naší společnosti: „*Nášim cílem je vybudovat dopravní podnik, který bude spolehlivě sloužit i příštím generacím*“.

K obsahově shodné definici vize, byť v stručnější podobě, dospěli počátkem ledna letošního roku členové našeho vyššího a středního managementu na svém společném jednání - tedy *Dopravce budoucnosti* či *Podnik s budoucností*. Tato obsahová shoda je určitě potvrzením platnosti a aktuálnosti představy našeho společného směřování. Jak ale tuto vizi představující nejvyšší strategický cíl naplnit? Odpovědi necht' jsou zásady uvedené v orámované části.

V jaké fázi tvorby a implementace strategie společnosti se ale nyní vlastně nacházíme?

O záměru „inovovat“ strategii společnosti bylo vedením společnosti rozhodnuto již v závěru loňského roku. Po formální stránce se strategií společnosti zabývá Podniková rada změn složená z části top managementu společnosti. Vlastní práce na strategii společnosti má za sebou první reálnou fázi: Osmnáct vedoucích pracovníků společnosti zastupujících všechny významné funkční oblasti bylo vyzváno k předložení námětů vedoucích k lepšímu fungování jim podřízených oblastí či společnosti jako celku. Podniková rada změn má tak již nyní k dispozici poměrně rozsáhlý a bohatý podkladový materiál pro to, aby po formální stránce dospěla k formulaci strategie společnosti se vším, co k tomu patří:

- Určení dílčích strategických oblastí
- Specifikace dílčích strategických vizí či cílů
- Vymezení strategických projektů (v případě, že návrh na zlepšení je takového charakteru, že jej nelze řešit jinak než formou projektu)
- Zpracování plánu implementace (vlastní realizace či zavedení) strategie

Velmi obezřetně bude rozhodováno o takových změnách, které budou řešeny formou strategických projektů. Ze zkušeností víme, že z různých důvodů nelze zvládnout a efektivně řídit větší množství projektů. Tady zcela jistě platí „méně je někdy více“. Jde tedy o to, aby byly správně definovány priority a na jejich základě vybrány takové projekty, od nichž lze očekávat největší efekty. K nim bezesporu patří právě spuštěný projekt „procesní řízení“.

Hlavními argumenty ke spuštění tohoto projektu jsou nedostatky v komunikaci, narůstající a zahlcující operativa, poruchy v komunikaci, nejasné kompetence, nešetřená rozhraní procesů, obecně pak příliš velký rozsah „šedé zóny“ řízení). Jde o velmi rozsáhlý projekt s dobou trvání delší než jeden rok, a proto je nezbytné jej rozdělit do menších dílčích projektů.

Jako první a nejdůležitější oblastí, na kterou je potřeba zaměřit pozornost, je oblast práce s lidmi – motivační systém a odměňování, personální politika (zaměstnanec se vybírá vedoucí, pracovat s důvody, které vedou k výpovědím, řešit zastupitelnost na všech úrovních...), stabilizace zaměstnanců, optimalizace věkové a vzdělanostní struktury atd.

V oblasti dopravy před námi stojí zásadní změna odbavovacího systému přechodem na Moravskoslezskou kartu nebo jiný podobný systém.

Je nezbytné jednat se současnými i potenciaálními partnery, bez kterých další rozvoj podniku není možný (například s KODISEm o možnostech rozšíření linek mimo území města Ostravy).

Mimo tyto zásadní projekty se řeší nebo začne v letošním roce řešit řada „drobných“ změn:

- Forma výplatních lístků již za měsíc březen bude mnohem kvalitnější a podrobnější
- V návaznosti na novelu zákona č. 247/2000Sb. získá podniková autoškola registraci jako „Školící středisko“
- Budou zpracovány zásady personální činnosti
- Připravuje se zavedení čárových kódů v oblasti MZ a při inventarizaci majetku, což zefektivní práci ve skladech a usnadní a zrychlí provádění inventarizací majetku
- Bude zrušen sklad tiskopisů, objednávání tiskopisů a kancelářských potřeb bude probíhat elektronicky a dodávku bude dle našich potřeb průběžně zabezpečovat dodavatelská firma

Vzhledem k omezenému prostoru v našem Zpravodaji není možné uvést vše, co se v letošním roce a dalších letech bude řešit, proto vznikne nová rubrika v časopise, ale jedno je jisté. Bez spolupráce všech zaměstnanců Dopravního podniku Ostrava a. s. a odborové organizace to nepůjde.

Není třeba zdůrazňovat, že právo na budoucnost mají jen ti nejlepší. Chceme tedy společně usilovat o to, aby náš podnik byl nejlepší v oboru, aby i v dalších letech zajišťoval dobrou a prospěšnou službu a přispíval k rozvoji dopravy. Na druhé straně pouze úspěšný, dobře řízený podnik zajistí uje dlouhodobou perspektivu také svým zaměstnancům.

