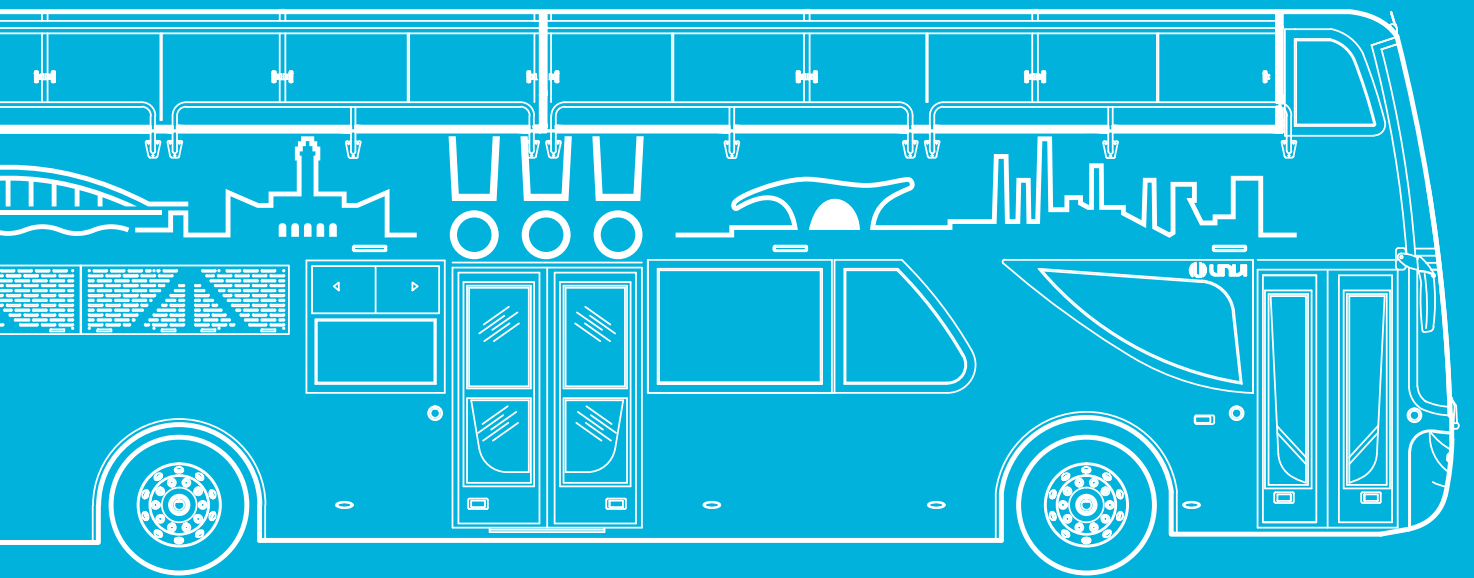


o o o DOPRAVNÍ
PODNIK
OSTRAVA

VÝROČNÍ
ZPRÁVA **2020**



OSTRAVA!!!



OBSAH

I.	Základní identifikační údaje	2	PŘÍLOHA	33
II.	Úvodní slovo předsedy představenstva	3	Účetní závěrka k 31. 12. 2020	35
III.	Úvodní slovo místopředsedy dozorčí rady	4	Rozvaha	35
IV.	Složení orgánů společnosti a změny v průběhu roku 2020	5	Výkaz zisku a ztráty	39
V.	Organizační struktura společnosti	6	Výkaz o peněžních tocích	41
VI.	Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku	8	Výkaz o změnách vlastního kapitálu	42
	Významné události v roce 2020	8	Příloha k účetní závěrce 2020	43
	Výsledek hospodaření	10	Zpráva o vztazích mezi ovládající a ovládanou osobou a o vztazích mezi propojenými osobami podle § 82 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech, sestavená za období od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2020	67
	Tržby z MHD	11	Zpráva o činnosti Dopravního podniku Ostrava a.s. v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění	83
	Dopravní výkony a náklady MHD	12		
	Vybrané ukazatele dle trakcí	13		
	Přepravní kontrola	14		
	Struktura vozového parku	16		
	Údržba a modernizace dopravních prostředků MHD	17		
	Provoz a údržba historických vozidel	17		
	Investice	19		
	Personalistika	22		
	Nehodovost	23		
	Podnikatelské aktivity	24		
	Standardy kvality služby MHD	24		
	Systém řízení jakosti	26		
	Ekologie	26		
	Očekávané události v roce 2021	27		
VII.	Zpráva auditora k výroční zprávě a účetní závěrce za rok 2020	28		

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 2020 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

Rok 2020 byl rokem, který bezesporu poznamenal životy nás všech. Koronavirová pandemie zasáhla snad každý obor a nejinak tomu bylo i v oboru městské hromadné dopravy. Dopravní podnik Ostrava přišel o více než 123 milionů korun v tržbách, řada cestujících v tomto roce nevyužila tak často naše služby, a to významně zasáhlo do naší činnosti. Odpovídá tomu i hospodaření roku 2020, ve kterém vykazujeme ztrátu z MHD ve výši téměř 30 mil. korun. Naše spoje nejezdily tak vytížené, naši lidé byli častěji nemocní než v jiných letech. Ale přesto jsme se tím nenechali zlomit. Věřím, že ze všech těch negativních okolností nakonec vyjdeme posílení a v lepší kondici. Můžu s hrdostí říct, že jsme se také něco naučili. Dokážeme veřejnou dopravu dělat lépe a efektivněji. Přeuspořádali jsme výpravu a ušetřené prostředky můžeme transponovat do lepších služeb pro naše cestující. Následující roky totiž budou ve znamení naší maximální

snahy o návrat cestujících do MHD a my budeme bojovat o jejich přízeň a o naši důvěryhodnost. Je zcela nezbytné, aby se cestující opět do MHD vrátili, a přispívali tak dál k lepšímu životnímu prostředí, a nejen v Ostravě.

Nezůstáváme stát v koutě, dál budujeme naše cíle v duchu nejmodernějšího dopravního podniku v republice, který poskytuje vysoký komfort a bezpečnost našim cestujícím.

Ing. Daniel Morys, MBA

generální ředitel

a předseda představenstva společnosti



III. Úvodní slovo místopředsedy dozorčí rady

Vážení obchodní partneři, vážení kolegové,

nemůžu začít jinak než konstatováním, že rok 2020 byl těžký pro všechny z nás. A to bez výjimek. Hlavním tématem snad ve všech segmentech hospodářství, mediálních výstupech, rozhovorech v kancelářích či debat v rodinách byl koronavirus. Téma pandemie tak výrazně zasáhlo i Dopravní podnik Ostrava a.s. a čísla uváděná v této výroční zprávě jsou toho, bohužel, důkazem.

Je však důležité si uvědomit, že každá krize je i příležitostí, jak se posunout dál, jak změnit naše myšlení, chování a přístup nejen k sobě samým (a práci), ale i k ostatním. Z tohoto pohledu se činnost dozorčí rady v roce 2020 soustředila i na jiná témata, která budou mít v dlouhodobějším horizontu velký přínos pro firmu jako takovou.

Jedním z velkých témat byl prodej dceřiné firmy EKOVA ELECTRIC a.s. novému strategickému partnerovi. V rámci dozorčí rady jsme se touto citlivou, a pro některé velmi srdeční záležitostí, zabývali na každém jednání v první polovině roku. Výsledkem, věřím, že pozitivním, je výběr stabilního partnera s mezinárodním přesahem, který garantuje rozvoj a kvalitní práci i do budoucna. Celá transakce bude dokončena v roce 2021.

