



VÝROČNÍ ZPRÁVA

2019

**První
bezpapíroVA
MHD**

OSTRAVA!!!



I. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE


Obchodní firma:	Dopravní podnik Ostrava a.s.
Sídlo:	Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
IČ:	61974757
DIČ:	CZ61974757
Základní kapitál:	3 376 764 850 Kč
Zakladatel:	Statutární město Ostrava
Osoby podílející se na základním kapitálu:	Statutární město Ostrava 100 %
Obchodní rejstřík:	Dopravní podnik Ostrava a.s. byl zapsán do obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1104, dne 19. 10. 1995
Rozhodující předmět činnosti:	provozování městské hromadné dopravy

Dopravní podnik Ostrava a.s. vykazuje k 31. prosinci 2019 100% majetkovou účast v dceřiné společnosti EKOVA ELECTRIC a.s.

Základní kapitál společnosti je tvořen padesáti kmenovými akciemi na jméno v listinné podobě ve jmenovité hodnotě 10 mil. Kč, tj. v celkové částce 500 mil. Kč. Ocenění je provedeno na bázi pořizovací ceny.

Poznámka: Dopravní podnik Ostrava a.s. je v této výroční zprávě uveden také jako „společnost“ nebo „DPO“.

II. ÚVODNÍ SLOVO PŘEDSEDY PŘEDSTAVENSTVA



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

Už také víme, že jsou to emoce, které hrají v městské hromadné dopravě nejdůležitější roli. Pokud se totiž naši cestující necítí v MHD bezpečně a komfortně a nepůsobíme-li na ně spolehlivě, budou mít vždy tendenci tento způsob dopravy vyměnit za jiný. Naším cílem je, aby všechny tři emocionální brány, kterými musí náš zákazník „projít“ při používání naší MHD, byly na té nejvyšší úrovni. První branou je informační nástroj pro rozhodnutí, že ke své přepravní potřebě využijí MHD. Druhou branou je místo, kde čekají a posléze nastupují do dopravního prostředku,

tedy zastávky, které by měly odpovídat očekáváním cestujících. A třetí emocionální branou je samotné vozidlo s jeho řidičem, který má na celkový dojem cestujícího z jízdy rozhodně nemalý vliv.

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

Ing. Daniel Morys, MBA
*generální ředitel
a předseda představenstva společnosti*

III. ÚVODNÍ SLOVO PŘEDSEDY DOZORČÍ RADY

Nová dozorčí rada v roce 2019 pokračovala v trendech započatých svými předchůdci. Myslím, že je nepřehlédnutelná, a to nejen z pohledu statutárního orgánu společnosti, ale i orientace managementu Dopravního podniku Ostrava na inovace v poskytovaných službách. Týká se to celé řady oblastí. Z mého pohledu se nejvýznamnější změny v uplynulém roce odehrály v oblasti modernizace vozového parku a odbavování cestujících. Zaznamenáníhodná je také snaha vedení společnosti o zavádění novinek v doprovodných službách samotného procesu přepravy, jako je vyvíjení mobilních aplikací nebo zpřístupnění internetového připojení ve vozidlech a na zastávkách.

Dodávky nových vozidel, z nichž je nejviditelnější generační obměna vozového parku tramvají dodáním 40 nových tramvají Stadler, přinášejí cestujícím nové prvky zpříjemňující cestování, a to je z hlediska potřeby udržení poptávky velmi důležité. Společně s ukončením prodeje papírových jízdenek v závěru roku a elektronizací

informačních kanálů představují uvedené změny asi nejvýraznějším způsobem modernizační trend firmy.

Z pohledu dozorčí rady společnosti je velmi významnou událostí také podpis kolektivní smlouvy na čtyřleté období, což vytváří předpoklady pro klidný rozvoj dopravního podniku v následujících letech. Tato dohoda zaměstnavatele se zaměstnaneckými odborovými organizacemi ukazuje na funkční spolupráci a komunikaci.

Role dozorčí rady společnosti je také dohlížet na hospodárnost a efektivnost kroků managementu a potažmo z tohoto pohledu na jeho rozhodování. V průběhu loňského roku se dozorčí rada vyjadřovala k celé řadě záležitostí, aktivně se podílela na činnosti v komisích pro výběrová řízení, v rámci svých kompetencí kooperovala na nejdůležitějších rozhodnutích vedení firmy a prováděla namátkové kontroly nejdůležitějších dokladů.

Rád bych zde poděkoval členům dozorčí rady, představenstvu společnosti a také všem zaměstnancům za jejich příspěvek k dobrým hospodářským výsledkům a práci, kterou vykonávají pro rozvoj a kvalitně prováděnou službu cestujícím veřejnosti.

Ing. Vladimír Cigánek
předseda dozorčí rady

IV. SLOŽENÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI A ZMĚNY V PRŮBĚHU ROKU 2019

Představenstvo společnosti a změny v průběhu roku 2019

Ing. Daniel Morys, MBA	od 16. 9. 2016 - dosud	předseda představenstva
Ing. Roman Šula, MBA	od 26. 9. 2017 - dosud	místopředseda představenstva
Ing. Martin Chovanec	od 1. 4. 2017 - dosud	člen představenstva
Ing. Aleš Hladký	od 5. 9. 2017 - dosud	člen představenstva
Bc. Michal Otava	od 1. 4. 2018 - dosud	člen představenstva

Dozorčí rada a změny v průběhu roku 2019

Mgr. Jan Kovács, Ph.D.	od 17. 2. 2016 do 23. 4. 2019	předseda dozorčí rady
Ing. Vladimír Cigánek	od 25. 4. 2019 - dosud	předseda dozorčí rady
Ing. František Vašík	od 17. 2. 2016 do 23. 4. 2019	místopředseda dozorčí rady
Ing. Karel Malík	od 25. 4. 2019 - dosud	místopředseda dozorčí rady
Ing. Vladimír Kulil, Ph.D.	od 17. 2. 2016 do 23. 4. 2019	člen dozorčí rady
JUDr. Lukáš Semerák	od 17. 2. 2016 do 23. 4. 2019	člen dozorčí rady
Ing. Bohdan Troják	od 17. 2. 2016 do 23. 4. 2019	člen dozorčí rady
Ing. Kamil Bednář	od 14. 9. 2016 do 23. 4. 2019	člen dozorčí rady
Ivo Protivínský	od 15. 10. 2018 - dosud	člen dozorčí rady
Ladislav Fister	od 15. 10. 2018 - dosud	člen dozorčí rady
Martin Chleboun	od 15. 10. 2018 - dosud	člen dozorčí rady
Ing. František Vašík	od 24. 4. 2019 - dosud	člen dozorčí rady
doc. Ing. Iveta Vozňáková, Ph.D.	od 24. 4. 2019 - dosud	člen dozorčí rady
Ing. Ivo Gondek	od 24. 4. 2019 - dosud	člen dozorčí rady
Ing. Petr Kopečný	od 24. 4. 2019 - dosud	člen dozorčí rady

Výbor pro audit a změny v průběhu roku 2019

Ing. Alena Čechová	od 12. 12. 2019 - dosud	předseda výboru pro audit
Mgr. Jan Kovács, Ph.D.	od 6. 3. 2018 - dosud	člen výboru pro audit
Ing. Vladimír Kulil, Ph.D.	od 6. 3. 2018 - dosud	člen výboru pro audit

V. ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SPOLEČNOSTI

Přehled změn v roce 2019

Úsek dopravní

- zrušení oddělení dopravní projektování (s účinností od 1. 9. 2019),
- zřízení odboru dopravní plánování (s účinností od 1. 9. 2019),
- zřízení oddělení dopravní inženýrství a oddělení jízdni řady (v přímé podřízenosti odboru dopravní plánování, s účinností od 1. 9. 2019).

Úsek generálního ředitele

- zřízení oddělení náboru (s účinností od 1. 1. 2019),
- zřízení oddělení datové strategie a analýz (s účinností od 1. 9. 2019).