Ing. František Kořínek, ekonomický náměstek

Zásady pro naplnění strategie společnosti

Jasně formulovat zadání pro ostatní dílčí strategie (informační, personální, finanční, produktovou,...) a při tom *zamezit nekoordinované spontánnosti* (mj. vyloučit praxi chaotického „spouštění“ změnových projektů)

- Podnikat iniciativu a zapojení všech zaměstnanců jako nositelů změn. Umožnit jim podávat návrhy na změny. Pokud chceme být úspěšní, bez změn to není možné, a i malá změna nás může posunout dobrým směrem.
- Zajistit *přípravenost na nutné změny* – každá změna však musí být dobře připravena a zaměstnanci informováni.
- Stanovit *jasné kompetence a odpovědnost* vrcholového vedení i organizačních celků s cílem posunout rozhodování na nižší řídicí úrovně
- *Omezit možnost prosazování dílčích zájmů* řídicích pracovníků a org. Celků – musíme pracovat jako tým a rozhodující musí být zájem podniku

K čemu je strategie a co od ní očekáváme?

Máme-li dlouhodobě uhájit svou existenci na trhu, je potřeba, abychom trvale usilovali o to být :

- Společnosti, která *se aktivně podílí na vývoji své budoucnosti, iniciuje a ovlivňuje aktivity ve svém okolí* (není pasivní).
- Musíme si *být vědomi všech nebezpečí a hrozeb ve vnějším prostředí* společnosti a včas na ně reagovat
- Je potřeba *co nejefektivněji využívat čas a zdroje společnosti*
- Musí dojít ke zlepšení *koordinace mezi útvary společnosti* a vytvoření pravidel *pro vnitřní komunikaci mezi zaměstnanci*
- Neméně důležitý je objektivní pohled *na problémy společnosti* (Je to, co si myslíme, že je problém, skutečně problémem? Pokud ano, umíme ho přesně popsat? Umíme ho řešit? *A vyřešit!*)

Čeho chceme dosáhnout:

- *Minimalizace negativních dopadů v důsledku změn vnějších podmínek*
- Dosažení lepšího vzájemného *porozumění všech zúčastněných stran* (vedení i zaměstnanců), protože komunikace, dialog a spoluúčast jsou klíčovými faktory strategického řízení
- Pozitivní *posun v postoji ke změnám*
- Méně času bude věnováno *nápravě chyb nebo špatných rozhodnutí*
- Přesnější *vymezení odpovědnosti každého pracovníka* společnosti
- *Zlepšení produktivity práce a zprůhlednění vztahu mezi výkonem a odměnou*
- *Uvolnit „dřímající“ energii mnohých z vás, vyvolat tvořivou odpovědnost, rozvíjet znalostní kapitál, v neposlední řadě pak zvyšovat efektivnost změn.*

Změny v MHD od 3. 3. 2008

Třetí března je dnem celostátních změn jízdních řádů. Na území města Ostravy k tomuto termínu však v MHD k žádným významným změnám nedochází. Drobnými časovými posuny, a to buď v uspišení či opoždění spojů, bychom chtěli vyhovět požadavkům občanů, popř. úřadů městských obvodů.

Z připravovaných změn stojí za zmínku:

- prodloužení ranní špičky na tramvajové lince číslo 3, a to o jeden pár spojů s odjezdem v 7:09 hod. ze zastávky „Poruba vozovna“,
- nasazení velkokapacitních vozidel na všechny spoje tramvajové linky č. 10, což zajistí posílení přepravní kapacity,
- zavedení nového spoje na trolejbusové lince č. 102 s příjezdem na „Hlavní nádraží“ v 3:50 hod. z důvodu přípoje na rychlík „Manažer“,
- na autobusové lince č. 37 budou každou neděli spoje této linky zajíždět na konečnou zastávku „Studentské koleje“, a to počínaje spojem, který

za zastávky „ÚAN“ vyjíždí ve 12:07 hod. Dosud to byly spoje vyjíždějící od 17:47 hod.

Dalším opatřením je zkvalitnění a rozšíření dopravní služby průmyslové zóny Hrabová, kde na základě posledního dopravního průzkumu provedeného v průběhu druhého týdne letošního roku na linkách 41, 55, 73, 74 a 77 byly operativně, s platností od 1. 2. 2008, zavedeny nové posilové spoje na lince č. 77, a to v nejkritičtějších časových polohách s největším počtem cestujících přepravujících se na ranní, odpolední i noční směnu, včetně odvozu po směně. Celkem bylo takto zavedeno 6 posilových spojů, převážně v úseku Hotelový dům Hlubina-Poliklinika-Hrabová zóna, střed a zpět. Tyto posilové spoje budou většinou zajištěny velkokapacitními autobusy.

Současně s nyní připravovanou změnou jízdních řádů dojde k úpravě trasy některých spojů linky č. 74, které budou zajíždět na zastávku „Hrabůvka kostel“.

Ing. Jaroslav Šimčík

Dotace z evropské unie na vzdělávání zaměstnanců



V průběhu dvou a půl měsíců, tj. od 1. 12. 2007 do 15. 2. 2008, se v rámci projektu „Rozvoj odborných znalostí a dovedností zaměstnanců jako klíčový faktor růstu konkurenceschopnosti společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s.“ uskutečnilo celkem 14 školení.