Velkým milníkem bylo nasazení dlouho očekávaných doubledeckerů do ostrého provozu. Unikátní je nejen

jejich pohon na CNG, ale rovněž skutečnost, že DPO je prvním dopravním podnikem v ČR, který tento typ autobusů do hromadné dopravy zavedl. Věřme, že v roce 2021 budou tito tyrkysoví krasavci brázdit jejich plánovanou trasu mezi Dolními Vítkovicemi a ostravskou ZOO.

Poslední oblastí, kterou bych chtěl zmínit, jsou investice do modernizace a bezpečnosti. V loňském roce byla dokončena dlouhá rekonstrukce Výškovických mostů, byly zmodernizovány tratě v několika úsecích (Zárubek – Hranečník, Fričova – Třebovice, OC), dále byla provedena rekonstrukce smyčky na Hlučínské ulici, včetně vybudování navazujícího P+R parkoviště z rozpočtu statutárního města Ostravy. Pro řidiče tramvají byl pořízen moderní trenažér pro výcvik na tramvajích Stadler. Oblast investic bude velmi významná i v roce 2021.

Závěrem bych chtěl poděkovat členům dozorčí rady za jejich aktivní přístup, představenstvu společnosti za otevřenost a transparentnost a zaměstnancům za jejich profesionalitu a loajálnost. Všem pak patří velký dík za jejich práci, kterou i v nešťastném roce 2020, vykonali pro rozvoj a kvalitu služeb pro naše cestující.

Ing. Karel Malík
místopředseda dozorčí rady

IV. Složení orgánů společnosti a změny v průběhu roku 2020

Představenstvo společnosti a změny v průběhu roku 2020

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 2020

Ing. Vladimír Cigánek	od 25. 4. 2019 do 17. 3. 2020	předseda dozorčí rady
Ing. Karel Malík	od 25. 4. 2019 – dosud	místopředseda 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 Vašítek	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
Ing. Miroslav Svozil	od 18. 3. 2020 – dosud	člen dozorčí rady

Výbor pro audit a změny v průběhu roku 2020

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 2020

Úsek generálního ředitele

- přejmenování odboru bezpečnost a kontrola na odbor bezpečnost (s účinností od 1. 1. 2020).

Úsek technický

- přejmenování úseku technického a investičního na úsek technický (s účinností od 1. 1. 2020),
- zřízení střediska údržba DIS (s účinností od 1. 1. 2020).

Úsek nákupu a investic

- přejmenování úseku nákupu a služeb na úsek nákupu a investic (s účinností od 1. 1. 2020),
- přejmenování odboru MTZ na odbor materiálové zdroje (s účinností od 1. 1. 2020),
- zrušení oddělení zásobování (s účinností od 1. 1. 2020),
- zrušení oddělení skladové hospodářství (s účinností od 1. 1. 2020),
- zřízení oddělení zásobování a sklady (s účinností od 1. 1. 2020).

Ostatní

- převedení oddělení kontroly a auditu z úseku generálního ředitele do přímé podřízenosti představenstva (s účinností od 1. 1. 2020).



Schéma organizační struktury společnosti



VI. Zpráva o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku

Významné události v roce 2020

Hlavním úkolem v oblasti poskytování městské hromadné dopravy (MHD) bylo v roce 2020 dokončení procesu optimalizace denní výpravy vozidel a řidičů. Tento proces byl nastartován již v závěru roku 2019 pořízením specializovaného optimalizačního softwarového nástroje, který DPO využívá jako jediný dopravce v České republice. Cílem bylo splnění požadovaných dopravních výkonů se sníženým počtem vozidel. Optimalizované oběhy byly postupně zaváděny do ostrého provozu od září 2020 do února 2021. Výsledky optimalizace sehrály důležitou roli také při jednání s městem Ostrava o rozsahu přepravní služby v roce 2021 a o výši kompenzace za poskytování této služby, přičemž i přes výpadek v tržbách z jízdného, způsobený pandemií koronaviru, nebylo nutné ostravskou MHD nijak výrazně omezit.

V oblasti jízdních řádů a vedení linek MHD proběhla v prvním čtvrtletí roku 2020 dílčí změna organizace tramvajové dopravy. Z výsledků pravidelného měření obsazenosti spojů dlouhodobě vyplývala potřeba posílení kapacity spojení mezi centrem města a městským obvodem Poruba. Proto od 1. března 2020 došlo k posílení páteřní tramvajové linky číslo 8. Ta je nově provozována v pracovních dnech v intervalu 4 až 5 minut a mimo pracovní dny v intervalu 10 minut. Linka je vedena ze zastávky Poruba, Vřesinská v jedné větvi na Hlavní nádraží a v druhé větvi na Přívoz, Hlučínská, kde bylo souběžně vybudováno záchytné parkoviště pro individuální dopravu. Na linku jsou nasazovány moderní tramvajové vozy Stadler, které v návaznosti na pokračující obnovu tramvajových tratí postupně umožňují ve vybraných traťových úsecích jízdu s cestujícími rychlostí až 80 km/h. Společně proběhly také změny na souvisejících linkách 3, 9, 11 a 17. V autobusovém provozu byla v březnu 2020 zavedena nová linka číslo 78 zajišťující rychlé spojení průmyslové zóny v Ostravě-Hrabové s městským obvodem Poruba. Od listopadu 2020 jsou na linku číslo 78 vypravovány dvoupodlažní autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG).

Pokud by mohli obyvatelé města uvést významnou událost, která zpolarizovala MHD v roce 2020, pravděpodobně by nejčastěji jmenovali uvedení dvou doubledeckerů do běžného linkového provozu.

Přestože se jedná o ojedinělý počín, CNG pohon obou doubledeckerů současně naplňuje i další cíl společnosti, a tím je ekologizace provozu. V širším měřítku je významným počinem také zprovoznění dalších 37 kusů kloubových 18metrových CNG autobusů. Díky této flotile se DPO velmi přiblížil cíli pokrývat od roku 2021 standardní počet vypravovaných vozů pouze bezemisními a nízkoemisními vozidly. Díky této poslední dodávce vozů je navíc autobusová trakce již výhradně obsluhována nízkopodlažními vozidly.

Stejně jako v uplynulých letech se v roce 2020 podařilo pozvednout kvalitu cestování v tramvajích. Tento příznivý a trvalý trend přinášely v uplynulém roce modernizace tramvají Vario, a to doplněním klimatizací do salónu cestujících. V roce 2020 bylo takto modernizováno osm vozidel. Intenzivní práce na novém projektu tramvají Škoda 39T pro Ostravu jsou příslibem, že se Ostrava dočká také dalších zcela nových vozidel. Za další významnou událost lze rozhodně považovat pořízení dynamického tramvajového simulátoru Stadler, který nepochybně přispěje ke kvalitě výcviku, a tím i ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu.