Úsek technický a investiční

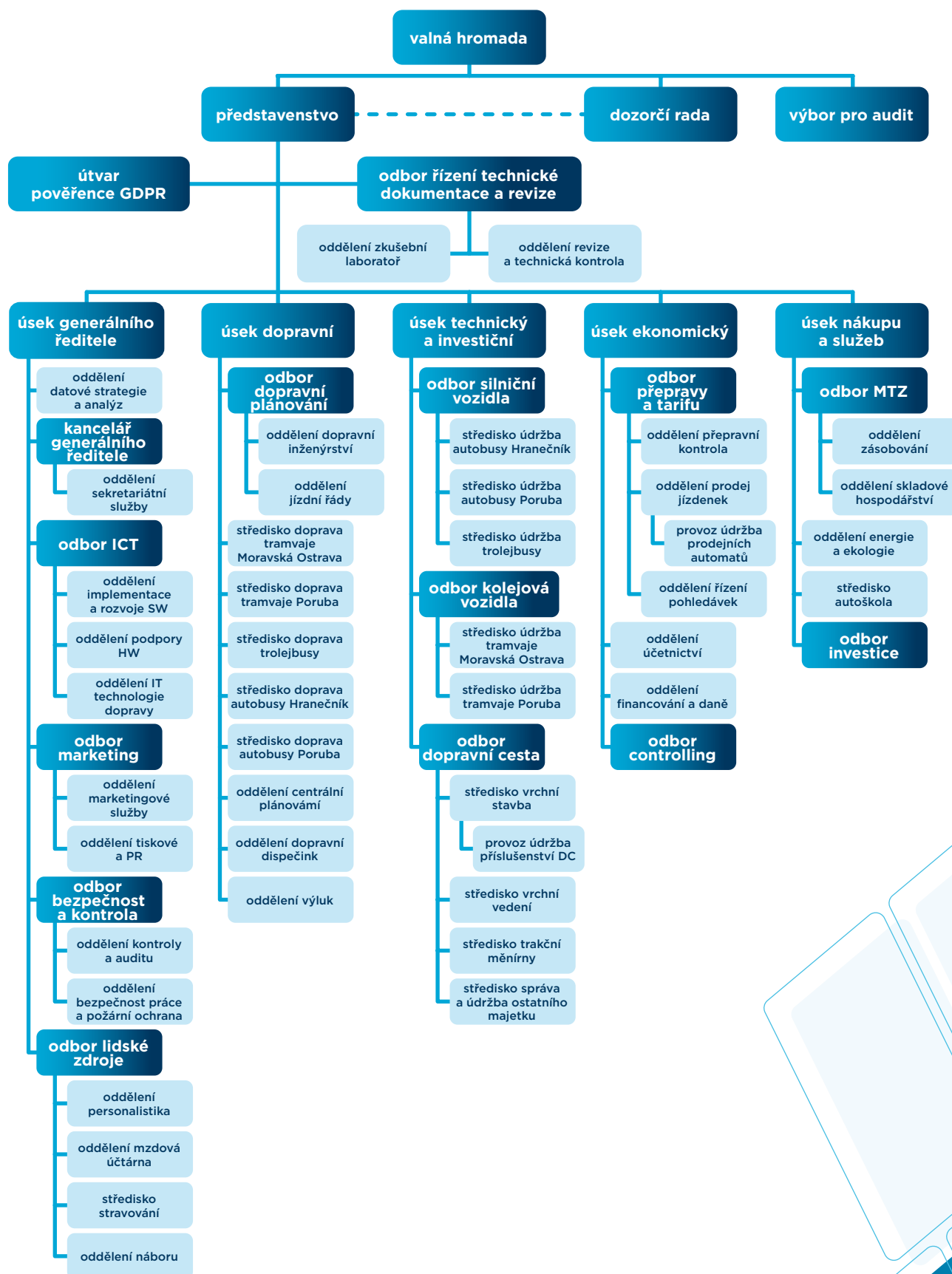
- zrušení odboru investice, včetně oddělení realizace a příprava investic (s účinností od 1. 9. 2019).

Úsek nákupu a služeb

- zřízení odboru investic (přesun z úseku technického a investičního, s účinností od 1. 9. 2019).



Schéma organizační struktury společnosti



VI. ZPRÁVA O PODNIKATELSKÉ ČINNOSTI SPOLEČNOSTI A STAVU JEJÍHO MAJETKU

Významné události v roce 2019

Z pohledu cestujícího bylo v oblasti veřejné dopravy v Ostravě pravděpodobně nejzřetelnější úspěšné dokončení obnovy středněkapacitních tramvají dodávkou posledních 14 tramvají Stadler nOVA. Prioritní nasazování kompletní série čtyřiceti těchto vozidel do provozu podvědomě posiluje pohled na naši společnost jako na moderního dopravce, a to nejen u cestujících, ale i obyvatel a návštěvníků města. Abychom si tento pozitivní pohled dlouhodobě udrželi, pracovali jsme v průběhu roku, společně s vysoutěženým dodavatelem, společností Škoda Transportation, na přípravě dodávek pro další etapu obnovy vozového parku tramvají. Ta by měla být zahájena v roce 2021. V rámci této přípravy se nám podařilo projednat a stabilizovat konstrukční i vizuální design dalších nových tramvají, jehož podoba nás opravňuje k přesvědčení, že nastolený směr moderního městského dopravce udržíme i v následujících letech.

Dokončení dodávek z předchozího roku se netýkalo jen tramvají, ale i autobusů. V první polovině roku jsme uvedli do provozu posledních 16 dvanáctimetrových autobusů Solaris z dříve uzavřeného kontraktu. Dokončena byla i kompletní obnova flotily minibusů, kde jsme dodávkou čtyř nových vozů dosáhli plné ekologizace této kategorie vozidel. V roce 2020 již budou na linky minibusů vypravovány výhradně vozy s pohonem CNG nebo elektropohonem. Splnění tohoto cíle je o to cennější, neboť jsme se v průběhu roku museli vypořádat s mimořádnou událostí, a to požárem vozidel v areálu autobusy Hranečník. Ten totiž, mimo jiné, vedl k likvidaci dvou nových minielektrobusů. Požárem zničené vozy se nám ještě do konce roku podařilo nejen nahradit, ale událost měla vliv i na zavedení dalších preventivních úprav elektrobusů doplněním zhášecích zařízení.

Nástroje ke zvýšení kvality přepravy však nespočívají jen v kvalitě techniky, ale i v péči o vozidla. Zde lze považovat za významné nejen uzavření nových dodavatelských smluv zahrnujících modifikovaný rozsah úklidu interiérů vozidel, ale také zprovoznění nových technologií myček na střediscích trolejbusy a tramvaje Ostrava.

Pomineme-li kvalitu dopravních prostředků, pak dalším z faktorů, podle kterého cestující hodnotí úroveň našich služeb, je kvalita naší

infrastruktury. V dlouhodobě nastaveném procesu směřujícím k maximálnímu rozšiřování bezbariérovosti a zajištění komfortu na zastávkách jsme i v roce 2019 dosáhli progresu prostřednictvím realizací konkrétních akcí. Nejnákladnější byla revitalizace nástupišť na přestupním uzlu Dubina, kde jsme celkovým zastřešením a osazením svislých stěn na nástupní tramvajové a obou autobusových nástupištích dosáhli zvýšení komfortu cestujících přestupujících na tomto uzlu mezi příměstskými autobusy a tramvajemi. Další, modernizací dotčená, byla tramvajová zastávka Hotelový dům Hlubina. Její zastřešení a nástupiště prošlo rekonstrukcí, která bude pokračovat rekonstrukcí navazujících podchodů městského obvodu Ostrava-Jih. Zcela nové úrovně, bezbariérového výstupu z tramvaje, jsme dosáhli realizací stavby pojižděného zastávkového mysu (tzv. zastávka vídeňského typu) na místě původního výstupu do vozovky u výstupní zastávky Zábřeh.

Prvním reálným krokem v rámci zahájeného projektu „Zvyšování rychlosti na tramvajových tratích“, který cestující v budoucnu zaznamenají v podobě zkracování cestovních časů, je zprovoznění první tramvajové výhybky s vyšší návrhovou rychlostí u zastávky Josefa Kotase. Nové řízení a konstrukce výhybky umožňuje průjezd rychlostí 30–40 km/h, což je v porovnání s dosavadní rychlostí 10–15 km/h výrazný rozdíl.