15. 1. školení „Informační systém I.“

11. 12. 2007 se uskutečnilo v areálu Ústředních dílen v Martinově školení „Instalace, obsluha a údržba zařízení firmy CEGELEC“, kterého se zúčastnilo celkem 10 zaměstnanců střediska Opravná kolejových vozidel. Účastníci školení si prohloubili znalosti v oblasti instalace, obsluhy, vyhledávání závad a údržby zařízení, které společnost Cegelec, a.s., dodává Dopravnímu podniku Ostrava a.s., a která jsou instalována do tramvají.

Ve stejném termínu, tj. 11. 12. 2007, byla realizována ještě dvě školení, a to „Topení řidiče a salonu I“ a „Topení řidiče a salonu II“. Obou školení se zúčastnilo osm zaměstnanců střediska Výroba Trolejbusy a pět zaměstnanců střediska Údržba trolejbusy. Společnost MEP Postřelmov a.s., která prováděla školení, se v prvním školení zaměřila především na představení jednotlivých typů topných jednotek používaných v trolejbusích a tramvajích, na vybrané fyzikální zákonitosti platné při ohřevu vzduchu a na kvalifikované zapojování topení řidiče (RT8/5) a salonu (topidlo RT3/2A6KJN a jednotka JRT-4) v trolejbusích Solaris Trollino. Obsah druhého školení navazoval na klíčovou aktivitu „Topení řidiče a salonu I.“ a byl zaměřen na oživování topných jednotek (RT8/5 a RT3/2A6KJN) po zamontování do vo-



11. 12. školení „Topení řidiče a salonu I. a II.“

zidla a na diagnostiku topných jednotek (RT8/5 a RT3/2A6KJN) v poruchových stavech.

18. 12. 2007 proběhlo v sídle společnosti Barum Continental spol. s r.o. v Otrokovicích školení s názvem „Prohlubování znalostí mechaniků v oblasti údržby a ošetřování pneumatik Barum a protektorů“. Školení se zúčastnilo 18 zaměstnanců a cílem školení bylo prohloubit a rozvinout znalosti a dovednosti v oblasti údržby a ošetřování pneumatik, zejména získání informací o jejich opravách, skladování, montáži, údržbě apod. Nově nabyté znalosti účastníci školení využijí při provádění údržby vozového parku objednatele, čímž přispějí ke snížení nákladů na údržbu a ke zvýšení kvality prováděných prací.

18. 12. 2007 se uskutečnilo rovněž školení „Opravy a údržba sběračů TSS2.1, hlavního vypínače VPD14 a stykačů typu SMD32 a 2SMD33“. Školení proběhlo v prostorách střediska Výroba Trolejbusy a zúčastnilo se celkem 13 zaměstnanců (8 zaměstnanců střediska Výroba Trolejbusy a 5 zaměstnanců střediska Údržba trolejbusy). Školení zaměřené na prohloubení znalostí v oblasti údržby a oprav trolejbusových sběračů typu TSS2.2., navijáků sběračů TSS2.2., sběračů TSS5.1., hlavního vypínače VPD14 v souladu s Návodem k instalaci, provozu a údržbě, stykačů SMD32 a 2SMD33 v souladu s Návodem pro uvedení do provozu, provoz a údržba provedla společnost LEKOV, a.s.



11. 12. a 31. 1. školení „Trakční výzbroj CEGELEC“

19. a 20. 12. 2007 proběhlo ve Vysokém Mýtě školení „Diagnostické přístroje“. Školení provedla firma IVECO Czech Republic, a.s. za účasti třech zaměstnanců střediska Údržba autobusy Poruba. V rámci školení získali zaměstnanci znalosti z oblasti obsluhy diagnostických přístrojů používaných při údržbě autobusů a znalosti v oblasti nových technologií při diagnostikování závad a získávání údajů o stavu agregátů, které využijí při údržbě autobusů.

V průběhu ledna 2008 se uskutečnilo celkem sedm školení:

14.–16. 1. proběhlo ve Vysokém Mýtě školení „Motory IVECO E3“. Školení provedla firma IVECO Czech Republic, a.s. za účasti šesti zaměstnanců údržby autobusů (tři ze střediska Údržba autobusy Hranečnick, tři ze střediska Údržba autobusy Poruba). V rámci školení si účastníci prohloubili své znalosti a získali nové vědomosti o provozu a údržbě motoru Iveco.

15. 1. proběhla ve firmě BUSE s.r.o. Blansko za přítomnosti 12 zaměstnanců středisek Údržba



15. – 17. 1. školení „Prohlubování znalostí mechaniků v oblasti údržby a ošetřování brzdových soustav zn. Wabco“

trolejbusy a Výroba Trolejbusy dvě školení, a to „Informační systém I.“ a „Informační systém II.“ Školení se týkalo funkcí informačního systému BUSE a kvalifikované zapojení informačního systému BUSE v trolejbusích Solaris Trollino a prohloubení kvalifikace v oblasti oživování dopravního informačního systému BUSE, diagnostiky jeho závad a jejich odstraňování.