Poměrně rozsáhlé změny startují od roku 2020 v Dopravním podniku Ostrava a.s. v konstrukci dopravní cesty. První polovina roku byla spojená s dokončením více než dva roky trvající stavby dvou nových tramvajových mostů na ulici Výškovické přes ulici Rudnou a železniční trať. Po úplném zprovoznění mostů byly zahájeny první stavby z rozsáhlých projektů „Modernizace tramvajových tratí“ a „Zvyšování rychlosti na tramvajových tratích“. První ze série modernizací tramvajových tratí byly zahájeny na ulici Nádražní, kde prošla rekonstrukcí nejen samotná trať, ale vznikla i nová bezbariérová nástupiště. Tato modernizace uvedla v Ostravě éru nové konstrukce svršku tramvajové tratě – pevné jízdní dráhy. Ta díky robustnosti nosné železobetonové desky, na níž jsou upevněny kolejnice, zajistí násobné prodloužení životnosti a udržení kvality tratě, v porovnání s uložením kolejnic na pražcích. Výhodou pevné jízdní dráhy je také její oddělení od okolního terénu pryžovými rohožemi, což přispívá ke snížení vibrací a hlučnosti. Další úvod-

ní stavbou, tentokrát z projektu „Zvyšování rychlosti na tramvajových tratích“, byla rekonstrukce tramvajové trati na ulici Opavská v úseku Fričova – Třebovice, OC. V tomto projektu je primárním cílem zvýšení traťové rychlosti. V případě ul. Opavská až na 80 km/h, ovšem bez potřeby budování pevné jízdní dráhy. Úspěšná rekonstrukce trati na ulici Opavská v délce 2,1km dvoukolejně otevřela cestu k využití potenciálu nově pořízovaných tramvají, které uvedené vyšší rychlosti dokážou dosahovat.

Na rekonstrukci tratě na ulici Opavská navázala na podzim roku 2020 modernizace tramvajové tratě na ul. Výškovická, v úseku mezi křižovatkami s ul. Pavlovova a ul. Svornosti v délce 0,98 km dvoukolejně. Kromě již uvedených přínosů modernizace tratě, pramenících z nové konstrukce pevné jízdní dráhy, ponese tento úsek další prvenství, které spočívá v osazení svršku tratě travnatým krytem, doplněným o technologii umělé zálivky. Vzhledem k tomu, že modernizovaný svršek byl dokončován až v závěru roku, proběhne osazení travnatého krytu až v jarních měsících roku 2021. Ve stejném termínu má být rovněž dokončena i navazující stavba statutárního města Ostrava, zahrnující rekonstrukci nástupišť zastávky Kotva.

Realizace uvedených projektů na tramvajových tratích je vzhledem ke své investiční náročnosti pro

DPO dosažitelnější i díky úspěšné podpoře z „Operačního programu doprava“, v jehož rámci je ještě nutné zmínit v roce 2020 dokončenou rekonstrukci trakční měnirny Výškovic. Její modernizace přispěje ke zvýšení spolehlivosti tramvajové dopravy.

Významným projektem bez dotační podpory byla rekonstrukce tramvajové smyčky Hlučinská, a to z důvodu návaznosti na souběžně realizované parkoviště statutárního města Ostrava. Tímto vznikl první plnohodnotný projekt zachytného parkoviště P+R na příjezdové komunikaci z Hlučinska, jako reálný příspěvek ekologizace mobility v Ostravě.

Kromě infrastrukturních staveb je ale nutné rekapitulovat také investice DPO do udržitelnosti ostatního nemovitého majetku. Nejnákladnější stavbou byla úspěšně realizovaná rekonstrukce střechy budov údržby trolejbusů. Z dalších akcí lze uvést výměnu technologie autobusové myčky na Hranečniku nebo rekonstrukci technologií kanálů s diagnostikou údržby v areálu Autobusy Hranečnik a v areálu Trolejbusy.

Z dlouhodobých strategických projektů je věnována také kontinuální podpora projektu nové tramvajové trati v Porubě. V roce 2020 zde probíhal zejména proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí, který zatím nemohl být s ohledem na epidemiologickou situaci dokončen.



Výsledek hospodaření

Výnosy (v tis. Kč)

	2018	2019	2020
Kompenzace a provozní dotace	1 307 988	1 411 399	1 419 898
z toho: Statutární město Ostrava	1 276 584	1 403 149	1 409 182
krajský úřad	12 721	0	0
ostatní obce	14 320	0	0
úřad práce	18	0	3 781
ostatní	4 345	8 250	6 935
Tržby z MHD	428 625	441 371	346 122
Prodané zboží	3 010	3 327	1 480
Výroba a služby	55 866	56 315	54 870
Ostatní výnosy	155 725	156 401	267 980
Výnosy celkem	1 951 214	2 068 813	2 090 350

Náklady (v tis. Kč)

	2018	2019	2020
Spotřeba paliv a energií	214 178	192 362	175 746
Spotřeba materiálu (mimo paliva)	125 594	122 496	141 142
Prodané zboží	1 565	1 771	1 126
Osobní náklady	962 564	1 035 924	1 092 492
Odpisy dlouhodobého majetku	268 985	315 165	348 162
Opravy a služby včetně rezerv	198 399	234 163	200 657
Ostatní náklady	89 208	117 277	221 278
Náklady celkem	1 860 493	2 019 158	2 180 603

Výsledek hospodaření (v tis. Kč)

	2018	2019	2020
Výsledek hospodaření za účetní období	90 721	49 655	-90 253

Za rok 2020 vykázal Dopravní podnik Ostrava a.s. **záporný výsledek hospodaření ve výši -90 253 tis. Kč**. Výsledek hospodaření před zdaněním dosáhl částky **-110 493 tis. Kč**.

Tržby z MHD

Skladba celkových tržeb (v tis. Kč)

	2018	2019	2020
Dlouhodobé jízdenky	247 956	248 164	212 879
Krátkodobé jízdenky	180 669	193 207	133 243
Tržby MHD celkem	428 625	441 371	346 122

Počet prodaných jízdenek (v tis. ks)

	2018	2019	2020
Dlouhodobé jízdenky	459	428	236
24hodinové jízdenky	115	101	29
Krátkodobé jízdenky	11 866	12 207	7 017

Tržby z MHD za rok 2020 dosáhly celkové výše **346 122 tis. Kč**. Tento výsledek je v porovnání s rokem 2019 o 95 249 tis. Kč nižší (index 78,42 %).

Veškeré segmenty prodeje a jejich finanční ukazatele byly v roce 2020 do značné míry ovlivněny pandemií koronaviru a omezeními s dopadem na městskou hromadnou dopravu. V první řadě lze pozorovat propad tržeb u krátkodobých jízdenek (index 68,96 %), kde zapůsobil faktor pandemie ihned a trvá dlouhodobě. Ukazatel vývoje tržeb dlouhodobých jízdenek je v porovnání se segmentem krátkodobých tržeb relativně stabilnější (index 85,78 %), avšak i v tomto případě lze pozorovat značný propad. Je ovšem nutné podotknout, že v rámci této kategorie byly zaznamenávány vysoké tendence k vrácení nevyužitých částí jízdenek. Konečný výsledek je mírně pozitivní a svědčí o podstatně vyšší úrovni „věrnosti“ těchto cestujících. U 24hodinových jízdenek došlo k největšímu meziročnímu propadu prodeje (index 28,7 %). Propad souvisí s omezenou mobilitou turistů a návštěvníků metropole, zejména vlivem zrušených festivalů apod.

V tarifní oblasti došlo v roce 2020 k rozsáhlým změnám. Jednalo se především o ukončení používání papírových jízdenek. Automaty pro výdej jízdenek byly koncem roku 2019 nahrazeny novými typy, tzv. jízdenkomaty, jenž jsou určeny především pro vydávání a opakované dobíjení KREDITních jízdenek. Další změnou bylo zvýšení cen krátkodobých a 24hodinových jízdenek. Ceny dlouhodobých jízdenek (kromě výše uvedené 24hodinové) zůstaly nezměněny. Od 1. 3. 2020 je v provozu nový společný e-shop Koordinátora ODIS s.r.o. Z tohoto důvodu došlo k vysokému meziročnímu poklesu vlastních prodeje dlouhodobých jízdenek, protože prodeje přes e-shop jsou nově realizovány za celý ODIS prostřednictvím společnosti Koordinátor ODIS s.r.o., který tyto prostředky následně převádí dopravcům v rámci smluvní dělby tržeb.