Ve výčtu významných staveb nesmíme opomenout pokračující rekonstrukci mostů na ul. Výškovické, kde se původní umístění tramvajové tratě ze snesených silničních mostů přesouvá na nově budované samostatné tramvajové mosty, jejichž nosná konstrukce byla založena již v roce 2019. Celková délka sítě tramvajových tratí se snížila trvalým odstavením tramvajové smyčky Výstaviště, v jejímž prostoru brzy vyrostе nová fakulta umění Ostravské univerzity. Výhledově však očekáváme, že kapacita zrušené smyčky bude nahrazena stavbou nové smyčky.

Kromě infrastruktury sloužící k přepravě cestujících jsme v roce 2019 uskutečnili kroky a rozhodnutí i ve vztahu k nemovitému majetku, který slouží servisním činnostem společnosti. Nejdůležitější rozhodnutí se váže k pořízení nové nemovitosti a pozemku v technickém areálu na ul. Vítkovické. Nové prostory ve strategickém umístění v centru města plánujeme využít



zejména k rozvoji nepřetržitého operativního řízení dopravy a dále k rozvoji útvarů bezpečnosti a informačních systémů, čímž získáme možnost posunout související procesy na vyšší úroveň.

Jak již bylo zmíněno, v září 2019 byl v souvislosti s plánovanou výstavbou univerzitního kampusu na ostravském výstavišti ukončen provoz přilehlého tramvajového obratiště. Toto opatření si vyžádalo také trvalé změny organizace dopravy na linkách číslo 6 a 10. Linka číslo 6 byla odkloněna na zastávku Plynárny s otáčením přes vozovnu Moravská Ostrava a linka číslo 10 byla prodloužena všemi spoji na terminál Hranečnický. Dále byl v září zahájen provoz dlouho očekávané linky číslo 99, na níž byly nasazeny minibusy s pohonem na elektrické baterie. Vedení linky, které během přípravy prošlo řadou úprav, bylo nakonec odsouhlaseno v podobě „Hladnov – Františkov – Most M. Sýkory – Divadlo loutek – Karolina – Městská nemocnice – ÚAN – Karolina – Stodolní – Husův sad – Most M. Sýkory – Bazaly“ a zpět. Trasování přes Masarykovo náměstí se bohužel nepodařilo prosadit.

Výborné provozní výsledky parciálních trolejbusů (vozy s přídatnou trakční baterií, které jsou schopny jízdy bez trolejového vedení) umožnily další rozšíření trolejbusové linky číslo 101, náhradou za autobusovou linku číslo 29, přičemž od prosincových změn jízdních řádů již všechny autobusy na lince číslo 29 končí na terminálu Hranečnický.

Z pohledu výluk v provozu MHD a dalších omezení dopravy proběhl celý rok 2019 ve znamení rekonstrukce mostů na Výškovické ulici přes ulici Rudnou, která je plánována až do dubna 2020. Nejnáročnější část výlukové sezóny se odehrála v době letních prázdnin, kdy musel být nahrazen veškerý trolejbusový provoz autobusy, protože se časově překryly tři velké stavební akce, a to rekonstrukce silniční estakády Bazaly, oprava křižovatky Sokolská x Českobratrská a renovace pěší zóny na mostě Miloše Sýkory.

Významnými událostmi roku 2019 byly také v Ostravě konané společenské, kulturní a sportovní akce, jako například tradiční hudební festivaly

Colours of Ostrava, Beats for Love nebo Oldies festival, dále tradiční sportovní meeting Zlatá tretra a samozřejmě nespočet hokejových, fotbalových a jiných sportovních utkání konaných v areálu ostravské sportovní arény a městského stadionu. Všechny tyto akce pro nás znamenaly potřebu dopravního zajištění v podobě navýšení kapacit a vypravování posilových spojů.

Oproti očekávání se v roce 2019 bohužel nepodařilo zahájit provoz linky číslo 88, jejíž úlohou je zajištění přímého dopravního spojení mezi Dolními Vítkovicemi a zoologickou zahradou. Zpoždění nastalo v důsledku problémů s výběrem dodavatele dvoupodlažních autobusů, které v nízkoemisním nebo bezemisním provedení výrobci standardně nenabízejí. Nicméně problémy s dodáním vozidel se podařilo vyřešit a termín zahájení provozu linky byl předběžně stanoven na červenec 2020.

Výsledek hospodaření

Výnosy (v tis. Kč)

	2017	2018	2019
Kompenzace a provozní dotace	1 178 848	1 307 988	1 411 399
z toho: Statutární město Ostrava	1 155 196	1 276 584	1 403 149
krajský úřad	10 543	12 721	0
ostatní obce	12 769	14 320	0
úřad práce	162	18	0
ostatní	178	4 345	8 250
Tržby z MHD	434 807	428 625	441 371
Prodané zboží	3 394	3 010	3 327
Výroba (včetně nedokončené) a služby	56 898	55 866	56 315
Ostatní výnosy	131 043	155 725	156 401
Výnosy celkem	1 804 990	1 951 214	2 068 813

Náklady (v tis. Kč)

	2017	2018	2019
Spotřeba paliv a energií	198 279	214 178	192 362
Spotřeba materiálu (mimo paliva)	131 182	125 594	122 496
Prodané zboží	1 792	1 565	1 771
Osobní náklady	872 504	962 564	1 035 924
Odpisy dlouhodobého majetku	268 236	268 985	315 165
Opravy a služby včetně rezerv	170 589	198 399	234 163
Ostatní náklady	100 683	89 208	117 277
Náklady celkem	1 743 265	1 860 493	2 019 158

Výsledek hospodaření (v tis. Kč)

	2017	2018	2019
Výsledek hospodaření za účetní období	61 725	90 721	49 655

Za rok 2019 vykázal Dopravní podnik Ostrava a.s. **kladný výsledek hospodaření ve výši 49 655 tis. Kč**. Výsledek hospodaření před zdaněním dosáhl částky **62 800 tis. Kč**.



Tržby z MHD

Skladba celkových tržeb (v tis. Kč)

	2017	2018	2019
Dlouhodobé jízdenky	264 691	247 956	248 164
Krátkodobé jízdenky	170 116	180 669	193 207
Tržby MHD celkem	434 807	428 625	441 371

Počet prodaných jízdenek (v tis. ks)

	2017	2018	2019
Dlouhodobé jízdenky	528	459	428
24hodinové jízdenky	110	115	101
Krátkodobé jízdenky	11 019	11 866	12 207

Tržby z MHD za rok 2019 dosáhly celkové výše **441 371 tis. Kč**. Tento výsledek je v porovnání s rokem 2018 o 12 746 tis. Kč vyšší (index 102,97 %).

U uvedených dvou hlavních kategorií jízdného lze vnímat pokračující trend nárůstu tržeb z krátkodobého jízdného, zejména pod vlivem všech podkategorií elektronických způsobů odbavení, kde zcela dominují platby prostřednictvím bezkontaktních bankovních platebních karet (dále jen BPK), podíl 74,23 % ze všech elektronických způsobů odbavení. Tržby z prodeje jednotlivých elektronických jízdenek z BPK vzrostly o 26 542 tis. Kč (index 144,84 %), přičemž tyto tržby nepodléhají dělbě tržeb mezi dopravci zapojenými v integrovaném dopravním systému ODIS. Rok 2019 byl prvním rokem, ve kterém byly elektronické platby za krátkodobé jízdenky vyšší než platby z papírových jízdenek. Za rok 2019 byl tento podíl 58,34 % (rok 2018 byl 45,28 %). Během celého roku docházelo k masivnímu přechodu způsobu úhrady jízdného od papírových jízdenek k ostatním formám, přičemž v prosinci tvořily prodeje elektronických plateb za krátkodobé jízdenky již 79,3 %.

Z hlediska dlouhodobého jízdného lze vnímat jisté pozastavení propadu tržeb, respektive lze hovořit o vyrovnání úrovně tržeb roku 2018. Skutečné chování cestujících při nákupu tohoto jízdného je ale pro MHD perspektivní, protože cestující se ve značné míře přesouvají z nákupu dlouhodobých časových jízdenek s kratší platností (30denní a 90denní) k jízdenkám s delší dobou platnosti (180denní a 365denní). Cestující se stávají postupně loajálnějšími a pravidelnějšími zákazníky MHD.