- 15.–17. 1. se uskutečnilo za účasti 10 zaměstnanců středisek Údržba autobusy Hranečnick, Údržba autobusy Poruba, Údržba trolejbusy a střediska Výroba Trolejbusy školení „Prohlubování znalostí mechaniků v oblasti údržby a ošetřování brzdových soustav zn. Wabco“. Společnost WABCO brzdy k vozidlům s.r.o., provedla školení za účelem prohloubení a rozvinutí znalostí a dovedností v oblasti údržby a ošetřování brzdových soustav zn. Wabco; systému ABS WABCO; systémů EBS - bus, ECAS - bus, WABCO.

- 23. 1. provedla firma TriboTec školení „Centrální mazání“, které bylo zaměřeno na údržbu, diagnostiku a opravy centrálního mazání, které je instalováno do autobusů Karosa. Školení proběhlo za účasti 6 zaměstnanců ze středisek Údržba autobusy Hranečnick, Údržba autobusy Poruba, Údržba trolejbusy a střediska Výroba Trolejbusy.

29. 1. proběhlo školení zaměřeno na zvládnutí teoretických a praktických znalostí a dovedností při používání zařízení indukčního ohřevu. Společnost ESOS Ostrava, s.r.o. proškolila 10 zaměstnanců střediska Opravná kolejových vozidel.

31. 1. provedla firma CEGELEC a.s. školení pro 11 zaměstnanců středisek Údržba trolejbusy a Výroba Trolejbusy školení s názvem „Trakční výzbroj CEGELEC“. Cílem školení bylo prohloubit a rozvinout znalosti a dovednosti v oblasti trakční výzbroje, které nám firma Cegelec dodává.

Začátkem února proběhlo jedno školení s názvem „Servis a údržba kompresoru HV 02 a TA 06“. Toto školení provedla společnost TIBBIS, s.r.o., dne 5. 2. za účasti devíti zaměstnanců středisek Údržba trolejbusy a Výroba Trolejbusy. Školení bylo zaměřeno na servis a údržbu kompresorů, které jsou používané při montáži a údržbě trolejbusů. Účastníci školení se rovněž seznámili se servisní úkony v závislosti na době používání kompresorů.

Veškeré informace získané na jednotlivých školeních uplatní zaměstnanci při provádění údržby vozového parku společnosti a při dalších činnostech, které provádějí v rámci svého výkonu práce.

Mgr. Eva Radovská

Co nám přináší podnikatelská aktivita „montáž trolejbusů“

V prvním letošním čísle Zpravodaje věnujme nejprve prostor rekapitulaci výsledků uplynulého roku. V roce 2007 bylo v DPO smontováno celkem 34 trolejbusů Solaris Trollino. 20 ks ST12AC pro Kaunas, 7 ks ST12AC pro Tallinn, 2 ks ST12AC pro San Remo, 1 ks ST12AC pro Opavu a 1 ks ST12AC pro Gdyniu, což přineslo pro naši společnost



Dokončený ST12AC Tallin T8

přínos v podobě krycího příspěvku (přínos produktu k tvorbě zisku a vykrytí režijních nákladů společnosti jako celku) ve výši 18,26 miliónu Kč. Dalším přínosem pro společnost bylo pořízení nových trolejbusů (2 ks ST12AC a 1 ks ST15AC) za velmi výhodných podmínek (laicky se dá říci za cenu materiálu a odvedené práce). Takto nízkých pořizovacích nákladů na nová vozidla by se pochopitelně



ST12AC Tallin T8 v průběhu jízdní zkoušky

při nákupu vozidel od jiných renomovaných výrobců dosáhnout nedalo (což by ve svém důsledku pravděpodobně znamenalo pomalejší obnovu vozového parku). Významným důsledkem podnikatelských aktivit je skutečnost, že zisk z těchto aktivit je určen k financování daňových povinností DPO, na které podle současné legislativy není možné poskytnout dotaci z rozpočtu Statutárního města Ostravy. Například - městskou dotací jsou sice kryty i výdaje na zaměstnancké výhody (rehabilitace, závodní stravování atp.), nicméně některá



Tatra T 400/IIIB dosluhoval jako zahradní domek



Po příjezdu na 4. halu

zaměstnanecská zvýhodnění nejsou pro společnost daňově účinná. To neznamená nic jiného, než že z nich DPO bude muset v budoucnosti zaplatit daň z příjmu, takzvanou odloženou daň. Tato daň, na kterou naši společnost nemůže být poskytnuta dotace, bude zaplacená ze zisků z podnikatelských aktivit.

V letošním roce se plánuje montáž dalších 30 trolejbusů a prověřují se další možnosti využití montážních kapacit (spolupráce při kompletaci autobusů, popřípadě spolupráce při montáži trolejbusů dalších výrobců).



Renovace zahájena

Od počátku roku pokračují práce na zakázce pro Tallin dalšími 7 ks ST12AC. První je těsně před expedicí (expedováno bude v den redakční uzávěrky), druhý se oživuje a karoserie pro stavbu třetího vozidla bude dodána v průběhu tohoto (sedmého) týdne. Tento měsíc zároveň očekáváme dodávku karoserií pro stavbu 1 ks ST12AC Gdynia a 1 ks ST12AC Lublin.