Dopravní výkony a náklady MHD

	2018	2019	2020
Vozové kilometry MHD (v tis. km)	32 703	31 814	30 742
Tramvaje	13 306	12 103	11 174
Trolejbusy	3 128	2 885	3 049
Autobusy	16 269	16 826	16 519
Místové kilometry MHD (v tis. km)	3 348 643	3 336 729	3 250 411
Tramvaje	1 703 718	1 670 201	1 593 373
Trolejbusy	267 252	247 767	259 401
Autobusy	1 377 673	1 418 761	1 397 637
Náklad MHD na 1 vozový kilometr (v Kč)	51,89	57,03	58,36
Tramvaje	62,69	73,30	76,59
Trolejbusy	66,10	73,52	70,33
Autobusy	40,32	42,50	43,81
Náklad MHD na 100 místových kilometrech (v Kč)	50,68	54,38	55,19
Tramvaje	48,96	53,12	53,71
Trolejbusy	77,36	85,60	82,67
Autobusy	47,62	50,41	51,79
Náklady MHD (v tis. Kč)	1 696 931	1 814 448	1 794 024

Náklady MHD dosáhly výše **1 794 024 tis. Kč**, což představuje 82,27 % z celkového objemu nákladů společnosti. Výnosy z jízdného se podílejí na krytí nákladů MHD z 19,29 %.

Vybrané ukazatele dle trakcí

Tramvajová doprava	2018	2019	2020
Počet linek	17	17	16
Délka linek (v km)	230,3	229,8	212,1
Počet zastávek*	101	101	101
Počet vozidel	259	264	239
z toho nízkopodlažních	139	153	153
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	53,67	57,95	64,02
Počet řidičů	373	374	377
Ujeté vozkm (v tis. km)	13 306	12 103	11 174
Délka provozní sítě (v km)**	62,7	62,7	62,7
Oběžná rychlost (km/hod)	17,04	17,14	16,76

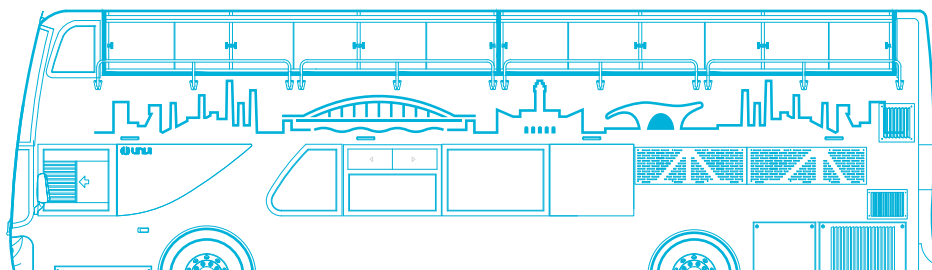
Trolejbusová doprava	2018	2019	2020
Počet linek	13	13	12
Délka linek (v km)	116,7	118,3	122,2
Počet zastávek*	69	71	79
Počet vozidel	70	68	68
z toho nízkopodlažních	70	68	68
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	100,0	100,0	100,0
Počet řidičů	148	149	156
Ujeté vozkm (v tis. km)	3 128	2 885	3 049
Délka provozní sítě (v km)**	39,1	40,2	44,9
Oběžná rychlost (km/hod)	14,27	14,31	14,33

Autobusová doprava	2018	2019	2020
Počet linek	57	59	60
Délka linek (v km)	710,1	721,2	730,1
Počet zastávek*	485	492	493
Počet vozidel	291	298	298
z toho nízkopodlažních	269	289	298
Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel v %	92,44	96,98	100,0
Počet řidičů	541	536	542
Ujeté vozkm (v tis. km)	16 269	16 826	16 519
Délka provozní sítě (v km)**	356,9	363,3	367,6
Oběžná rychlost (km/hod)	18,20	18,16	18,10

* Bez zastávek pro výlukový provoz.

** Neobsahuje úseky, které nejsou poježděny s cestujícími.

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



Počet přepravených osob (v tis. osob)

	2018	2019	2020
Tramvaje	49 651	47 994	37 189
Trolejbusy	7 890	6 881	6 227
Autobusy	40 107	41 254	33 093
Celkem	97 648	96 129	76 509

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

Počet přepravených cestujících v MHD za rok 2020 činí 76 509 tis. osob. Ve srovnání s rokem 2019 se počet přepravených osob snížil celkem o 19 620 tis. osob, tj. o 20,41 %. Hlavním důvodem velkého úbytku

cestujících bylo vyhlášení nouzového stavu (v období od 12. března do 17. května 2020 a jeho opětovné zavedení od 5. října 2020) a následných opatření vlády k zastavení šíření koronavirové pandemie.

Přepavní kontrola

Z důvodu koronavirové pandemie se přepravní kontrole v roce 2020 nepodařilo splnit všechny rozhodující plánované úkoly. Hlavní příčinou byl výpadek v jarních měsících, kdy byl provoz přepravní kontroly zcela přerušen a kdy jsme zaznamenali velký pokles cestujících. Přesto přepravní kontrola ve zbývajícím období pokračovala v průběžném zkvalitňování kontrolní činnosti a zlepšování přepravní a tarifní kázně cestujících v integrovaném dopravním systému ODIS. Na těchto výsledcích se nemalou měrou podíleli jak přepravní kontroloři, tak i asistenti přepravy, kteří nejenže se plně věnovali své práci, ale zároveň dohlíželi na dodržování vládních opatření. Během dnů první vlny pandemie se zaměstnanci přepravní kontroly podíleli také na činnostech spojených s dezinfekcí tramvajových, autobusových i trolejbusových vozidel, kterou prováděli na obratištích. I ve druhé vlně se podíleli na dezinfekci vozidel ionizováním v nočních směnách na autobusových provozovnách. Díky tomuto mohla přepravní kontrola přispět ke zvýšení komfortu a bezpečnosti pro cestující.

Bez platného jízdního dokladu bylo přepravními kontrolory v průběhu roku 2020 přistiženo celkem 37 440 cestujících. Z důvodu porušení přepravní a tarifní kázně bylo asistenty přepravy také vyloučeno celkem 95 201 osob, přičemž tento počet obsahuje i osoby vyloučené vícekrát během jedné cesty. Asistenti přepravy zkontrolovali 39 872 spojů. Oproti roku 2019 došlo ke snížení procenta cestujících bez platného jízdního dokladu. Hlavním důvodem bylo omezení provozu MHD a přepravní kontroly v důsledku pandemie. Přesto se výsledky, které byly

dosaheny, opírají hlavně o cílevědomou odbornou a psychologickou přípravu přepravních kontrolorů a asistentů přepravy, zaměřenou pak především na vystupování a komunikaci vůči cestujícím a způsobu řešení případných konfliktních situací. Přepravní kontroloři jsou nasazováni do celé sítě ostravské MHD. Naproti tomu činnost asistentů přepravy je směřována právě do oblastí se zvýšeným počtem cestujících bez platného jízdního dokladu.

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 především při řešení konfliktních situací v průběhu přepravních kontrol, při ověřování totožnosti cestujících bez platného jízdního dokladu, 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, i když v roce 2020 byla značně omezena z výše uvedeného důvodu pandemie.

V roce 2020 došlo ke snížení případů vážného napadení přepravních kontrolorů a asistentů přepravy s následnou pracovní neschopností. Bylo zaznamenáno šest takových případů a evidováno několik napadení bez následné pracovní neschopnosti.