Dopravní výkony a náklady MHD

	2017	2018	2019
Vozové kilometry MHD (v tis. km)	32 751	32 703	31 814
Tramvaje	13 291	13 306	12 103
Trolejbusy	2 866	3 128	2 885
Autobusy	16 594	16 269	16 826
Místové kilometry MHD (v tis. km)	3 353 975	3 348 643	3 336 729
Tramvaje	1 699 315	1 703 718	1 670 201
Trolejbusy	245 880	267 252	247 767
Autobusy	1 408 780	1 377 673	1 418 761
Náklad MHD na 1 vozový kilometr (v Kč)	47,74	51,89	57,03
Tramvaje	57,72	62,69	73,30
Trolejbusy	62,69	66,10	73,52
Autobusy	37,17	40,32	42,50
Náklad MHD na 100 místových kilometrech (v Kč)	46,62	50,68	54,38
Tramvaje	45,14	48,96	53,12
Trolejbusy	73,06	77,36	85,60
Autobusy	43,78	47,62	50,41
Náklady MHD (v tis. Kč)	1 563 562	1 696 931	1 814 448

Náklady MHD dosáhly výše **1 814 448 tis. Kč**, což představuje 89,86 % z celkového objemu nákladů společnosti. Výnosy z jízdného se podílejí na krytí nákladů MHD z 24,33 %.

Vybrané ukazatele dle trakcí

Tramvajová doprava	2017	2018	2019
Počet linek	17	17	17
Délka linek (v km)	230,3	230,3	229,8
Počet zastávek*	101	101	101
Počet vozidel	260	259	264
z toho nízkopodlažních	113	139	153
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	43,46	53,67	57,95
Počet řidičů	362	373	374
Ujeté vozkm (v tis. km)	13 291	13 306	12 103
Délka provozní sítě (v km)**	62,7	62,7	62,7
Oběžná rychlost (km/hod)	17,02	17,04	17,14

Trolejbusová doprava	2017	2018	2019
Počet linek	14	13	13
Délka linek (v km)	116,0	116,7	118,3
Počet zastávek*	64	69	71
Počet vozidel	65	70	68
z toho nízkopodlažních	58	70	68
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	89,23	100,0	100,0
Počet řidičů	145	148	149
Ujeté vozkm (v tis. km)	2 866	3 128	2 885
Délka provozní sítě (v km)**	33,6	39,1	40,2
Oběžná rychlost (km/hod)	14,34	14,27	14,31

Autobusová doprava	2017	2018	2019
Počet linek	53	57	59
Délka linek (v km)	667,8	710,1	721,2
Počet zastávek*	474	485	492
Počet vozidel	286	291	298
z toho nízkopodlažních	252	269	289
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	88,11	92,44	96,98
Počet řidičů	519	541	536
Ujeté vozkm (v tis. km)	16 594	16 269	16 826
Délka provozní sítě (v km)**	351,2	356,9	363,3
Oběžná rychlost (km/hod)	18,05	18,20	18,16

* Bez zastávek pro výlukový provoz.

** Neobsahuje úseky, které nejsou pojižděny s cestujícími.

Poznámka: Počet řidičů je uveden jako přepočtený stav od počátku roku.

Počet přepravených osob (v tis. osob)

	2017	2018	2019
Tramvaje	46 162	49 651	47 994
Trolejbusy	6 640	7 890	6 881
Autobusy	38 348	40 107	41 254
Celkem	91 150	97 648	96 129

Poznámka: Počty přepravených osob byly vypočteny v souladu s aktuálně platnou metodikou Ministerstva dopravy ČR.

Přepravní kontrola

V roce 2019 se podařilo přepravní kontrole úspěšně splnit všechny rozhodující plánované úkoly. Přepravní kontrola pokračovala v průběžném zkvalitňování kontrolní činnosti, a tím zlepšování přepravní a tarifní kázně cestujících. Na těchto výsledcích se nemalou měrou podíleli asistenti přepravy, jejichž počet se stabilizoval do plánované úrovně. Díky tomuto a preventivní činnosti, kterou vykonává, mohla přepravní kontrola přispět ke zkvalitnění komfortu a zvýšení bezpečnosti cestujících.

Bez platného jízdního dokladu bylo přepravními kontrolory v průběhu roku 2019 přistiženo celkem 42 638 cestujících. Z důvodu porušení přepravní a tarifní kázně došlo také k vyloučení z přepravy celkem 104 029 osob asistenty přepravy. Tento počet obsahuje i osoby vyloučené vícekrát během jedné cesty. Asistenty přepravy bylo zkontrolováno 49 000 spojů.

Oproti roku 2018 došlo k podstatnému snížení počtu cestujících bez platného jízdního dokladu. Hlavními důvody jsou lepší platební morálka cestujících a naplněný stav asistentů přepravy, jejichž činnost je směřována právě do oblastí se zvýšeným počtem cestujících bez platného jízdního dokladu. Výsledky, které byly dosaženy, se opírají hlavně o cílevědomou odbornou a psychologickou přípravou přepravních kontrolorů a asistentů přepravy, zaměřenou především na vystupování a komunikaci vůči cestujícím a způsobu řešení konfliktních situací.

K optimálnímu fungování a dalšímu zkvalitňování výkonů přepravní kontroly přispívá tradičně velmi dobrá spolupráce s Městskou policií Ostrava, Policií České republiky a Službou cizinecké policie České republiky, a to především při řešení konfliktních situací v průběhu přepravních kontrol, při ověřování totožnosti cestujících bez platného jízdního dokladu, účasti na speciálních a nočních kontrolních akcích. Jako vynikající je hodnocena zcela ojedinělá spolupráce příslušníků Městské policie Ostrava s asistenty přepravy, která probíhá přímo ve vozidlech MHD.

V roce 2019 došlo k nárůstu počtu případů vážného napadení přepravních kontrolorů s následnou pracovní neschopností. Jednalo se o 10 takto evidovaných případů a několik dalších napadení bez následné pracovní neschopnosti. Je to nejvíce za posledních pět let. Také v roce 2019 pokračovala ve spolupráci s Městskou policií Ostrava důkladná teoretická, taktická, ale i praktická příprava vedoucí ke zvyšování osobní bezpečnosti přepravních kontrolorů a asistentů přepravy pro výkon jejich služby.



Struktura vozového parku

Stav k 31. 12. 2019

Tramvaje - typ	2017	2018	2019
Škoda - LTM 10.08 (ASTRA) - článková	14	14	14
Inekon 2001 TRIO - článková	9	9	9
ČKD K2 - článková	5	0	0
ČKD T3	104	82	73
ČKD KT8D5.RN1 - článková	16	16	16
ČKD T6A5	38	38	38
Vario LFR	63	63	63
Vario LF3 - článková	2	2	2
Vario LF3/2 - článková	3	3	3
Vario LF2R - článková	3	3	3
Vario LF2+ - článková	1	1	1
VV60LF (vlek)	2	2	2
Stadler Tango NF2 (nOVA) - článková	0	26	40
Celkem	260	259	264
z toho nízkopodlažních	113	139	153

Trolejbusy - typ	2017	2018	2019
Škoda 14 Tr	5	0	0
Škoda 15 Tr - článkový	2	0	0
Škoda 21 Tr	11	11	10
Solaris Trollino 12	17	17	17
Solaris Trollino 15	4	4	4
Solaris Trollino 18 - článkový	1	1	1
SOR TN 12 C	1	1	0
SOR TNB 12	1	1	1
SOR TNB 18 - článkový	1	1	1
Škoda 26 Tr Solaris	13	13	13
Škoda 26 Tr Solaris - parciální	0	10	10
Škoda 27 Tr Solaris - článkový	9	11	11
Celkem	65	70	68
z toho nízkopodlažních	58	70	68

Autobusy – typ	2017	2018	2019
Irisbus – Citelis 12	12	12	11
Karosa B 932	1	0	0
Karosa B 941 – článkový	13	5	5
Karosa B 952	9	5	0
Karosa B 961 – článkový	7	5	3
Karosa C 954	1	0	0
Mercedes Benz 412 D	3	2	1
Mave Fiat CiBus ENA 54A	3	2	1
Solaris Urbino 10	20	20	18
Solaris Urbino 12	76	62	60
Solaris Urbino 12 CNG	90	113	130
Solaris Urbino 15	25	20	20
Solaris Urbino 18 CNG	15	25	25
Solaris Urbino 18 – článkový	7	7	7
SOR EBN 10,5 (elektrobus)	4	4	4
Ekova Electric – Electron 12 (elektrobus)	0	3	3
Iveco – 70C14G, minibus CNG	0	3	7
Rošero-P – First, minibus (elektrobus)	0	3	3
Celkem	286	291	298
z toho nízkopodlažních	252	269	289

Vozový park celkem	611	620	630
z toho nízkopodlažních	423	478	510

Údržba a modernizace dopravních prostředků MHD

V roce 2019 bylo v rámci údržby autobusového a trolejbusového vozového parku provedeno:

- 1 647 plánovaných prohlídek v závislosti na počtu ujetých kilometrů,
- 719 předsezónních prohlídek,
- 2 180 měsíčních prohlídek motorové části vozidel,
- 17 015 denních prohlídek u trolejbusů,
- 542 oprav v důsledku havárie vozidel.