Vedení společnosti rozhodlo o rekonstrukci historického trolejbusu Tatra

T 400. Podnikové radě změn bylo navrženo zařazení této aktivity mezi registrované projekty. Po první schůzce realizačního týmu konané 5. 12. 2007 bylo rozhodnuto o zahájení



Postup oprav karoserie historické Tatra T 400

rekonstrukce vozidla, která probíhá souběžně v několika oblastech: podvozky, karoserie, sběrače, dveře, interiér, elektrovýzbroj. Níže jsou uvedeny některé zjištěné údaje o historii vozu a přiložené snímky dokumentují postupnou přeměnu od tzv. „nálezového“ stavu po současný stav rozpracovanosti.

Ing. Pavel Vojáček, Miroslav Švidrnoch

Výrobní číslo	145 380 (naše = ostravská ev. č. 24 měla výr. č. 145 352)
Serie	T 400/IIIB
Rok výroby	1954
Vyřazen z provozu	20. 6. 1967 (po ujetí přibližně 651 000 km)
Datum účetního vyřazení a prodeje	30. 9. 1967 (ex Praha 441)
Vůz odprodán	SBD Aero Letňany.
Místo nálezu	Uhřetěves

Klimkovická „lokalka“

Motto:

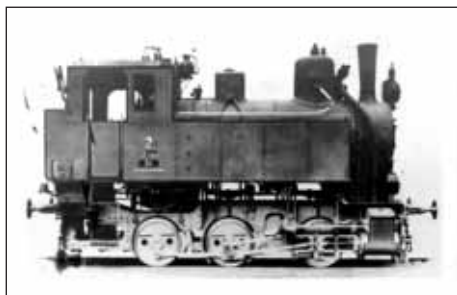
Tuto jízdu jsem měla ráda. Nikdy mi nepřestala být novou a trochu paradoxní ta tramvaj uprostřed širých polí, lesíků, mezi samotami a vesnicemi.

Před lety jezdil tudy vláček, který je už vžitou součástí malých městeček a venkovského kraje. Jezdil jen asi třikrát denně, tuze rád by se byl dal vystrkat do každého svahu a supěl úpěnlivě, jako všechny takové vláčky.

Potom byla trať zelektrisována a každých čtyřicet minut přijížděl k nám krásný veliký vůz s veselým zvoněním a sršícím chvostem rozpusťilých jisker na drátech.

Jarmila Glazarová – Roky v kruhu

Na Nový rok 2008 uplynulo již 30 let od zastavení provozu na tramvajové trati Svinov – Klimkovice. Nahlédněme tedy do historie tohoto dopravního spojení.



Obě parní lokomotivy vyrobila lokomotivka Státních drah ve Vídni (StEG) v roce 1911. Po elektrizaci byly prodány do vlečkové dopravy.



Osobní vozy vyrobila Královopolská strojírna v Brně v roce 1912. Po elektrizaci byly prodány Slezským zemským drahám.

Jednalo se o svépomocnou normálně rozchodnou místní dráhu postavenou bez finanční podpory státu a jen s částečným příspěvím země Slezské. Na financování se podílely for-



Motorový vůz č. 31 z roku 1927 na lince č. 12 v Klimkovicích v druhé polovině 60. let.



Souprava linky 6X před klimkovickou výpravnou ve Svinově 29. prosince 1977.

mu úpisů obce Klimkovice, Polanka a Svinov, ale také množství obyvatel těchto obcí. Finanční podíl drobných akcionářů tvořil zhruba dvě třetiny kapitálu nutného pro výstavbu dráhy. Politická pochůzka stavby proběhla na sklonku roku 1908, vlastní stavba



Zastávka Svinov mlýn se nacházela v těsném sousedství železniční trati Přerov – Bohumín.

byla zahájena o dva roky později a technicko-policejní zkouška dokončené trati proběhla 22. 11. 1911. Pravidelný provoz byl slavnostně zahájen 8. 12. 1911. Trať měla stavební délku 7,533 km a největší stoupání 18 ‰. Vedle stanic Svinov-nádraží a Klimkovice ve Slezsku se na trati nacházela zastávka Svinov-obec a zastávka nákladíště Horní Polanka.

Vozidlový park tvořily dvě tendrové tříspřežní parní lokomotivy, dva kombinované osobní vozy II. a III. třídy, tři osobní vozy III. třídy, jeden služební vůz s poštovním oddílem, čtyři nákladní vozy různých řad a dva pomocné vozy.



Křižování motorových vozů ve výhybně Svinov obec.

Vedení provozu místní dráhy si vynutila za vstup do svého přednádražního prostoru ve Svinově v té době již státní Severní dráha. Ačkoliv provoz na trati utěšeně vzrůstal, vysoké poplatky za vedení provozu a neposkytnutí očekávané státní subvence pro neschválení nového zákona o místních drahách se projevovalo na celkovém hospodaření dráhy. Pro



Pohled na kolejiště stanice Klimkovice v posledním provozním období.



Zahajovací souprava elektrického provozu se slavnostními hosty v Klimkovicích 16. května 1926.