I přes všechna omezení se přepravní kontrola snaží jak o zvyšování své bezpečnosti při výkonu služby, tak i o zvyšování bezpečnosti cestujících.





Struktura vozového parku

Stav k 31. 12. 2020

Tramvaje - typ	2018	2019	2020
Škoda - LTM 10.08 (ASTRA) - článková	14	14	14
Inekon 2001 TRIO - článková	9	9	9
ČKD T3	82	73	52
ČKD KT8D5.RN1 - článková	16	16	16
ČKD T6A5	38	38	34
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	26	40	40
Celkem	259	264	239
z toho nízkopodlažních	139	153	153

Trolejbusy - typ	2018	2019	2020
Škoda 21 Tr	11	10	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	0	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	10	10	10
Škoda 27 Tr Solaris - článkový	11	11	11
Celkem	70	68	68
z toho nízkopodlažních	70	68	68

Autobusy - typ	2018	2019	2020
Irisbus - Citelis 12	12	11	11
Karosa B 941 - článkový	5	5	0
Karosa B 952	5	0	0
Karosa B 961 - článkový	5	3	0
Mercedes Benz 412 D	2	1	0
Mave Fiat CIBus ENA 54A	2	1	1
Solaris Urbino 10	20	18	18
Solaris Urbino 12	62	60	57
Solaris Urbino 12 CNG	113	130	130
Solaris Urbino 15	20	20	0
Solaris Urbino 18 CNG	25	25	62
Solaris Urbino 18 - článkový	7	7	0
SOR EBN 10,5 (elektrobus)	4	4	4
Ekova Electric - Electron 12 (elektrobus)	3	3	3
Iveco - 70C14G, minibus CNG	3	7	7
Rošero-P - First, minibus (elektrobus)	3	3	3
Scania Unvi Urbis DD CNG	0	0	2
Celkem	291	298	298
z toho nízkopodlažních	269	289	298

Celkem	620	630	605
z toho nízkopodlažních	478	510	519

Údržba a modernizace dopravních prostředků MHD

V roce 2020 bylo v rámci údržby autobusového a trolejbusového vozového parku provedeno:

- 1 624 plánovaných prohlídek v závislosti na počtu ujetých kilometrů,
- 716 předsezónních prohlídek,
- 1 836 měsíčních prohlídek motorové části vozidel,
- 20 165 denních prohlídek u trolejbusů,
- 516 oprav v důsledku havárie vozidel.

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

- 61 163 denních prohlídek,
- 1 355 kontrolních prohlídek,
- 56 středních prohlídek,
- 5 velkých prohlídek.

Provoz a údržba historických vozidel

Náklady na provoz a údržbu historických vozidel MHD byly také v roce 2020 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. Dotace byla beze zbytku využita a její účel byl naplněn podle plánu.





Investice

Výdaje (v tis. Kč)

	2018	2019	2020
Stavby	119 928	193 324	461 487
Dopravní prostředky MHD	1 191 651	556 903	384 964
Stroje	69 130	60 761	40 448
ICT	41 270	41 281	24 615
Projekty	2 495	13 796	13 775
Výkupy pozemků	1 220	1 641	0
Výdaje celkem	1 425 694	867 706	925 289

Zdroje financování výše uvedených investic (v tis. Kč)

	2020
Dotace EU	327 112
Vlastní zdroje	633 717
Dotace 2020 na majetek uvedený do užívání v roce 2019	- 35 540
Zdroje celkem	925 289

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

- **Nákup 18m autobusů CNG (20 ks)**

Dodávka 20 ks vozidel proběhla v rámci dvou projektů financovaných z Integrovaného regionálního operačního programu „Nákup vozidel pro DPO z IROP-9.“ a „Nákup vozidel pro DPO z IROP-10.“, dotovaných ve výši 85 % s 15% účastí DPO.

Dopravní prostředky financované z vlastních zdrojů

- **Nákup 18m autobusů CNG (17 ks)**

Dodání vozidel proběhlo koncem roku 2020.

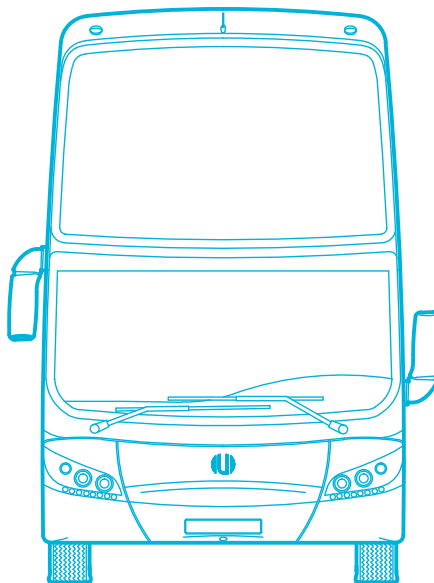
- **Dvoupodlažní autobusy (2 ks)**

Pořízení dvou kusů dvoupodlažních autobusů se CNG pohonem, které byly navrženy podle ostravských požadavků. Cílem provozu těchto autobusů je zatraktivnit cestování ostravskou městskou hromadnou dopravou a cestujícím nabídnout nevšední zážitek.

Referenční vozidla financovaná z Národního programu Životní prostředí (NP ŽP)

- **Nákup referenčních vozidel (8 ks)**

V rámci projektu „Obnova referenčních vozidel v DPO II.“, č. 07391921 a Výzvy č. 11/2018 Národního programu Životní prostředí bylo pořízeno celkem osm osobních vozidel s alternativním pohonem, z toho šest osobních vozidel s pohonem na CNG a dvě menší nákladní vozidla, také s pohonem CNG. Tento projekt byl spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.



Stavby financované v rámci Operačního programu Doprava (OPD)

• Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových mostů na ul. Výškovická, Ostrava

Projekt byl spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, SC. 1.4. - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci.

• Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa

Projekt bude spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava, Výzvy č. 39. Záměrem je vybudovat vodíkovou plnicí stanici v areálu Autobusy Hranečnick. V roce 2020 byla podepsána smlouva se zhotovitelem projektové dokumentace. Samotné povolení stavby a následné zahájení stavby je plánováno na konec třetího čtvrtletí roku 2021.

Stavba financovaná v rámci projektů ITI (OPD)

• ITI - Modernizace tramvajových tratí DPO

Předmětem projektu je modernizace tramvajových tratí v Ostravě na sedmi traťových úsecích a rekonstrukce souvisejících zastávek městské hromadné dopravy, které budou přebudovány na bezbariérové. Tento projekt je realizován za účelem zkvalitnění stávající dopravní infrastruktury, zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících a snížení negativních účinků z provozu tramvajové tratě. V loňském roce byla realizována „Rekonstrukce sdružené zastávky Náměstí Svatopluka Čecha“ a „Pevná jízdní dráha na ulici Výškovická“. Na sklonku roku došlo k podpisu Rámcové smlouvy o financování projektu v rámci Operačního programu Doprava z rozpočtu Státního fondu infrastruktury.

Projekt bude spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, v rámci Výzvy č. 57 Operačního programu Doprava, SC 1.4. - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci.

Stavby s předpokladem financování v rámci projektů ITI (OPD)

• ITI - Zvyšování rychlosti tramvajové dopravy v DPO

Projekt řeší modernizaci trakčního vedení ve čtyřech úsecích, modernizaci tří výhybek tramvajové sítě a jedné kolejové křižovatky v Ostravě, čímž dojde k postupnému zvyšování traťové rychlosti. Zvýšení rychlosti tramvajů má dvě roviny - zvýšení rychlosti na širé trati a zvýšení rychlosti průjezdu přes kolejové konstrukce (výhybky).