Velké opravy karosérií nebyly provedeny.

V rámci plánované údržby tramvají bylo v závislosti na počtu ujetých kilometrů provedeno:

- 54 694 denních prohlídek,
- 1 439 kontrolních prohlídek,
- 63 středních prohlídek,
- 5 velkých prohlídek.

Bylo pořízeno 14 vozidel typu Stadler Tango NF2. V souvislosti s tím bylo vyřazeno z provozu 22 vozidel typu T3. Dále je plánován odprodej 10 vozidel typu T3 během února 2020 a pěti vozidel typu T3 spolu se čtyřmi vozy typu T6A5 během dubna 2020.



Provoz a údržba historických vozidel

Náklady na provoz a údržbu historických vozidel MHD byly také v roce 2019 hrazeny z rozpočtu statutárního města Ostravy na základě smluvně poskytnuté účelové neinvestiční dotace ve výši 2 500 tis. Kč. Toto řešení vychází z potřeby oddělení všech nákladových položek hospodaření společnosti, které přímo nesouvisí s poskytováním služeb městské hromadné dopravy. Smlouva na zajištění provozu historických vozidel, včetně oprav a údržby, uzavřená mezi statutárním městem Ostrava a DPO, upřesňuje rozsah jízd provozovaných těmito vozidly, rozdělení jízd mezi jednotlivé druhy dopravy, stanovení objemu prostředků na rozsáhlejší opravy vybraných vozidel a na jejich provozní údržbu. Účelová neinvestiční dotace ve výši 2 500 tis. Kč byla oproti minulému roku, s ohledem na potřebu provedení rozsáhlejších oprav vozového parku, navýšena o více než milion korun. Dotace byla beze zbytku využita a její účel byl naplněn podle plánu.

Investice

Výdaje (v tis. Kč)

	2017	2018	2019
Stavby	20 724	119 928	193 324
Dopravní prostředky MHD	53 672	1 191 651	556 903
Stroje	39 986	69 130	60 761
ICT	7 781	41 270	41 281
Projekty	2 041	2 495	13 796
Výkupy pozemků	4 973	1 220	1 641
Výdaje celkem	129 177	1 425 694	867 706

Zdroje financování výše uvedených investic (v tis. Kč)

	2019
Dotace EU	11 841
Vlastní zdroje	861 373
Dotace 2019 na majetek uvedený do užívání v roce 2018	172 544
Zdroje celkem	1 045 758

Poznámka: Nevyčerpané zdroje za rok 2019 ve výši 178 052 tis. Kč jsou určeny na financování dlouhodobých investic v následujících letech.

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

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

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

Dopravní prostředky financované z vlastních zdrojů

- **Nákup minibusů CNG (4 ks)**

Postupné dodání těchto moderních dopravních prostředků začalo koncem roku 2017 a poslední zbývající kusy vozidel byly dodány podle plánu v průběhu roku 2019.

Stavby financované v rámci projektů Integrované teritoriální investice ostravské aglomerace

- **Kolejová kombinace u zastávky Dřevoprodej**
Nahrazení kolejové kombinace za modernější se zcela novým způsobem řízení provozu. Nová kolejová kombinace sestávající ze dvou výhybek a kolejové křižovatky umožňuje pojíždění vyšší rychlostí za současného zvýšení bezpečnosti při pojíždění v přímém směru a do odbočky.
- **Výhybka č. 5-12 před zastávkou Josefa Kotase**
Nahrazení výhybky č. 5-12 modernější štíhlou výhybkou s novým způsobem řízení provozu a novou stavěcí skříní umožňující rychlejší průjezd přes kolejovou konstrukci.
- **Projektová dokumentace**
Projektová dokumentace a zajištění potřebné legislativy pro realizaci dotovaných staveb různých úseků s ohledem na zvyšování rychlosti v tramvajové dopravě.
- **Rekonstrukce trakční měřírny Martinov**
Modernizace zastaralé technologie.

Stavby a investiční akce financované z vlastních zdrojů

Stavby

- **Rekonstrukce zastřešení zastávky Hotelový dům Hlubina**
Modernizace nevyhovujícího stavu konstrukcí s ohledem na bezpečnost.
- **Terminál Dubina**
Zastřešení zastávek s ohledem na modernizaci přestupního uzlu a bezpečnost cestujících.
- **Zastávkový mys na výstupním nástupišti zastávky Zábřeh**
Nové tramvajové nástupiště vídeňského typu (pojížděný mys). Realizací druhé výstupní části zastávky došlo ke zvýšení bezpečnosti při výstupu z vozidla MHD a umožnilo lepší využívání zastávky i pro naše cestující s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- **Výměna kaloriferů a rozvodů topných větví v areálu Trolejbusy a v areálu Autobusy Hranečnick**
Modernizace a rekonstrukce zastaralých rozvodů a technologií s ohledem na efektivní vytápění, provoz a hospodárnost.
- **Odstranění a výměna odtokových žlabů v areálu Trolejbusy**
Obnova starých odtokových žlabů, včetně poklopů, za betonové šterbinové žlaby.
- **Přípojka a nabíjecí stojany elektrobuses v areálu Autobusy Hranečnick**
Vybudování nového zastřešeného prostoru pro zajištění bezpečného nabíjení rozrůstající se flotily elektrobuses.
- **Výměna kolejových křižovatek - II. etapa**
Nutná výměna 3 ks stávajících opotřebovaných kolejových konstrukcí na křížení tramvajové trati na ulici 1. máje s vlečkou Vítkovice a.s. za nové konstrukce v blokovém provedení.
- **Nákup areálu na ul. Vítkovické**
Nákup administrativních prostor ve strategické lokalitě na ulici Vítkovické č. 3133 v Ostravě.
- **Oplocení**
Rekonstrukce oplocení areálu Dílny Martinov, včetně umístění žiletkového drátu.



Technologická vozidla a technické zhodnocení vozidel

- **Speciální nákladní vozidlo s pojezdovou plošinou**
Modernizace vozového parku náhradou dvou vozidel z roku 1990 a 1995.
- **Speciální nákladní vozidlo s pohonem 4x4**
Modernizace vozového parku náhradou za speciální nákladní vozidlo z roku 1988.
- **Traktory a malotraktory**
Obnova technologických vozidel z roku 1981–1987 za tři traktory a tři malotraktory.
- **Havarijní vozidlo do 5 t**
Modernizace vozového parku, obnova vozidla na konci životnosti.
- **Technické zhodnocení dopravních prostředků**
Průběžné instalace klimatizací, autochladniček apod. do vybraných vozidel MHD.

Stroje a zařízení

- **Rozvodna 22 kV/400 V Martinov**
Instalace nové technologie na dálkový dohled a zajištění vyšší provozní spolehlivosti.
- **Pořízení dvou nových portálových myček v areálu Trolejbusy Ostrava a areálu Tramvaje Moravská Ostrava**
Obnova prvních dvou myček vozidel MHD v souladu se zvyšováním nároků na kvalitu a rychlost mytí vozů.
- **Ohříváč asfaltových zálivkových hmot**
Nákup nového strojního zařízení.
- **Šestisloupová zvedací sestava**
Nákup nového strojního zařízení pro střediska údržby autobusy Poruba a Hranečnick.
- **Čidla a řídicí jednotky vrat**
Instalace ultrazvukových čidel včetně nových řídicích jednotek, které zajišťují bezpečný a plynulý průjezd stávajícími vraty v tramvajových vozovkách.
- **Ohýbačka kolejnic**
Obnova strojního zařízení.