Poslední nákladní vlak v historii ostravské městské dopravy ve Svinově 31. ledna 1972.

narůstající schodek v hospodaření se proto Klimkovice jako majoritní akcionář snaží od počátku dvacátých let dráhu prodat. Koncem roku 1925 dochází k dohodě o koupi se Spo-



Motorový vůz č. 46 před nádražní budovou v Klimkovicích na Silvestra roku 1977.

lečností moravských místních drah /SMMĐ/, která provozovala tramvajovou dopravu na moravsko-ostavské místní dráze a jejímž většinovým vlastníkem bylo město Moravská Ostrava. Ta se rozhodla klimkovickou trať propojit se svou sítí a elektrizovat. Vedle elektrizace byla na trati postavena nová výhybna Svinov-obec a zřízeny zastávky Svinov mlýn, Janová a Václavovice. Technicko-policejní zkouška elektrického provozu proběhla 12. 5. 1926 a o čtyři dny později byl zahájen pravidelný elektrický provoz z Těšínské ulice v Mor. Ostravě do Klimkovic. Napájení trati zajišťovala měnřrna Nová Ves samostatným vedením připojeným k troleji ve stanici Svinov-nádraží, trolej zavěšená na dřevěných sloupech a ocelových výložnicích byla do km



Výzdobený motorový vůz č. 46 s vlečným č. 181 ve výhybně Horní Polanka 31. prosince 1977.

4,4 dvojitá, dále do konce trati jednoduchá. Pro zajištění provozu si SMMĐ pořídila nové motorové vozy č. 28–33 s prodlouženými plošinami, které byly zařazeny postupně do provozu v letech 1926–27.

Po záboru v roce 1938 se trať ocitla v Sudetech, provoz byl řízen podle německých předpisů a bylo vedeno samostatné účetnictví. V německém přehledu drah s elektrickým provozem a osobní dopravou ze srpna 1941 je vy-

kazována délka trati 8,410 km (nárůst o úsek od Svinova-nádraží po hraniční most přes Odru), 3 motorové, 3 vlečné vozy a 1 elektrická lokomotiva. Průběžný provoz do Ostravy trval až na dočasná přerušeni ve válečném a poválečném období až do 1953, kdy byla linka z Klimkovic definitivně ukončena ve Svinově a cestující museli přestupovat. Po celou dobu od zahájení provozu až do roku 1972 byla na trati udržována také nákladní doprava. Právě na klimkovickou trať vyjel



Těžká nehoda motorového vozu č. 40 s nákladním autem na přejezdu před výhybnou Svinov obec 9. ledna 1974.

31. 1. 1972 poslední nákladní vlak DPMO a ukončil tak historii tohoto druhu dopravy na ostravských tramvajových tratích.



Zastávka Václavovice se nacházela v km 6,940 před křižením s okresní silnicí.

Nová koncepce MHD uplatňovaná v Ostravě od 60. let minulého století perspektivně nepočítala (až na trať Poruba – Budišovice) s málo kapacitními jednokolejnými tratěmi vedoucími mimo obvod města. Docházelo k za-



Ocelový most přes Porubku ve Svinově o světlosti 12,0 m byl největším mostním objektem dráhy. Do dnešních dnů plní funkci lávky pro pěší.

nedbávání jejich údržby, vozový park nebyl obnovován a byly postupně rušeny. K zastavení provozu na trati Svinov – Klimkovice přispěla i postupující výstavba nově trasované dnešní Opavské ulice, která neřešila propojení trati, ani celého přednádražního prostoru, na tramvajovou síť. Osud dráhy se naplnil 1. 1. 1978, kdy v 3.32 hod. odjela z Klimkovic do Svinova poslední tramvaj a její přepravní úkoly převzaly autobusové linky.



Pod opuštěným tělesem trati v Horní Polance se dodnes nachází tento klenutý podjezd.

V současné době trasování místní dráhy připomíná místy ještě patrné vegetací zarostlé zemní těleso, zbytky umělých staveb, přístavba bývalé výtopy s vodárnou a rekonstruovaná nádražní budova v Klimkovicích. Ve Svinově



Jediným připomenutím vozidel z éry parního provozu je vozová skříň tohoto služebního vozu s poštovním oddílem řady DF, která slouží jako chata poblíž zastávky linky č. 5 Horní Lhota.

v prostoru nově vybudované dálnice D 47 není trasa patrná již vůbec. Na závěr si položíme otázku, zda změna charakteru dráhy z železničního na tramvajový paradoxně nepřispěla k jejímu zrušení, když obdobně koncipované místní dráhy, například do Bílovice a Fulneku, fungují dodnes.

Jiří Boháček

Kolegové řidiči MHD

Asi bych těžko hledal vhodnější prostor pro ohlednutí za loňským rokem, než první letošní číslo podnikového Zpravodaje. Využívám tedy této příležitosti a dovoluji si podělit se s vámi o své vidění uplynulého období.