• ITI - Modernizace trakčních měření DPO

Projekt řeší modernizaci technologického vybavení šesti měření, a to Martinov, Výškovice, Pošta, Sokolská, Sad Boženy Němcové a Kunčice a dále rekonstrukce vlastních objektů měření za účelem zkvalitnění stávající tramvajové a trolejbusové infrastruktury. Nové měřírny budou vybaveny moderními technologiemi zahrnující tzv. suché (neolejové) trakční transformátory a diodové usměrňovací jednotky. Zároveň v nich bude osazeno dálkové ovládání a pořízen informační systém pro dispečink. Měřírny pak budou nově koncipovány jako bezobslužné (resp. s dálkovým přístupem) s nutnou přítomností osob pouze pro servisní a revizní činnost. Výpadky tak bude možno řešit neprodleně bez nutnosti fyzického zásahu v místě.

Stavba financovaná v rámci Operačního programu podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK)

• Snížení energetické náročnosti budovy Střediska trolejbusy DPO

Ze zpracované projektové dokumentace a energetického posudku vycházelo doporučení provést za teploty střešních konstrukcí, náhradu střešních světlíků a rekonstrukci osvětlovací soustavy hal I. - IV. Realizací dojde k trvalé úspoře energie na vytápění oproti výchozímu stavu o 36,87 %. Projekt je spolufinancován v rámci Výzvy V. programu podpory Úspory energie OPPIK (Zvýšit energetickou účinnost podnikatelského sektoru).

Stavby a investiční akce financované z vlastních zdrojů

Stavby

• Revitalizace tramvajové smyčky na ulici Hlučínská

Revitalizace stávající tramvajové smyčky, vybudování bezbariérových nástupišť a přístupů cestujících v koordinaci se stavbou parkoviště v její těsné blízkosti. Samozřejmostí byla modernizace stávajícího zázemí řidičů s novou služebnou městské policie, veřejným WC a komerčním prostorem.

• Výhybkové elektrické skříně s detekcí polohy jazyků

Výměna stávajících skříní bez detekce uzamčení jazyků výhybky za nové elektrické skříně s detekcí polohy jazyků a uzamčení zámků, a to v pěti tramvajových tratích.

• Sanace tramvajového spodku vozovna Poruba

Sanací došlo ke stabilizaci tramvajového spodku a zlepšení jízdních podmínek.

- **Systém Elektrické požární signalizace (EPS) v areálu Tramvaje Poruba**

Instalace EPS v hale vozovny, včetně zřízení nadstavbového systému dohledového centra. Systém EPS zajišťuje včasnou detekci a signalizaci vzniku požáru v chráněných objektech za účelem minimalizace škod. V roce 2021 bude pokračovat instalace EPS v ostatních areálech DPO.

- **Mycí linka areál Autobusy Hranečnick**

Nová průjezdná mycí linka pro mytí autobusů, minibusů a elektrobusů.

- **Oplocení areálů a měření**

Dokončení nového oplocení v areálu Tramvaje Poruba a provedení oplocení trakční měřírny Mariánské Hory.

- **Výměna betonových žlabů a úprava myčky automobilů v areálu Martinov**

Provedení obkladů stěn v myčce, včetně osazení nového nerezového nájezdového klínu do myčky, a zajištění lepšího odvodnění okolní komunikace před myčkou osazením nových štěrbínových žlabů.

Technologická vozidla a technické zhodnocení vozidel

- **Technické zhodnocení tramvají**

Modernizace osmi tramvají Vario s doplněním klimatizace řidiče, klimatizace salónu cestujících a nabíjecích USB zásuvek. Montáž venkovních kamer na tramvaje Vario LF u 69 vozidel a montáž alkoholtesterů do 20 tramvají.



Stroje a zařízení

- **Tramvajový trenážer Stadler**

Instalaci tramvajového simulátoru předcházely nutné stavební úpravy v areálu Tramvaje Poruba. Koncem roku 2020 byl simulátor převzat do ověřovacího provozu a jeho ostrý provoz je naplánován na únor 2021.

- **Elektrická ohýbačka plechu**

Výměna elektrické ohýbačky plechu z roku 1992 za nový moderní elektrohydraulický stroj, který zlepšuje pracovní a bezpečnostní podmínky.

- **Automaty pro výdej ultralight karet**

Pořízení odbavovacích terminálů (automatů) na výdej KREDITních jízdenek z důvodu rozšíření možností nákupu elektronických jízdních dokladů na významných přestupních uzlech příměstské dopravy a záchytných parkovištích.

Informační technologie

- **Náhrada diskového pole**

Důvodem náhrady je neustálý, nezastavitelný a zcela logický nárůst dat. Nové diskové úložiště má kromě větší kapacity také nové vlastnosti. Například všechna moderní disková úložiště umí tzv. automaticky tiering, kdy jsou nejpoužívanější bloky dat automaticky přesouvány na rychlé disky (SSD) a méně používané bloky dat na pomalejší disky (SAS, SATA). Dalšími vlastnostmi jsou například komprese či deduplikace, které umožní uložení ještě většího množství dat. Stávající diskové pole z roku 2015 bylo použito jako sekundární.

- **Dokončení trakčního informačního systému v trolejbusové trakti**

Dokončení finální čtvrté etapy znamená přehlednější, jednodušší a hlavně bezpečnější manipulaci elektrodispečerů na trakční síti trolejbusů, a to jak při výlukách, tak při řešení neobvyklých situací vzniklých provozem. Jedná se o napěťové snímače sledující on-line konkrétní stav napětí v trolejích trolejbusové trakti.

- **Dispečink - vizualizace výhybek**

Z důvodů zajištění spolehlivosti a bezpečnosti těchto zařízení a efektivnějšího řešení vzniklých poruch byla provedena celková úprava stávajícího systému.

- **Implementace komunikační a dopravní platformy**

V roce 2020 proběhl další plánovaný rozvoj a rozšíření softwaru.

Personalistika

Přepočtený stav zaměstnanců od počátku roku podle kategorií

Kategorie	2018	2019	2020
Řidiči MHD	1 062	1 059	1075
Dělníci	520	519	520
Technicko-hospodářští zaměstnanci	419	450	453
Celkem	2 001	2 028	2 048

Průměrná měsíční mzda ve společnosti dosáhla za rok 2020 výše 31 748 Kč, což představuje nárůst oproti roku 2019 o 3,7 % (tj. o 1 138 Kč měsíčně).

Nástrojem k posílení motivace, stabilizace a loajality zaměstnanců jsou zaměstnanecké výhody, takzvané benefity.

Mezi oblíbené a stále více využívané benefity patří příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění zaměstnanců a nově i pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání.

Do kategorie benefitů, které mají příznivý vliv na organismus jedince a přispívají k celkové pracovní pohodě, neodmyslitelně patří příspěvek na hlavní jídlo pro zaměstnance.

Využívání rekreačních, zdravotnických, tělovýchovných a sportovních zařízení, účast na sportovních akcích nebo kulturních pořadech zajistil zaměstnavatel zaměstnancům formou „benefitních karet“ od společnosti Edenred CZ s.r.o.

Část prostředků ze sociálních nákladů byla vydána na posílení imunitního systému formou vitamínových doplňků a zajištění očkování proti chřipce.

Nelze opomenout ani finanční odměny při pracovních jubileích či odměny bezplatným dárcům krve, na které byla z rozpočtu poskytnuta rovněž část prostředků.