Informační technologie

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





Personalistika

Přepočtený stav zaměstnanců od počátku roku podle kategorií

Kategorie	2017	2018	2019
Řidiči MHD	1 026	1 062	1 059
Dělníci	537	520	519
Technicko-hospodářští zaměstnanci	397	419	450
Celkem	1 960	2 001	2 028

Průměrná měsíční mzda ve společnosti dosáhla za rok 2019 výše 30 610 Kč, což představuje nárůst oproti roku 2018 o 6,1 % (tj. o 1 753 Kč měsíčně).

DPO vynaložil na vzdělávání zaměstnanců a rekvalifikaci řidičů pro provoz městské hromadné dopravy 8 744 111 Kč.

Do rekvalifikace bylo zařazeno 106 zaměstnanců, z toho 88 nově přijatých uchazečů o zaměstnání, kteří se postupně rekvalifikovali na řidiče autobusů, trolejbusů a tramvají. Na výuce v řízení silničního motorového vozidla a drážního vozidla se podílelo 17 interních lektorů. Finanční

prostředky byly zaměstnancům poskytnuty jak na mzdy, tak na samotnou rekvalifikaci k získání odborné způsobilosti.

Na sociální účely vynaložila společnost 35 135 tis. Kč. Upřednostňovány byly příspěvky, které předcházejí vzniku chorob, kompenzují psychickou i fyzickou zátěž a mají pozitivní vliv na zdraví zaměstnanců (příspěvky na hlavní jídlo, očkování proti chřipce, příspěvky na kulturu, zdraví a tělovýchovu), a také příspěvky na čištění stejnokrojů, penzijní připojištění či jízdní výhody MHD a další.

Věková struktura zaměstnanců

Věk	Evidenční počet *	% podíl
do 30	234	11,73
31-40	308	15,44
41-50	666	33,38
51-60	630	31,58
nad 61	157	7,87
Celkem	1 995	100,00

* Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2019

Genderová struktura zaměstnanců

Pohlaví	Evidenční počet *	% podíl
Muži	1 520	76,19
Ženy	475	23,81
Celkem	1 995	100,00

* Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2019

Nehodovost

Statistika dopravních nehod

Kategorie	2017	2018	2019
Počet dopravních nehod celkem	520	496	540
z vlastní viny	188	194	216
technické závady	4	6	10
neuzavřené nehody	17	14	28
Podíl nehod z vlastní viny na jejich celkovém počtu v %	36,15	39,11	40,00

Statistika zranění při dopravních nehodách

Kategorie	2017	2018	2019
Počet lehkých zranění	80	45	48
z vlastní viny	28	8	8
Počet těžkých zranění	11	6	3
z vlastní viny	4	0	0
Počet smrtelných zranění	2	0	2
z vlastní viny	1	0	1

V roce 2019 došlo v porovnání s předchozím rokem k nárůstu celkového počtu dopravních nehod. Zvýšil se i počet dopravních nehod zaviněných řidiči DPO, a to jak v kategorii řidičů městské hromadné dopravy, tak i u řidičů technologických vozidel. Počet osob zraněných při dopravních nehodách oproti roku 2018 vzrostl jen minimálně. V roce 2019 se o 50 % snížil počet těžce zraněných, ale bohužel došlo ke dvěma smrtelným zraněním. Vzhledem k tomu, že počet dopravních nehod zaviněných řidiči DPO dlouhodobě narůstá společně s hustotou provozu ve městě a preventivní činnosti, jako jsou školení z pravidel bezpečné jízdy a rozvoj praktických řidičských dovedností, nemají na tento negativní trend dostatečný dopad, bylo na vozidlech DPO zahájeno testování elektronických asistenčních

a antikolizních systémů. V roce 2020 by již těmito systémy měly být plnohodnotně vybaveny první autobusy a tramvaje s tím, že v případě dobrých výsledků budou v následujících letech tato zařízení instalována na další prostředky MHD.



Podnikatelské aktivity

K ekonomicky nejvýznamnějším ostatním podnikatelským aktivitám patří poskytování reklamních služeb, opravárenské a servisní činnosti, služeb autoškoly, zkoušek drážních vozidel, technických a bezpečnostních zkoušek, v menší míře poskytování technických prohlídek.

Reklamní služby

DPO uzavřel v roce 2010 dlouhodobou smlouvu se společností RENCAR PRAHA, a.s. o výhradním pronájmu majetku společnosti k reklamním účelům.

Standardy kvality služby MHD

V souladu s požadavky normy EN ISO 9001:2015 prošel v roce 2019 systém managementu kvality úspěšně kontrolním auditem u společnosti TÜV NORD Czech, s.r.o. Tradičním nástrojem pro sledování kvality městské hromadné dopravy je

monitorování a vyhodnocování standardů kvality služby, jejichž výsledky za rok 2019 jsou uvedeny v následující tabulce. Veškeré výsledky monitorovaných parametrů standardů kvality splnily požadovanou úroveň náročnosti.

Standard kvality	Úroveň náročnosti	Dosažená úroveň náročnosti v roce 2019 (%)
Čas/přesnost provozu	90 % výsledků měření přesných nebo v povolené odchylce (0 až 179 sek.)	94,24
Stálé informace na zastávkách	90 % kontrolovaných zastávek odpovídá definovanému standardu	98,52
Stálé informace na nebo ve vozidlech	v 96 % vozidel najde cestující čitelné a aktuální informace	99,74
Personál, jeho zevnějšek a vzhled (řidiči)	96 % kontrolovaných řidičů odpovídá definovanému standardu	97,65
Personál, jeho zevnějšek a vzhled (asistenti přepravy)	96 % kontrolovaných asistentů přepravy odpovídá definovanému standardu	99,81
Jízdenkové automaty	95 % kontrolovaných automatů je funkčních a splňuje požadavky definovaného standardu	100,00
Čistota vozidel, klima, pohodlí, technický stav	96 % kontrolovaných vozidel odpovídá definovanému standardu	96,81
Čistota nástupišť	95 % hodnocených zastávek dosahuje hodnocení do průměru 2,0	95,71

Statistika podnětů a připomínek ze strany cestujících - celkový přehled včetně sociálních sítí

	2017	2018	2019
Stížnost	957	926	832
z toho oprávněná	204	230	169
Pochvala	221	206	196
Dopis	256	345	246
Běžná korespondence	2 035	2 929	3 573
Anonymy	66	60	49
Telefonicky (podněty)	88	22	1
Telefonáty (počet hovorů se zákazníky)	507	621	808
Celkem	4 130	5 109	5 705
z toho osobně	144	237	130
Facebook - zprávy	385	696	741
Facebook - komentáře	800	1 162	846
Celkem vyřízených	5 315	6 967	7 292

Objem pravidelné komunikace s cestujícími v posledních třech letech výrazně roste. Evidována je nejen běžná písemná korespondence v podobě pochval, stížností a dotazů, ale také komunikace prostřednictvím sociálních sítí. Objem vyřízených standardních podnětů a dále komentářů na sociálních sítích se oproti roku 2018 zvýšil

o 365, tj. o 5 %. Oproti roku 2017 je to nárůst dokonce o 40 %. Nárůst přijaté korespondence lze objektivně přisuzovat většímu mediálnímu zájmu o DPO, větší otevřenosti v komunikaci s cestujícími a také novým kanálům, jejichž prostřednictvím lze DPO kontaktovat (profily na sociálních sítích, mobilní aplikace MojeDPO).

System řízení jakosti

DPO je držitelem certifikátu pro systém managementu dle EN ISO 9001:2015.