Pro nikoho zřejmě nebude žádnou novinkou, že většina roku 2007 byla poznamenána nedostatečným počtem řidičů MHD, a to zejména řidičů autobusů. Mnohokrát byly vyjmenovány také příčiny tohoto nežádoucího stavu. Často byl skloňován rostoucí počet lákavých pracovních příležitostí v soukromých stavebních firmách nebo u nákladních dopravců, jejichž momentálnímu rychlému rozvoji nahrává především čerpáním fondů Evropské unie. Opakovaně byl řešen celorepublikový problém s klesajícím počtem řidičů s oprávněním pro skupinu „D“ na trhu práce, související se zkrácením a následným úplným zrušením základní vojenské služby, jakožto zdroje řidičů s tzv. „předvojenskými řidičáky“.

Přes všechny tyto objektivní překážky byla naše společnost schopna, s výjimkou několikátýdenního období o letních prázdninách, zajistit plnou vypravenost autobusů a splnit tak svůj závazek veřejné dopravní služby vůči městu, kraji a přílehlým obcím. Dosažení tohoto výsledku by v žádném případě nebylo možné nejen bez řady opatření přijatých ze strany vedení společnosti, ale také bez maximálního pracovního nasazení většiny řidičů autobusů, z nichž někteří se ve své praco-

vitosti dostali až na samotný limit zákonem dovolené přesčasové práce.

K překonání problémů s nedostatkem řidičů autobusů přispěli podstatným způsobem také řidiči tramvají, kteří si ve svém osobním volnu rozšířili řidičské oprávnění o řízení autobusu a v období největší krize usedli bez rozpaků namísto do tramvají za volanty. K dnešnímu dni má platné oprávnění pro řízení tramvaje a současně autobusu více než dvacet řidičů. Hlavní přidanou hodnotou těchto univerzálních řidičů není pouze „hašení požárů“ v autobusové dopravě. S jejich aktivním zapojením je možné elegantně řešit také běžné provozní stavy, například zajištění náhradní autobusové dopravy během četných výluk na tramvajových tratích v letním období. Zajišťování náhradní autobusové dopravy při výlukách vlastní trakce dnes již příkladně zvládají řidiči trolejbusů. Dokladem je srpnová rozsáhlá trolejbusová výluka vyvolaná pokračujícími stavebními pracemi na ulici Českobratrské. S výjimkou několika provozních nedostatků, které lze při takovéto zásadní uzavěře očekávat, proběhla výluka standardním způsobem a bez většího příspěví autobusových středisek.

Jednoduchý bohužel nebyl ani závěr loňského roku. Nemocnost řidičů, postupně narůstající již od letních prázdnin, překročila na tramvajových střediscích v měsíci prosinci v průměru 20 %. Pro lepší představu řekněme, že neschopenku měl každý pátý řidič.

Také tento kritický stav se však podařilo překonat s minimálními provozními problémy s přispěním zbylých práce schopných řidičů a dále také řidičů brigádníků z řad dělníků a TH zaměstnanců naší společnosti.

Uplynulý rok 2007, ačkoliv byl vzhledem k výše popsaným obtížím mimořádně náročný, jsme uzavřeli, myslím, radostně vyplacením odměny pro řidiče MHD ve výši 2 miliony korun. Odměna byla jednotlivcům vyplacena diferencovaně podle celkového pracovního úsilí v průběhu roku. Věřím, že ti nejpracovitější byli spokojeni. Ocenění dobře odvedené práce však nemusí mít nutně jen podobu finanční odměny. Slušností je také za zvýšené pracovní úsilí poděkovat, což bych rád toto cestou učinil. Zasloužené uznání náleží zejména těm řidičům autobusů, trolejbusů a tramvají, kteří svým nasazením nejvíce přispěli k zajištění provozu MHD ve ztížených podmínkách loňského roku a umožnili tak k udržení dobrého jména naší společnosti.



Aleš Hladký

Referát technické přípravy výroby (TPV)

Představujeme Vám poměrně mladé pracoviště, které vzniklo v roce 2005. V rámci odboru Kolejová vozidla bylo vytvořeno pracovní místo tech-



Zakázka pro Sofii

nologa, který se staral o montáž trakčních motorů a montáž skeletů autobusů Solaris. Jeho hlavní pracovní náplní byla správa technické dokumentace, zajištění veškerého materiálu k montáži a kooperačních prací. Před vznikem TPV zajišťovali tyto práce mistři, což je neúměrně zaměstnávalo a odvádělo od jejich povinností. Vznikaly pak problémy, které montáž prodlužovaly a prodražovaly. Protože se po krátké době pracoviště osvědčilo, začalo se postupně rozšiřovat, převzalo další projekty, týkající se především montáže tramvají. V současné době čítá 4 členy. V roce 2007 byl z TPV vytvořen referát a přesunut pod útvar Opravna kolejových vozidel. Pracovní náplň se rozšířila i o provádění cenové kalkulace a zá-

věrečná vyhodnocování zakázek. Každý pracovník TPV má na starost své zakázky, kterým se věnuje od začátku (cenová kalkulace) do konce (vyhodnocení zakázky). Na tomto místě je vhodné připomenout, že ne vždy provedení cenové kalkulace vede k realizaci zakázky. Na základě cenové nabídky probíhá jednání se zadavatelem zakázky a ne vždy se nám podaří tender vyhrát, záleží vždy na konkrétních podmínkách zadavatele a v neposlední řadě konečného odběratele.