Věková struktura zaměstnanců

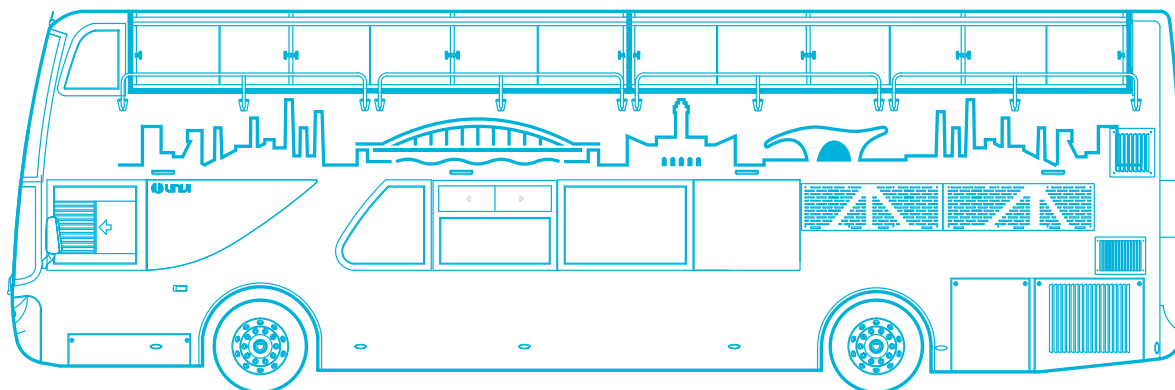
Věk	Evidenční počet *	% podíl
do 30	219	10,87
31-40	301	14,95
41-50	679	33,71
51-60	667	33,12
nad 61	148	7,35
Celkem	2 014	100,00

* Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2020.

Genderová struktura zaměstnanců

Pohlaví	Evidenční počet *	% podíl
Muži	1 526	75,77
Ženy	488	24,23
Celkem	2 014	100,00

* Evidenční počet zaměstnanců k 31. 12. 2020.

**Nehodovost****Statistika dopravních nehod**

Kategorie	2018	2019	2020
Počet dopravních nehod celkem	496	540	453
z vlastní viny	194	216	202
technické závady	6	10	11
neuzavřené nehody	14	28	19
Podíl nehod z vlastní viny na jejich celkovém počtu v %	39,11	40,00	44,59

Statistika zranění při dopravních nehodách

Kategorie	2018	2019	2020
Počet lehkých zranění	45	48	41
z vlastní viny	8	8	18
Počet těžkých zranění	6	3	4
z vlastní viny	0	0	0
Počet smrtelných zranění	0	2	0
z vlastní viny	0	1	0

V roce 2020 došlo k celkovému poklesu dopravních nehod oproti roku 2019. Zvýšil se však podíl dopravních nehod z vlastní viny na celkovém počtu dopravních nehod, a to jak u řidičů technologických

vozidel, tak i u řidičů MHD. Celkový počet zraněných osob při dopravních nehodách klesl, oproti roku 2019 nedošlo k žádnému smrtelnému zranění.



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 2020 systém managementu kvality úspěšně druhým kontrolním auditem u společnosti TÜV NORD Czech, s.r.o., v roce 2021 proběhne recertifikace. Tradičním nástrojem pro sledování kvality městské hromadné dopravy je monitorování a vyhodno-

cování standardů kvality služby, jejichž výsledky za rok 2020 jsou uvedeny v následující tabulce. Veškeré výsledky monitorovaných parametrů standardů kvality splnily požadovanou úroveň náročnosti a přes komplikace způsobené průběhem roku 2020 došlo u většiny standardů k jejich zlepšení.

Standard kvality	Úroveň náročnosti	Dosažená úroveň náročnosti v roce 2020 (%)
Čas/přesnost provozu	90 % výsledků měření přesných nebo v povolené odchylce (0 až 179 sek.)	95,14
Stálé informace na zastávkách	95 % kontrolovaných zastávek odpovídá definovanému standardu	99,05
Stálé informace na nebo ve vozidlech	v 96 % vozidel najde cestující čitelné a aktuální informace	98,52
Personál, jeho zevnějšek a vzhled (řidiči)	96 % kontrolovaných řidičů odpovídá definovanému standardu	97,35
Personál, jeho zevnějšek a vzhled (asistenti přepravy)	96 % kontrolovaných asistentů přepravy odpovídá definovanému standardu	99,88
Jízdenkomaty	95 % kontrolovaných jízdenkomatů je funkčních a splňuje požadavky definovaného standardu	100,00
Čistota vozidel, klima, pohodlí, technický stav	97 % kontrolovaných vozidel odpovídá definovanému standardu	97,48
Čistota nástupišť	95 % hodnocených zastávek dosahuje hodnocení do průměru 2,0	97,08

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

	2018	2019	2020
Stížnost	926	832	844
z toho oprávněná	230	169	309
Pochvala	206	196	148
Dopis	345	246	179
Běžná korespondence	2 929	3 573	4 465
Anonymy	60	49	37
Telefonicky (podněty)	22	1	0
Telefonáty (počet hovorů se zákazníky)	621	808	1 048
Celkem	5 109	5 705	6 721
z toho osobně	237	130	86
Facebook – zprávy	696	741	1 056
Facebook – komentáře	1 162	846	15 513
Celkem vyřízených	6 967	7 292	23 290

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 2019 zvýšil o 15 998, tedy více než trojnásobně. Nárůst přijaté korespondence lze objektivně přisuzovat většímu mediálnímu zájmu o DPO, větší

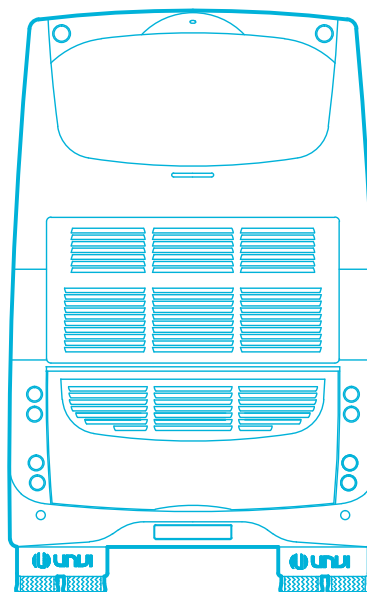
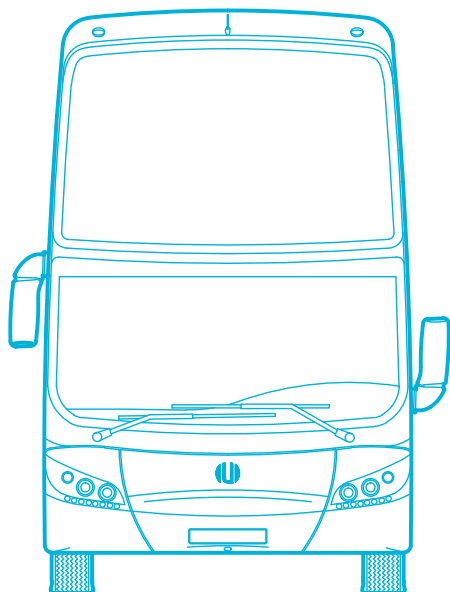
otevřenosti v komunikaci s cestujícími a také novým kanálům, jejichž prostřednictvím lze DPO kontaktovat (profily na sociálních sítích, mobilní aplikace MojeDPO). V roce 2020 je zjevný nárůst komentářů na sociálních sítích, který zrcadlí zájem o témata DPO, jako bylo např. zrušení papírových jízdenek, ale také obecně celoplošné téma koronaviru, které směrem k cestujícím znamenalo časté úpravy jízdních řádů i přepravních podmínek.