Název certifikátu	Platnost do
Provozování městské hromadné dopravy, včetně oprav a údržby tramvají, trolejbusů, autobusů a označnicků. Provozování autoškoly	22. 5. 2021

Ekologie

Odpady produkované v DPO jsou tříděny a shromažďovány v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. V areálech společnosti se nachází shromažďovací prostředky sloužící k ukládání jednotlivých druhů odpadů. Střediska s produkcí kovových odpadů jsou také vybavena kontejnery k ukládání tohoto druhu odpadu. Na střediscích údržby jsou produkovány také odpady nebezpečné (znečištěné obaly, nebezpečné součástky, olejové filtry, kaly a podobně). Vyprodukované odpady jsou předávány pouze oprávněným osobám a část z nich je dále materiálově nebo energeticky využita. Třídění je pravidelně kontrolováno pracovníky oddělení energie a ekologie. V roce 2019 bylo vyprodukováno 3 407 t nebezpečných, ostatních a komunálních odpadů, včetně jejich vytříděných složek. Celková částka, která byla za odstranění nebo využití těchto odpadů oprávněným osobám zaplacená, činí 2 706 tis. Kč bez DPH. Za prodej olovených a nikel-kadmiových akumulátorů, použitého kuchyňského oleje a vyřazených elektrozařízení utržil DPO 46 tis. Kč bez DPH. Celkové množství předaných kovových odpadů, včetně autovraků a tramvají, dosáhlo hodnoty 700 t. Zisk z kovových odpadů činil 2 666 tis. Kč bez DPH.

Vyřazená elektrozařízení jsou v rámci zpětného odběru bezplatně předávána kolektivnímu systému k demontáži a následné recyklaci jejich částí.

Myčky vozidel na střediscích údržby jsou vybaveny vlastní chemickou čistírnou odpadních vod s recirkulací vyčištěné vody. Splaškové vody z areálu Hranečnick jsou čistěny ve vlastní biologické biodiskové čistírně odpadních vod. K čištění srážkových vod v areálech Martinov a Hranečnick se využívají čistírny, ve kterých dochází k usazování nerozpuštěných látek a k odlučování látek ropných. Správná funkce čistíren a kvalita vypouštěných odpadních vod je pravidelně kontrolována prostřednictvím odběrů a rozborů vzorků odpadních vod, které provádí akreditovaná hydroanalytická laboratoř.

Zdroje znečišťování ovzduší jsou vždy po uplynutí kalendářního roku ohlašovány prostřednictvím systému ISPOP (integrováný systém plnění ohlašovacích povinností). Provozní evidence všech zdrojů je vedena v rozsahu stanoveném právním předpisem. U všech zdrojů jsou dodržovány emisní limity, včetně zpřísněných limitů platných pro Moravskoslezský kraj.





Očekávané události v roce 2020

Jedním z hlavních pilířů provozu veřejné dopravy v Ostravě v roce 2020 bude dosažení plné ekologizace autobusového provozu. Počínaje tímto rokem by měly být na všechny pravidelné linky vypravovány pouze autobusy s pohonem na CNG, popřípadě elektrobusesy. Pro dosažení tohoto cíle zbývá obnovit vozový park prostřednictvím nových 37 osmnáctimetrových CNG autobusů a 24 dvanáctimetrových CNG autobusů, jejichž dodávky by měly probíhat koncem roku 2020. Autobusy s naftovým pohonem pak budou udržovány v provozu zejména za účelem provozních záloh pro případy poruch a mimořádných událostí (např. blackout). Ekologizace autobusového provozu bude následně posílena další etapou rozvoje elektromobility, v rámci níž plánujeme v roce 2020 podepsat kontrakt na dodávku 25 dvanáctimetrových elektrobusesů, včetně dodávky potřebné nabíjecí infrastruktury v již osvědčeném standardu OppCharge.

V tramvajovém provozu cestující zdánlivě nezaznamenají další pokrok v obnově vozového parku, ovšem první tramvaj Škoda 39T, která by se měla zrodit za účelem provádění potřebných zkoušek na přelomu roku 2020 a 2021, se stane příslibem k pokračování další vlny obnovy vozového parku tramvají. Přestože se cestující v roce 2020 nesetkají s nově dodanou tramvají, mohou zaznamenat ve stávajících tramvajích nové prvky, které přispějí k jejich komfortu a bezpečnosti. Mezi tyto prvky patří nové klimatizace v salónu pro cestující v prvních šesti tramvajích Vario, bezpečnost provozu by měla zvýšit montáž prvních antikolizních zařízení do tramvají Stadler Tango NF2 a bezpečnost ve vozidlech posílí doplnění kamerových systémů do tramvají, autobusů a trolejbusů, které jimi nejsou ještě vybaveny.

V oblasti infrastruktury nás čeká dokončení již uvedené rekonstrukce mostů na ulici Výškovické, které by měly být v plném provozu v první polovině roku. Dalšími stavbami by měl také pokračovat projekt „Zvyšování rychlosti na tramvajových tratích“, kde se vedle realizace dalšího kolejového rozvětvení (výhybek) se zvýšenou rychlostí na trati Míšecká soustředíme již i na zvýšení rychlosti na širých tratích. Prvními úseky, kde využijeme potenciálu nových tramvají a dosáhneme traťové rychlosti až 80 km/h, budou úseky Zárubek – Hranečník a Fričova – Třebovice, OC. Oba úseky však budou muset projít obnovou, která by měla zajistit stavebně-konstrukční kvalitu odpovídající vyššímu zatížení ze zvýšené rychlosti. Obnova se částečně či plně dotkne všech součástí tratě – spodku, svršku i trolejového vedení. Souběžně s tímto probíhajícím projektem zahájíme prvními stavbami další projekt

na tramvajové infrastruktuře – „Modernizaci tramvajových tratí“. Cílem tohoto projektu je dosáhnout v následujících třech letech na vybraných úsecích výrazného zvýšení kvalitativní úrovně dopravní cesty. Toho dosáhneme implementací nových progresivních konstrukcí svršku tramvajových tratí – pevných jízdních drah. Tato, v DPO zcela nová technologie, je charakteristická absencí klasických pražců ve svršku. Ty jsou nahrazeny kontinuální železobetonovou deskou, v některých případech doplněnou vegetačním krytem tratě. Nová konstrukce zajistí dlouhodobou kvalitu geometrie tratě a současně i prodloužení životního cyklu tratě. První úseky, které by v roce 2020 měly zahájit proces modernizace, jsou na ulici Výškovické, v sadu B. Němcové a na ulici Nádražní u zastávky Náměstí Sv. Čecha.

V koordinaci s dalším investorem, kterým je statutární město Ostrava, budeme realizovat plnohodnotný projekt záchytného parkoviště P+R v Ostravě, na ulici Hlučínské. V rámci tohoto projektu provedeme rekonstrukci smyčky Hlučínská, zahrnující mimo úpravy geometrické polohy kolejí i rekonstrukci nástupišť a budovy sociálního zázemí. Na tuto rekonstrukci pak město Ostrava naváže stavbou vlastního parkoviště.

Kromě dopravní infrastruktury, v zájmu udržitelného hospodaření s majetkem, pracujeme i na obnově ostatního nemovitého majetku. Veřejností bude zcela jistě zaznamenána kompletní rekonstrukce vnitřní části správní budovy ředitelství. Zde bude na přechodnou dobu nutné přemístění do náhradních prostor nejen celého administrativního zázemí, ale i zákaznického centra. Návrat do rekonstruované budovy může očekávat nejdříve v roce 2022.

V dalších letech by měla následovat rekonstrukce správní budovy v trolejbusové vozovně, kde je umístěno výcvikové středisko řidičů. Pro úspěšnost realizace tohoto projektu budeme v roce 2020 pracovat na dokumentaci pro územní i stavební řízení. Nižší stupeň dokumentace – investiční záměr, začneme připravovat, společně s městským obvodem Poruba, i pro budoucí strategický projekt přemístění autobusové vozovny Poruba do lokality areálu dílen DPO v Martinově.

VII. ZPRÁVA AUDITORA K VÝROČNÍ ZPRÁVĚ A ÚČETNÍ ZÁVĚRCE ZA ROK 2019



ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA O AUDITU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

akcionáři společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s., se sídlem v Ostravě, Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, PSČ: 702 00, IČ 61974757.