Od doby své existence už TPV zpracovala modernizace T3 pro Olomouc, Liberec, velké prohlídky pro Plzeň, montáže Trií pro USA a Olomouc, montáž Várií, modernizace podvozků, montáž tramvajových a trolejbusových motorů a další. Nyní TPV připravuje a zajišťuje montáž nového obousměrného tramvajového vozidla Vario LF3/2, předělavku ostravských vozů T3 na Vario LF, montáž trakčních tramvajových a trolejbusových motorů TAM a první velkou prohlídku naší tramvaje Škoda LTM 10.08 Astra v DPO.

Ve spolupráci s oddělením Materiálového zásobování jsme připravili tzv. rezervaci materiálu. Jedná se o možnost rezervovat si na danou zakázku, ať už se jedná o montáže nebo údržbu materiálu, který je

skladem a odfasovat ho až v okamžiku potřeby. Hlavní přínos spočívá v tom, že po celou dobu kdy je materiál rezervován, nemůže být odebrán na jinou zakázku. Nevznikne pak nemilé překvapení, že v okamžiku fasování zjistíte, že vámi objednaný díl už není skladem, protože ho stihl odebrat kolega na jinou zakázku.

Chystá se také nová pracovní náplň práce TPV a tou je přejímání zakázek a oprav dílů do Ústředních dílen z ostatních provozoven. Bude zavedena evidence těchto zakázek, což by mělo zabezpečit montáž a opravu dílů v požadovaném termínu a jednoznačné předání zadavateli. Práce TPV přispívá ke zkvalitnění služeb poskytovaných Ústředními dílnami.

Ing. Petr David



Zakázka pro Seattle

Pochvaly

- Spokojená cestující zaslala pochvalu na dispečera pana Jiřího Karmana, který pozdržel tramvajovou linku č. 5 a umožnil tak přestup cestujícím.
- Poděkování a uznání zaměstnancům naší společnosti za vstřícnost, péči a bezchybnou koordinaci při zajišťování dopravy v rámci exkurze u příležitosti 4. mezinárodního bienále Industriální stopy
- Spokojenost s vystupováním a poděkování za lidský přístup vyslovila ve svém dopise spokojená zákaznice zaměstnankyni Řízení příjmů paní Růženě Ondřejové
- Poděkování za poskytnutou pomoc obdržel řidič autobusu střediska Doprava autobusy Poruba, pan Pavel Šlusarčík, když pomohl ochotně pisateli opravit závadu na osobním automobilu
- Za profesionální výkon služby došla pochvala na řidiče autobusu pana Petra Syrovátku střediska Doprava autobusy Poruba, pana Tomáše Urbana střediska Doprava autobusy Hraneční
- Pochvalu s vyjádřením díky za navrácení zapomenutého notebooku v trolejbusu obdržel řidič Jiří Hudák.
- Zaměstnanec přepravní kontroly pan Karel Michel dostal pochvalu za pomoc při zadržení celostátně hledané osoby
- Pochvala byla vyslovena řidiči autobusu střediska Doprava autobusy Hranečník panu Janu Marjovi za včasnou reakci a uhašení požáru motoru autobusu
- Poděkování obdrželi zaměstnanci Dopravního podniku Ostrava a.s.u příležitosti otevření prvního úseku nové dálnice, za výbornou organizaci dopravy a prezentační jízdu po dálnici a zpět
- Za navrácení peněženky s osobními doklady a finanční hotovostí obdržel pochvalu řidiči trolejbusu pan René Kaleja
- Poděkování a pochvalu za vyčkání na doběhajícího cestujícího obdržel řidič střediska Doprava autobusy Hranečník pan František Pelderl a řidič tramvaje střediska Doprava tramvaje Ostrava pan Petr Stanovský
- Zaměstnanec přepravní kontroly pan Jiří Šafránek obdržel pochvalu za svůj způsob jednání a příjemné vystupování při výkonu služby
- Řidička autobusu střediska Doprava autobusy Poruba paní Anna Demczaková dostala pochvalu za svůj profesionální výkon služby a bezchybnou techniku jízdy
- Za nalezení a navrácení mobilního telefonu obdržel poděkování a pochvalu řidič tramvaje střediska Doprava tramvaje Poruba pan Radim Touš
- Za profesionální výkon služby a vstřícné jednání bylo poděkováno řidiči trolejbusu panu Danielu Pokornému



Seriál o vydaných pohlednicích historických vozidel

Trolejbusy Tatra T 400/III A a Škoda 8 Tr patřily k nosným typům ostravské trolejbusové dopravy v 50. a 60. letech minulého století. „Tatrovka“ č. 19 byla dodána do Ostravy v roce 1953 a po svém vyřazení v roce 1972 byla předána Technickému muzeu v Brně. Do svého mateřského města se dostala krátce v roce 2002 při oslavách 50. výročí trolejbusové dopravy. Souprava „osmičky“ č. 29 z roku 1958 a přívěsu Karosa B 40 č. 141 ve sbírce historických vozidel DPO demonstruje cestu zvyšování kapacity trolejbusové dopravy. V Ostravě jezdily přívěsy za trolejbusy jen krátce na začátku 60. let minulého století.