System řízení jakosti

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

Název certifikátu	Platnost
Provozování městské hromadné dopravy, včetně oprav a údržby tramvají, trolejbusů, autobusů a označnicků. Provozování autoškoly.	do 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 2020 bylo vyprodukováno 1 943 tun nebezpečných, ostatních a komunálních odpadů, včetně jejich vytříděných složek. Celková částka, která byla za odstranění nebo využití těchto odpadů oprávněným osobám zaplacená, činí 2 915 tis. Kč bez DPH. Za prodej olovených a nikl-kadmiových akumulátorů, použitého kuchyňského oleje a vyřazených elektrozařízení utržil DPO 25 tis. Kč bez DPH. Celkové množství předaných kovových odpadů, včetně autovraků a tramvají, dosáhlo hodnoty 662 tun. Zisk z likvidace kovových odpadů činil 2 164 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 čištěny 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 znečištění 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 2021

Rok 2021 bude rokem postupného návratu k normálu. V oboru MHD však výrazně pomaleji než v jiných oblastech. Část cestující veřejnosti přijala během pandemie nové zvyklosti a získat ji zpět bude jeden z nejdůležitějších úkolů následujícího období. Faktorem, který může návrat cestujících do MHD výrazně ovlivnit, je rychlost přepravy. Řada projektů směřujících k tomuto cíli již byla v DPO realizována. Na autobusových a trolejbusových linkách se uplatňují tzv. zastávky na znamení, které přinášejí úsporu pohonných hmot i zkrácení jízdní doby. Podařilo se vybudovat první úseky tramvajových tratí s rychlostí 80 km/h a byly pořízeny vozy, které to dokáží využívat. Byly zprovozněny první tramvajové výhybky projížděné vysokou rychlostí. Pravidelně je měřeno zpoždování spojů v křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením, a získaná data jsou využívána při nastavování preference MHD. V roce 2021 budou tyto projekty zúročeny. Proběhne komplexní analýza dat ze systému sledování přesnosti provozu a zjištěné skutečnosti budou promítnuty do jízdních řádů s cílem zrychlení přepravy.

Další změnou v zažitém formátu ostravských jízdních řádů bude po vzoru jiných měst zavedení celoročně platných tzv. prázdninových jízdních řádů. Cestující budou mít trvale k dispozici informace o odjezdech spojů nejen v pracovních dnech a během víkendů, ale také v době školních prázdnin. Snadnější „přepínání“ mezi provozními režimy „pracovní den – prázdniny – víkend“ umožní lepší přizpůsobení nabídky poptávce. Vyšší flexibilita bude využitelná také v případě opakování takových dramatických výkyvů poptávky, jaké přinášela pandemie koronaviru.

V důsledku úbytku cestujících během pandemie, a s ním spojeného propadu tržeb z jízdného, byly pro rok 2021 zpracovány dílčí omezení nevyužitých nebo minimálně využívaných spojů a linek zejména autobusové dopravy. Byl ukončen provoz linek číslo 90 a 95, některé autobusové linky přišly o vybrané spoje nebo části tras. Celkově byly uspořeny 3 % výkonů autobusové dopravy. Naproti tomu v létě 2021 zahájí provoz dlouhou očekávanou linku číslo 88, obsluhovaná dvoupodlažními autobusy.

I v roce 2021 budou pokračovat projekty „Modernizace tramvajových tratí“ a „Zvyšování rychlosti na tramvajových tratích“. V úvodu roku proběhne rekonstrukce tratí Zárubek – Hranečník, čímž přibude druhý úsek s traťovou rychlostí 80 km/h. Následovat bude ulice Místecká, kde bude do zkušebního provozu uvedeno nové řízení rekonstruovaných výhybek v odbočení na ul. Závodní s projížděním v přímém směru rychlostí až 40 km/h.

První z modernizací tratí proběhne na ulici Pavlova a bude zahrnovat i rekonstrukci nástupišť zastáv-

ky Rodimcevova se získáním bezbariérovosti, většího komfortu a bezpečnosti díky přístřeškům, zábradlí a přístupu přes přechod. Následující modernizace trati s osazením vegetačního krytu, v části tratě intenzivní (zatravnění se zálivkou) a v části extenzivní (rozchodníky), proběhne o prázdninách na ulici Opavská, v úseku mezi křižovatkami s ulicí 17. listopadu a Sokolovská. Na podzim proběhne modernizace trati na ulici Hlučinská, v úseku od Sadu Boženy Němcové až do podjezdu pod železniční tratí, na níž koordinovaně naváže i stavba SMO – rekonstrukce tramvajové zastávky Důl Odra. Kromě bezbariérovosti, zvýšení komfortu a bezpečnosti se zastávka stane sdruženou pro komfortnější přestup mezi příměstskou autobusovou a městskou tramvajovou dopravou.

Počátkem roku 2021 očekáváme dodávku 24 kusů CNG autobusů 12metrové délky, čímž dojde k dosažení cíle pokrytí standardní denní výpravy autobusů výhradně nízkoemisními a bezemisními vozidly. Flotilu CNG vozidel v průběhu roku ještě doplní dodávka dvou CNG minibusů.

Další atraktivní pozvánkou k využívání tramvajové dopravy bude v polovině roku zahájení zkušebního provozu prvních dvou nových tramvají Škoda 39T. Od přelomu roku 2021 a 2022 budou probíhat dodávky minimálně 34 kusů těchto nových tramvají, což přinese utlumení vypravování spřažených souprav tramvají typu T3 a T6. U provozovaných vozidel bude pokračovat jejich technické zhodnocování, přinášející zvýšení komfortu (klimatizace v salonu pro cestující v dalších šesti vozech) a nově i zvýšení bezpečnosti v podobě v ČR unikátního antikolizního systému, který je schopen vizuálně, akusticky a v krajním případě i automatickou aktivací brzd reagovat na bližící se překážku, a zabránit tak kolizi. Zkušební provoz proběhne u dvou tramvají v první polovině roku a následovat bude jeho postupné osazení do všech tramvají typu Stadler.

V péči o ostatní majetek bude nejvýznamnější zahájení rekonstrukce budovy ředitelství společnosti na Poděbradově ulici, která bude vzhledem k plánovanému rozsahu dokončena až v roce 2022.

V roce 2021 bude probíhat také intenzivní příprava projektů s cílem dlouhodobého rozvoje společnosti. Mezi tyto projekty patří vodíková plnicí stanice, nabíjecí stanice pro průběžné nabíjení elektrobuses, rekonstrukce budovy autoškoly na středisku Trolejbusy a další. Dále budou vznikat projektové podklady pro přemístění střediska Autobusy Poruba do areálu v Martinově, pro stavbu lanové dráhy, nebo pro další etapu modernizací tramvajových tratí na období let 2023 - 2025. Uvedené projekty zajistí udržení Dopravního podniku Ostrava a.s. na úrovni jednoho z nejkvalitnějších poskytovatelů městské veřejné dopravy v ČR.

VII. Zpráva auditora k výroční zprávě a účetní závěrce za rok 2020



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. 2020, za období od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2020, která se skládá z rozvahy k 31. 12. 2020, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za období od 01.01.2020 do 31. 12. 2020 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. 2020, nákladů, výnosů, výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. 12. 2020 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 obdržovaných 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, dozorčí radu a výbor pro audit 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 30. 3. 2021




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





VÝROČNÍ
ZPRÁVA **2020**

Dopravní podnik Ostrava a.s.

Poděbradova 494/2
Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
Tel.: 59 740 1111

www.dpo.cz