Výrok auditora

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s. (dále také jen Společnost), sestavené na základě českých účetních předpisů ke dni 31. 12. 2019, za období od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019, která se skládá z rozvahy k 31. 12. 2019, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za období od 01.01.2019 do 31. 12. 2019 a přílohy, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace.

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv společnosti Dopravní podnik Ostrava a.s., k 31. 12. 2019, nákladů, výnosů, výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. 12. 2019 v souladu s českými účetními předpisy.

Základ pro výrok

Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a standardy Komory auditorů České republiky pro audit, kterými jsou mezinárodní standardy pro audit (ISA), případně doplněné a upravené souvisejícími aplikačními doložkami. Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky. V souladu se zákonem o auditorech a Etickým kodexem přijatým Komorou auditorů České republiky jsme na Společnosti nezávislí a splnili jsme i další etické povinnosti vyplývající z uvedených předpisů. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

Ostatní informace uvedené ve výroční zprávě

Ostatními informacemi jsou v souladu s § 2 písm. b) zákona o auditorech informace uvedené ve výroční zprávě mimo účetní závěrku a naši zprávu auditora. Za ostatní informace odpovídá představenstvo Společnosti.

Náš výrok k účetní závěrce se k ostatním informacím nevztahuje. Přesto je však součástí našich povinností souvisejících s ověřením účetní závěrky seznámení se s ostatními informacemi a posouzení, zda ostatní informace nejsou ve významném (materiálním) nesouladu s účetní závěrkou či s našimi znalostmi o účetní jednotce získanými během ověřování účetní závěrky nebo zda se jinak tyto informace nejeví jako významně (materiálně) nesprávné. Také posuzujeme, zda ostatní infor-



mace byly ve všech významných (materiálních) ohledech vypracovány v souladu s příslušnými právními předpisy. Tímto posouzením se rozumí, zda ostatní informace splňují požadavky právních předpisů na formální náležitosti a postup vypracování ostatních informací v kontextu významnosti (materiality), tj. zda případné nedodržení uvedených požadavků by bylo způsobilé ovlivnit úsudek činěný na základě ostatních informací.

Na základě provedených postupů, do míry, jež dokážeme posoudit, uvádíme, že

- ostatní informace, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s účetní závěrkou a
- ostatní informace byly vypracovány v souladu s právními předpisy.

Dále jsme povinni uvést, zda na základě poznatků a povědomí o Společnosti, k nimž jsme dospěli při provádění auditu, ostatní informace neobsahují významné (materiální) věcné nesprávnosti. V rámci uvedených postupů jsme v obdržených ostatních informacích žádné významné (materiální) věcné nesprávnosti nezjistili.

Odpovědnost představenstva, dozorčí rady a výboru pro audit Společnosti za účetní závěrku

Představenstvo Společnosti odpovídá za sestavení účetní závěrky podávající věrný a poctivý obraz v souladu s českými účetními předpisy, a za takový vnitřní kontrolní systém, který považuje za nezbytný pro sestavení účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

Při sestavování účetní závěrky je představenstvo Společnosti povinno posoudit, zda je Společnost schopna pokračovat v trvání podniku, a pokud je to relevantní, popsat v příloze účetní závěrky záležitosti týkající se trvání podniku a použití předpokladu trvání podniku při sestavení účetní závěrky, s výjimkou případů, kdy představenstvo plánuje zrušení Společnosti nebo ukončení její činnosti, resp. kdy nemá jinou reálnou možnost než tak učinit.

Za dohled nad procesem účetního výkaznictví ve Společnosti odpovídá dozorčí rada a výbor pro audit.

Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky

Naším cílem je získat přiměřenou jistotu, že účetní závěrka jako celek neobsahuje významnou (materiální) nesprávnost způsobenou podvodem nebo chybou a vydat zprávu auditora obsahující náš výrok. Přiměřená míra jistoty je velká míra jistoty, nicméně není zárukou, že audit provedený v souladu s výše uvedenými předpisy ve všech případech v účetní závěrce odhalí případnou existující významnou (materiální) nesprávnost. Nesprávnosti mohou vznikat v důsledku podvodů nebo chyb a považují se za významné (materiální), pokud lze reálně předpokládat, že by jednotlivě nebo v souhrnu mohly ovlivnit ekonomická rozhodnutí, která uživatelé účetní závěrky na jejím základě přijmou.

Při provádění auditu v souladu s výše uvedenými předpisy je naší povinností uplatňovat během celého auditu odborný úsudek a zachovávat profesní skepticismus. Dále je naší povinností:



- Identifikovat a vyhodnotit rizika významné (materiální) nesprávnosti účetní závěrky způsobené podvodem nebo chybou, navrhnout a provést auditorské postupy reagující na tato rizika a získat dostatečné a vhodné důkazní informace, abychom na jejich základě mohli vyjádřit výrok. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody (koluze), falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol představenstvem.
- Seznámit se s vnitřním kontrolním systémem Společnosti relevantním pro audit v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli abychom mohli vyjádřit názor na účinnost jejího vnitřního kontrolního systému.
- Posoudit vhodnost použitých účetních pravidel, přiměřenost provedených účetních odhadů a informace, které v této souvislosti představenstvo Společnosti uvedlo v příloze účetní závěrky.
- Posoudit vhodnost použití předpokladu trvání podniku při sestavení účetní závěrky představenstvem a to, zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající z událostí nebo podmínek, které mohou významně zpochybnit schopnost Společnosti pokračovat v trvání podniku. Jestliže dojdeme k závěru, že taková významná (materiální) nejistota existuje, je naší povinností upozornit v naší zprávě na informace uvedené v této souvislosti v příloze účetní závěrky, a pokud tyto informace nejsou dostatečné, vyjádřit modifikovaný výrok. Naše závěry týkající se schopnosti Společnosti pokračovat v trvání podniku vycházejí z důkazních informací, které jsme získali do data naší zprávy. Nicméně budoucí události nebo podmínky mohou vést k tomu, že Společnost ztratí schopnost pokračovat v trvání podniku.
- Vyhodnotit celkovou prezentaci, členění a obsah účetní závěrky včetně přílohy, a dále to, zda účetní závěrka zobrazuje podkladové transakce a události způsobem, který vede k věrnému zobrazení.

Naší povinností je informovat představenstvo a dozorčí radu mimo jiné o plánovaném rozsahu a načasování auditu a o významných zjištěních, která jsme v jeho průběhu učinili, včetně zjištěných významných nedostatků ve vnitřním kontrolním systému.

V Brně dne 20. 4. 2020



Kreston A&CE Audit, s. r. o.

Moravské náměstí 1007/14, 602 00 Brno

oprávnění KAČR č. 007

Ing. Libor Cabicar, jednatel společnosti

Odpovědný statutární auditor:

Ing. Leoš Kozohorský

oprávnění KAČR č. 1276

Přílohy:

Výroční zpráva obsahující účetní závěrku skládající se z:

- Rozvahy
- Výkazu zisku a ztráty
- Přílohy
- Přehledu o peněžních tocích
- Přehledu o změnách vlastního kapitálu





CERTIFIKÁT

pro systém managementu dle
EN ISO 9001 : 2015

V souladu s TÜV NORD CERT postupy je tímto potvrzeno, že

Dopravní podnik Ostrava a.s.
Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava
702 00 Ostrava
Česká republika



s místy uvedenými v příloze

má zaveden systém managementu v souladu s výše uvedenou normou pro následující obor platnosti

**Provozování městské hromadné dopravy, včetně oprav a údržby
tramvají, trolejbusů, autobusů a označnicků.
Provozování autoškoly.**

Registrační číslo certifikátu 44 100 125114
Audit, zpráva číslo 700 331/300

Platný od 2018-05-23
Platný do 2021-05-22
Počáteční certifikace 2012

Certifikační místo
TÜV NORD CERT GmbH

Praha, 2018-05-16

Tato certifikace byla provedena v souladu s TÜV NORD CERT certifikačními postupy a je podnětem k provádění pravidelných kontrolních auditů.

Nedílnou součástí tohoto certifikátu je příloha (2 strany).
TÜV NORD CERT GmbH Langemarckstraße 20

45141 Essen

www.tuev-nord-cert.com





Dopravní podnik Ostrava a.s.

Poděbradova 494/2
Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
Tel.: 597 401 111

www.dpo.cz